

Denis Berger

Université Paris 8

Motards à l'âge adulte

Normes et pratiques d'un groupe déviant

Master 1 de sociologie
sous la direction de Marie Ménéret

Septembre 2007

Introduction

Pendant les trois années qu'il a consacrées à une thèse sur l'habitat populaire traditionnel, François Portet, un ethnologue dont la carrière se déroule au sein des Directions régionales des Affaires Culturelles, en Franche-Comté d'abord, en Rhône-Alpes aujourd'hui, a fréquenté un club de motards du Creusot. De cette expérience, quinze ans plus tard, il a tiré deux articles, « L'argent de la moto », paru en 1994 dans le n°23 de Terrain, et « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », extrait du recueil collectif « Passions Ordinaires » édité en 1998 sous la direction de Christian Bromberger. Sauf erreur de ma part, un seul autre travail d'ordre sociologique ou ethnographique a été publié sur le sujet en France, un article de Georges Vigarello et Pascal Duret, dont la thèse de troisième cycle en sciences de l'éducation est consacrée aux motards, « La machine et la chute. Les mutations de l'imaginaire motard » dans *Ethnologie française*, 1991 n°3, article très bref s'intéressant exclusivement à l'évolution du risque dans l'histoire des Grands Prix moto. Au moment d'entamer un travail consacré aux motards, il est difficile de ne pas s'interroger sur les raisons d'une telle absence, donc de se demander en quoi un tel sujet d'étude se montre rebelle même à la sociologie, au point que, devant ce manque d'intérêt, on pourrait se demander si les motards représentent bel et bien un objet sociologique, et de s'interroger sur les moyens dont, en l'absence presque complète de travaux préexistants, on aura besoin pour faire oeuvre utile.

1 - L'approche sociologique des motards : un domaine en friche

Impossible d'avoir une approche pertinente de la pratique de la moto sans acquérir un savoir technique sur la machine elle-même qui, sans être nécessairement complexe, implique de connaître et reconnaître les distinctions que les motards opèrent entre les marques de motos, les types, les cylindrées, ou les architectures moteur, tous éléments de classements significatifs pour eux mais parfaitement opaques au profane, et qui nécessitent une culture purement technique qui est peu dans les habitudes du sociologue, même si son acquisition n'a rien d'insurmontable. Nul besoin, au demeurant, pour effectuer un tel travail, d'être motard soit même : à Perpignan, Carole Soriano, lancée sur ce terrain dont elle ignorait tout par son directeur de recherche, montre, si besoin était, que l'on peut tout à fait comprendre les enjeux de ce milieu en lui étant, au départ, extérieur. Mais elle dispose du double avantage de son sexe, qui lui permet de participer en tant que passagère aux activités des motards qu'elle étudie, et de sa résidence sur les bords de la Méditerranée où le climat n'impose pas, comme au nord de la Loire, l'interruption hivernale des activités.

Car, dans la région parisienne à laquelle se limitera le champ géographique de mon travail, il existe une saisonnalité, sinon de la pratique de la moto elle-même, du moins des activités de groupe où celle-ci intervient, et qui vaut d'ailleurs dans un cadre beaucoup plus large, par exemple celui du calendrier des compétitions. En France, la saison sportive commence fin avril, avec les 24 heures du Mans, et se termine à la mi-septembre, avec le Bol d'Or, deux courses d'endurance qui, par ailleurs, se déroulant sur un weekend, rassemblent des foules considérables ; celle des activités collectives s'étend du début avril à la fin octobre. Difficile, on le voit, de trouver périodicité plus éloignée de celle du calendrier universitaire, lequel s'inscrit entre le début octobre et la fin mai, ce qui oblige de facto un tel travail à se déployer

sur deux ans. On notera que, membre d'un club qui aura suffi à assurer sa formation technique, présent trois ans sur son terrain, François Portet disposait de quoi faire face à ces difficultés particulières.

Mais si l'on étend, à l'aide d'outils comme la base de données bibliographique Francis, ou Google Scholar qui fait aussi bien l'affaire, le champ de la recherche documentaire, on constatera rapidement que, pour l'essentiel, les références trouvées, toujours en faible nombre, ne s'intéressent qu'à deux thèmes dans lesquels la moto ne joue qu'un rôle accessoire : la prise de risque chez les adolescents, et les gangs de motards délinquants, Hell's Angels, Outlaws, Bandidos. On découvrira à propos de ceux-ci quantité de travaux américains, québécois, allemands ou suédois, lesquels, en fonction de la nationalité du chercheur, traiteront respectivement des groupes originels, de leur filiales implantées en Europe et à peu près inconnues en France où, par ailleurs, leur activité n'est pas délinquante, ou bien des clubs de motards qui, en France, se désignent du terme de *bikers*¹ et qui emprunteront les caractères extérieurs des Hell's Angels – motos Harley-Davidson, habillement et insignes spécifiques, refus du casque intégral – sans nullement partager leur comportement illégal.

Il semble n'exister qu'une exception à cet intérêt unanime pour la délinquance à moto, dont il n'est pas anodin de constater qu'elle est britannique, en la personne de Suzanne McDonald Walker, professeur au département de sociologie de l'université de Northampton, auteur de deux articles, « Fighting the legacy : British Bikers in the 1990s » (1998, *Sociology*, vol 32 n°2), « Driven to action : the British motorcycle lobby in the 1990s » (2000, *The Sociological Review*, vol 48) et d'un livre, « Bikers : culture, politics and power » (2000, Berg Publishers) qui négligent le folklore des hors-la-loi pour s'intéresser aux organisations revendicatives des motards britanniques, sujet dont elle note par ailleurs à quel point il demeure inexploité : « Les motocyclistes britanniques sont le sujet de cet article, un thème inhabituel, voire totalement nouveau, pour la recherche sociologique, même si ses interrogations théoriques restent plus traditionnelles, à savoir les relations entre culture et politique, et entre la réalité et sa perception » (Fighting the legacy : British Bikers in the 1990, *Sociology* vol 32 n°2 p 379)² En somme, tout se passe comme si les motards dans leur étrange banalité, dans l'exigence qu'ils impliquent de l'acquisition d'un savoir spécifique à usage unique, formaient un objet à la fois suffisamment éloigné du quotidien du sociologue pour que celui-ci l'ignore, mais pas assez délinquant pour attirer son attention.

Puisque, donc, l'on explore un terrain, et un domaine, très peu fréquentés, on se trouve largement réduit à ses propres moyens aussi bien pour définir l'objet de sa recherche que pour établir la méthodologie à employer pour conduire celle-ci, et ce d'autant que, dès que l'on envisage de définir d'une manière banale mais en principe totalement discriminante et sans rapport avec la sociologie, c'est à dire au moyen de sa classification administrative, ce qu'est un motard, les difficultés surgissent.

2 - Motos et motards : définitions du sens commun, catégories administratives

Car, si l'on retient en première analyse la définition que l'on pourrait retirer du sens commun, et qui verrait en tout utilisateur de deux-roues motorisé un motard, on constate rapidement qu'une telle appellation générique recouvre en fait au moins trois catégories réglementaires

- 1 Ce terme de *biker* connaîtra des acceptions différentes suivant le pays où il est employé : en France, il désignera exclusivement cette catégorie particulière de motards, souvent regroupés dans des clubs spécifiques, dans les pays anglophones il s'appliquera aussi bien aux mêmes groupes qu'aux motards en général, administrativement dénommés *motorcyclists*.
- 2 « The subjects of this paper are British motorcyclists, an unusual if not totally novel topic for sociological investigation, whilst the theoretical concerns are more traditional ; namely, the relationships between the cultural and the political and between actuality and perception »

distinctes lesquelles, de plus, ne sont pas stables dans le temps, et dont une seule correspond véritablement aux propriétaires des véhicules définis dans l'article R311-1 du code de la route comme des motocyclettes. On aura l'occasion de revenir sur les évolutions incessantes qui affectent aussi bien le périmètre que les épreuves nécessaires à l'obtention de ce permis A qui autorise seul la conduite de ces motocyclettes, et l'on se contentera pour l'instant de préciser qui, aujourd'hui, et à quelles conditions, peut conduire un deux-roues motorisé. On verra, assez logiquement, que les diverses catégories de deux-roues prennent place sur une échelle assez simple où la puissance, et donc la vitesse maximale, du véhicule se trouve en relation avec l'âge de son conducteur potentiel ce qui, en d'autres termes, induit, au moins théoriquement, un parcours-type où la construction de l'expérience de l'utilisateur se fait progressivement avec des véhicules a priori de plus en plus complexes à maîtriser, et pour lesquels des formations de plus en plus élaborées seront donc requises.

L'objet le plus simple, le cyclomoteur, d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ et dont « la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h »³ peut être utilisé à partir de 14 ans à condition que son utilisateur possède, pour peu qu'il soit né après le 1er janvier 1988, une sorte de permis simplifié, le Brevet de Sécurité Routière. A seize ans, on est en mesure de passer le permis A1 qui ouvre droit à la catégorie des motocyclettes légères, alias MTL, d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ et d'une puissance qui ne dépasse pas 11 kW, soit 15cv. Enfin, la majorité permet de se retrouver, à la suite d'une série d'épreuves dont on constatera qu'elles sont tout sauf anodines, titulaire du permis moto au plein sens du terme, le permis A.

Toutefois, l'autorité ne considère pas les jeunes majeurs de 18 ans comme aptes à la conduite de n'importe quel type de moto, et les restreint pendant deux ans à l'utilisation des MTT1, d'une puissance limitée à 25 kW, soit 34 cv. Il leur est, au demeurant, à condition de se présenter à l'épreuve à partir de 21 ans, possible d'accéder directement à cette catégorie des MTT2 que l'on qualifierait de motocyclettes au plein sens du terme si les modèles d'une puissance maximale de 73,6 kW, soit 100 cv, n'étaient pas les seuls admis à la commercialisation en France. On le constate, on a ainsi défini pas moins de quatre catégories de deux-roues à moteur, chacune accessible à un âge précis grâce à un permis spécifique, lesquelles catégories se retrouvent à l'identique au niveau européen avec une exception, de taille, puisque la limitation de puissance des MTT2, classe D dans la terminologie européenne, se trouve être purement française.

Cette simple énumération, qui fait le point de la réglementation actuelle et ne prend donc pas en compte les incessantes modifications qui marquent l'histoire du permis moto, montre bien à quel point les autorités n'ont pas vocation à simplifier les choses, et ce d'autant que les complications de ces classements administratifs ne s'arrêtent pas là.

Car le permis auto, le permis B, n'autorise pas seulement ses titulaires à conduire une automobile : il leur donne, deux ans après son obtention, accès aux motocyclettes légères et les met donc au guidon de véhicules qui ont tout d'une moto, sauf leur pilote. En d'autres termes, l'analyse des catégories administratives aurait plutôt tendance à compliquer la tâche ou, plus précisément, rajouterait à la définition technique, non ambiguë bien qu'un peu instable, du véhicule lui-même, une catégorie beaucoup plus mouvante, évoluant en fonction de l'âge, des types de véhicules, des permis possédés, voire de la date de naissance, et qui détermine qui est autorisé à les conduire.

C'est donc la moto qui produit le motard, puisque seul le titulaire du permis A est apte à la piloter. Il dispose donc du monopole de l'emploi du véhicule qui, en première analyse, suffit à le définir comme tel, lequel monopole, face au développement de l'usage urbain des scooters,

³ Toutes les catégories de véhicules dont l'usage est autorisé en France sont définies dans l'article R311-1 du code de la route, et seulement là.

sera souvent bien difficile à faire valoir. Car il faut, à ce stade, faire intervenir un nouveau principe de classification, utilisé, lui, par les profanes comme par les motards, et d'ordre morphologique. Depuis l'invention de la Vespa, dans l'immédiat après-guerre, deux formes de deux-roues motorisés coexistent : la moto, roues de fort diamètre, moteur en position centrale, boîte de vitesses manuelle, et le scooter, conçu en opposition à la moto comme un véhicule pratique et facile à conduire, donc destiné à un public ordinaire, avec ses roues de petit diamètre, son moteur à l'arrière, sa boîte automatique, sa transmission secondaire dont la chaîne, enfermée dans un carter, ne nécessite aucun entretien, contrairement aux motos classiques dont, aujourd'hui encore, le propriétaire doit graisser la chaîne à intervalles rapprochés, et sa carrosserie qui à la fois protège partiellement le conducteur du vent et des intempéries, et lui fournit de quoi ranger ses affaires.

Le scooter, en d'autres termes, se distingue de la moto à la fois par des caractéristiques qui importent au motard mais restent invisibles, comme sa boîte de vitesses, par une morphologie qui interdit pratiquement toute confusion visuelle entre les deux, et par la clientèle à laquelle il s'adresse, et qui a en principe peu en commun avec celle des motos. C'est d'ailleurs dans cette catégorie-là, et seulement celle-là, que l'on trouvera un engin à trois roues, le Piaggio MP3, dont les deux roues du train avant rassurent ceux que l'instabilité inhérente à la moto, avec son risque de chute en virage ou au freinage, retient d'acheter un scooter. Ce véhicule atypique répond à une exigence particulière : apporter une solution technique réduisant, en particulier dans l'esprit des néophytes, le risque associé au deux-roues, et s'adresse donc à une clientèle qui, en plus de ne s'intéresser qu'à l'aspect utilitaire du deux-roues à moteur, refuse même le risque accepté par les acheteurs de scooters ordinaires, et se place donc diamétralement à l'opposé des valeurs du monde motard.

3 - Pourquoi ne s'intéresser qu'aux motards expérimentés ?

Mais cette distinction dans l'apparence n'a aucune signification administrative puisque là, comme on l'a vu, seule compte la cylindrée : or, on trouve des 125 cm³ à l'allure de motos, qui seront donc assez rarement pilotées par des motards lesquels, en principe, préfèrent plus gros, et des scooters, y compris dans la famille des véhicules à trois roues que l'on vient d'évoquer, dont la cylindrée peut monter jusqu'à 650 cm³, voire plus, et que peuvent donc seuls conduire les titulaires du permis A. Évidemment, de telles subtilités restent parfaitement imperméables au profane, qui, en fonction de l'apparence de l'engin, verra le motard là où il n'est pas, et réciproquement, et génèrent dans l'univers des motards conflits de territoire et besoin de définir en permanence et suivant des critères très mouvants, qui est motard, et qui ne l'est pas.

Or le simple fait de définir un motard comme un titulaire du permis A pilotant un deux-roues à moteur d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ désigne un individu doté de propriétés sociales particulières. Il est, d'abord, au milieu des usagers de la route en général, très minoritaire, puisque, en 2004, on a délivré 99 056 permis A, lesquels représentent 14 % du nombre des permis B⁴. Il s'agit ensuite essentiellement d'un homme, la proportion de femmes obtenant le permis A restant de l'ordre de 13 % du total. Enfin, il a fait le choix d'un moyen de transport très vulnérable puisque, sans qu'il soit ici possible de distinguer les utilisateurs de 125 cm³ des motards, ces deux catégories cumulent, en 2005, 16,5 % des tués et 18,5 % des blessés hospitalisés alors que leur part dans le trafic routier total reste sans doute inférieure à 4 %. Personne n'étant obligé, pour se déplacer, d'accepter un tel risque, on ne devient donc motard qu'à la suite d'un choix individuel qui ne dépend d'aucune contrainte sociale, bien au contraire. En effet, aussi bien au niveau de la sphère familiale que, sinon du corps social en général, du moins des autorités et des producteurs de normes actifs dans le domaine de la

4 Les données relatives à l'épreuve du permis de conduire comme celles relatives à l'accidentalité proviennent de la Sécurité Routière, <http://www.securite-routiere.gouv.fr/>

sécurité routière, la contrainte sociale vise plutôt, et parfois de manière pesante, à entraver l'usage de la moto. En d'autres termes, être un motard, en particulier si l'on pilote ces machines sportives qui se situent à l'opposé de l'usage utilitaire, socialement seul légitime, du scooter, c'est être déviant.

Faute, ne serait-ce que d'une étude sociométrique appuyée sur un échantillon représentatif de motards, il est impossible d'affiner un peu plus l'analyse en restant à un niveau sociologique global, et de connaître par exemple la pyramide des âges des motards ou leur répartition en termes de catégories socioprofessionnelles. On en est réduit, à partir de quelques indices, la population cette fois presque entièrement masculine et âgée de moins de trente ans des amateurs de vitesse, que l'on peut observer en fin de semaine sur le circuit Carole, espace situé à proximité de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle et réservé aux seuls motards, les types de machines que ceux-ci utilisent, modèles sportifs et abordables, la corrélation que, grâce aux sites et forums Internet dont le plus fréquenté, le Repaire des Motards, compte plus de 20 000 inscrits, et où chacun se présente en précisant son sexe, son âge et sa moto, l'on peut établir entre ces paramètres, à poser comme hypothèse la distinction entre deux types de pratiques. La première serait juvénile, souvent provisoire, limitée aux années d'apprentissage et à des motos d'un coût limité et au faible potentiel de distinction, et cesserait donc lorsque la situation familiale et professionnelle se stabilise. La seconde serait mature, caractéristique de motards accomplis par ailleurs suffisamment avancés en âge pour, leurs études terminées, disposer d'un emploi et d'une situation familiale stable.

On peut donc supposer que, à côté des jeunes gens à la pratique éphémère, existe une population qui a fait le choix de continuer à rouler à moto, sans autre limite envisageable que le fait d'en être physiquement capable. A l'opposé du stéréotype de la jeunesse rebelle, et qui rentre dans le rang une fois parvenue à l'âge adulte, cette population posséderait comme particularité cet usage continu de la moto, moto qu'elle pratiquerait depuis assez longtemps et avec assez de compétence et d'assiduité pour en avoir fait une carrière qui, par définition, sera d'autant plus riche à analyser qu'elle sera longue. En d'autres termes, ces motards adultes qui se démarquent seulement par cette propriété de leurs voisins de palier, mais qui s'en démarquent de manière radicale puisqu'ils participent à un univers social dont ils sont seuls à mesurer la spécificité, forment un objet sociologique nettement distinct des autres formes sociales que l'on pourra observer dans cet univers, la pratique de la compétition en amateur par exemple. Tous les motards rencontrés pour ce travail seront donc âgés de plus de trente ans, pas parce que ce seuil a une signification particulière, mais parce que ce critère d'âge est un moyen commode de sélectionner des acteurs déjà expérimentés, donc à la carrière déjà significative.

4 - Des parcours suffisamment similaires pour parler de carrière

Sans que cette situation soit la conséquence d'une contrainte sociale, tous les participants à mes entretiens partagent un certain nombre de points communs. L'entrée dans le monde de la moto peut se produire très tôt, dès quatorze ans avec un cyclomoteur utilisé intensivement, ou très tard, après trente ans, mais il correspond toujours au choix conscient d'un mode de vie particulier, lequel relève, comme ceux que Howard Becker étudie dans *Outsiders*, d'une certaine forme de déviance, dont il conviendra de préciser les spécificités.

L'apprentissage de ce mode de vie, notamment avec l'épreuve du permis, a comme caractéristique d'être toujours collectif ; l'influence de cette collectivité se retrouve ensuite dans un certain nombre d'étapes, comme le choix de sa première moto, souvent le modèle ordinaire et rassurant sur lequel on a passé son permis. Ensuite, à mesure que l'expérience se construit, on constate systématiquement une montée en gamme vers des modèles à la fois plus puissants et plus prestigieux. Cet apprentissage du pilotage au guidon de machines de plus en

plus performantes, l'expérience des aléas, des chutes, parfois des accidents, déterminent une trajectoire d'ensemble, à peu près partagée de manière semblable par tous les motards. Mais quand on pratique de manière intensive, pour le loisir, voire pour le sport plus que pour un usage utilitaire, quand on pratique au sein d'un groupe où l'on retrouve une certaine forme de compétition, quand on en vient à utiliser des machines dont la cylindrée et la puissance marquent à la fois, en quelque sorte, l'apogée de sa carrière et, à cause d'une réglementation prohibitionniste spécifiquement française, une entrée dans l'illégalité, on entre dans une sorte de sous-catégorie relativement spécifique, qui dispose de normes assez distinctes de celles du, en quelque sorte, commun des motards, et où le groupe, en particulier comme lieu d'échange de savoirs assez divers, joue un rôle primordial.

5 - Une sociabilité qui passe par des groupes stables, mais selon des modalités qui ont beaucoup évolué

Les propriétés communes à ces motards expérimentés, de plus, se caractérisent à la fois par une ancienneté significative, et par une forte permanence ; les individus qui les possèdent, dont on verra pourquoi il n'est, aujourd'hui, plus possible de les définir par des caractères sociaux plus précis, comme ceux que l'on retrouvait dans le club fréquenté par François Portet, presque exclusivement composé d'hommes jeunes exerçant des professions d'ouvriers ou d'employés, continuent pourtant à partager des normes, des valeurs et des attitudes qui leur sont propres, et permettent donc de voir dans le monde de la moto une sous-culture particulière.

Car on retrouve ici un processus décrit par Howard Becker dans *Outsiders* (1985, p 104) : « On a souvent suggéré qu'une culture apparaît chaque fois qu'un groupe de personnes se trouve confronté à un même problème, et dans la mesure où les membres de ce groupe sont capables d'entrer en interaction et de communiquer les uns avec les autres. Ceux qui participent à des activités considérées comme déviantes rencontrent ainsi un problème typique : leur conception de ce qu'ils font n'est pas partagée par les autres membres de la société (...) Quand les individus qui participent à des activités déviantes ont la possibilité d'entrer en interaction, ils sont portés à développer une culture constituée autour des problèmes qui découlent des différences entre leurs définitions de ce qu'ils font et la définition acceptée par les autres membres de la société (...) Dans la mesure où ces cultures existent à l'intérieur de la culture de la société globale, mais en se distinguant d'elle, on les appelle souvent sous-cultures »

Pour s'intéresser à la manière dont les groupes de motards se constituent et s'organisent, pour étudier le système de normes qui ressort de leurs pratiques collectives, on pourra s'aider des travaux disponibles qui, outre les deux articles de François Portet évoqués plus haut, comprennent le témoignage d'une psychologue qui, dix ans plus tôt, dans une situation sociale et géographique proche, a également appartenu à un club de motards, et qui permettront de dresser une sorte d'état des lieux des pratiques collectives des motards entre 1970 et 1980.

Si, faute de travaux postérieurs, l'évolution de cette sociabilité reste impossible à reconstituer, on verra assez rapidement, dans la deuxième partie des années 90, l'arrivée d'Internet produire sur celle-ci un impact considérable. Au-delà du traditionnel moto-club à vocation généraliste, constitué en association avec bureau, statuts et assemblée générale, on trouve en effet aujourd'hui quantité de groupes de nature extrêmement variée, sans raison sociale définie, rassemblant par exemple les possesseurs d'un modèle unique autour d'un forum Internet qui lui est consacré, et dont on verra qu'ils représentent une forme de sociabilité beaucoup moins éphémère que ce à quoi l'on aurait pu s'attendre.

6 - Des normes suffisamment spécifiques et indifférentes à la légalité pour parler de déviance.

Howard Becker, dans *Outsiders*, étudie deux groupes distincts, même s'ils possèdent des membres en commun : les fumeurs de marijuana, dont les pratiques sont illégales et pénalement réprimées, et les musiciens des orchestres de danse lesquels, bien que leur activité soit « formellement légale » exercent un métier suffisamment particulier, dans des conditions et selon des modalités suffisamment distinctes de celles du reste de la population pour qu'il puisse, à leur sujet, parler de déviance.

Les motards cumulent, en quelque sorte, les deux. Dans son ensemble, avec à la fois son histoire, ses codes, ses concurrents en scooter dont il faut absolument se distinguer, et sa présence très minoritaire aussi bien sur les routes que dans les préoccupations du législateur, le groupe reste irrémédiablement déviant, même si, pour l'instant, il n'est toujours pas illégal d'être un motard. Mais les utilisateurs de certains modèles, au milieu de cette déviance inévitable, vont beaucoup plus loin, en pratiquant une illégalité revendiquée sans ambiguïté, avec la haute vitesse par exemple, ou par l'emploi, qui va de pair, de modèles qui ne respectent pas les restrictions légales en matière de puissance, ce qui conduit leurs utilisateurs à développer un ensemble complexe de stratégies visant d'une part à libérer la puissance de leurs machines et d'autre part à limiter les conséquences pénales de l'utilisation de celles-ci. Naturellement, le pas séparant la simple déviance de la franche illégalité sera vite franchi, et aura d'autant plus de probabilité de l'être que la carrière du motard sera longue, et le conduira vers ces modèles interdits aux performances condamnées.

7 - La méthodologie

Évoluant en des lieux très rarement explorés, on ne pourra donc, pour l'essentiel, compter que sur son expérience propre et sur la collaboration du monde motard pour fournir les matériaux nécessaires à ce travail. Sur le terrain, et en fonction des situations, la méthodologie restera classique : observation participante d'abord, avec un premier groupe, grâce à l'adhésion à un moto-club classique, et donc participation aux réunions et aux sorties ; inscription à un forum Internet connu grâce à un informateur et permettant d'approcher un second groupe, consacré à une modèle de moto précis, et, là, participation aux discussions mais, faute de machine adéquate, pas aux sorties. Mais on y a ajouté un élément sans doute relativement original : la création d'un site web consacré à ce travail, utilisant une plate-forme de blog qui permet de recueillir les éventuels commentaires des visiteurs, avec un message incitant les volontaires à prendre contact pour un entretien. On a ainsi pu constituer trois groupes disjoints parmi lesquels seront recrutés les candidats aux entretiens, chaque groupe possédant par définition des caractéristiques propres.

Le premier, le plus traditionnel, sera donc un club de forme associative dans la proche banlieue parisienne ; formellement ouvert à tous les motards, sa revendication d'une activité purement touristique comme le jeu des affinités électives limitent l'éventail de ses membres, presque toujours des hommes, souvent dans la quarantaine voir plus et possédant généralement des motos haut de gamme, et parfois excessivement puissantes.

Le second groupe s'est constitué, suivant des modalités aujourd'hui courantes, à partir d'un forum Internet consacré à un modèle de moto spécifique : il regroupe les utilisateurs d'un modèle cher et très performant. Principalement actifs en région parisienne, ceux-ci se retrouvent périodiquement dans le pub que possède l'un des membres, et organisent de fréquentes sorties. Ce groupe, assez comparable en âge et en situation sociale au précédent même s'il est plus homogène, et si ses membres sont le plus souvent d'un niveau social plus élevé, s'en distingue par une orientation sportive plus marquée, qui fait que ces amateurs de

« sports à adrénaline » se rapprochent des sportifs extrêmes et, accessoirement, se trouvent en permanence hors la loi. Placé, par sa cylindrée, sa puissance, son prix, tout en haut de la gamme des motos commercialisées, le modèle qu'ils utilisent représente, en quelque sorte, l'apogée d'une carrière de motard, et l'aboutissement de la plus ou moins rapide montée en gamme qui caractérise celle-ci.

Enfin, les candidats à entretien recrutés au travers du site web, ainsi que ceux qui viennent de mon entourage, offrant une plus grande variété de situations sociales et d'expériences, ne pratiquant pas nécessairement ou plus régulièrement la moto au sein d'une structure précise, permettent de constituer une manière de groupe de contrôle, qui complètera les éléments fournis par les deux autres, notamment au niveau de leurs pratiques souvent bien moins intenses que celles que l'on trouve dans ces groupes dont la sortie dominicale, avec ce mode de compétition informelle qui lui est presque nécessairement lié, représente la principale raison d'être. On dispose donc de trois ensembles distincts, qui ont tous trois fourni des contributions, en particulier des entretiens. Pour les distinguer dans la suite de ce travail, le premier groupe sera « le Club », le second « les Sportifs » et, pour éviter les répétitions, les prénoms, évidemment toujours fictifs, des motards cités dans ce travail seront en anglais pour les membres du Club, en italien pour les Sportifs, et en français pour les autres.

Naturellement, un travail de ce type ne saurait être représentatif de la population des motards en général, et pas même de ceux qui sont âgés de plus de trente ans, condition à laquelle les participants aux quatorze entretiens réalisés satisfont tous. Incontestablement, le groupe des utilisateurs du modèle haut de gamme se caractérise par son impressionnante homogénéité sociale, tout autant que par la richesse des justifications par lesquelles ses membres revendiquent leurs transgressions. Rien ne dit que des motards roulant sur un modèle de milieu de gamme, aux performances plus sages, au prix plus accessible, et appartenant sans doute à un niveau social plus modeste, n'adopteraient pas de leur côté un comportement plus raisonnable.

Rien ne dit par ailleurs que, dans ce domaine des pratiques, le sexe ne joue pas lui aussi un rôle significatif : mais là, avec seulement deux motardes sur quatorze entretiens ce qui, au demeurant, représente à peu près leur poids dans la population globale, il sera difficile de tirer des conclusions pertinentes, alors même que leurs récits montrent des comportements assez spécifiques. C'est pourquoi il a semblé utile, à titre complémentaire, de recourir ponctuellement à un matériau d'un autre type : les contributions postées sur quelques-uns des forums Internet consacrés à la moto.

Si l'on ne voit pas, a priori, quelle objection opposer à l'utilisation de ce type de contributions, dès lors qu'elles sont produites par des intervenants que l'on connaît par ailleurs, et viennent donc compléter le matériau recueilli dans les entretiens, il est sans doute plus difficile d'intégrer des propos tenus par de parfaits inconnus. Tous ces forums apportent pourtant quelques informations minimales sur leur adhérents : l'âge, le sexe, le modèle possédé, voir l'expérience à moto. Et l'on a pu recueillir ainsi suffisamment de données pour confirmer deux hypothèses concernant spécifiquement les femmes : une résistance parentale plus forte que pour les hommes quand il s'agit d'aborder la moto, et de bien plus grandes difficultés pour obtenir son permis. En d'autres termes, dans le cadre étroit de la confirmation d'hypothèses préexistantes, et faute de mieux, il paraît regrettable de se priver d'un tel matériau.

Le premier chapitre de ce travail formera une sorte d'entrée en matière, où le monde de la moto sera évoqué à son niveau le plus global : son histoire récente, les distinctions qu'il est indispensable de connaître entre les principales catégories de machines, et le rejet qu'il manifeste à l'égard des utilisateurs de scooters. La carrière des motards sera l'objet des deux chapitres suivants, dont le premier sera essentiellement consacré à l'épreuve par laquelle celle-

ci débute, le permis moto, et le second à la manière dont, avec l'expérience et la montée en gamme, la carrière s'affirme. Il sera ensuite temps d'aborder la question de la sociabilité, à la fois en décrivant les diverses formes de groupes que l'on retrouve dans le monde motard, et les pratiques qui y ont cours. Enfin, le dernier chapitre traitera des relations avec la réglementation, qui se placent sur une échelle qui va d'infractions quotidiennes mais bénignes à la franche illégalité.

La moto : démographie, typologie

Le milieu des années soixante correspond, partout en Europe et peut-être plus encore en France, à un instant zéro dans l'histoire de la moto où, pendant quelques années, celle-ci disparaît presque complètement des routes pour renaître sous une forme différente et avec un public nouveau à partir de 1969.

1 - Un objet devenu extrêmement marginal dans les années soixante

Luc Boltanski, dans : « Les usages sociaux de l'automobile, concurrence pour l'espace et accidents » montre comment l'automobile, à cette période, prend en très peu de temps sa place : « (...) toutefois, l'accroissement inégal du taux de motorisation des catégories intermédiaires a entraîné des effets de rattrapage notamment entre les ouvriers et les employés. Enfin, les catégories les plus motorisées, dont les membres, en début de période, ne détenaient une voiture que dans la proportion de 50% à 60% atteignent, en 1969, un taux de motorisation compris entre 90 et 95% donc proche du taux de saturation et se caractérisent par une tendance très forte à la multimotorisation, 30,4% des industriels et gros commerçants, 43,9% des membres des professions libérales disposant à cette date d'au moins deux voitures (cf. graphique) » (*Boltanski, 1975 p 26*). Le graphique en question montre en particulier l'évolution du taux de possession d'une voiture, lequel, entre 1953 et 1969, passe pour les employés de 18 % à 58 %, et pour les ouvriers de 7 % à 60 %, se rapprochant ainsi de celui des cadres moyens qui plafonne à 80 %.

C'est précisément le moment où, en France, les derniers constructeurs de motos, spécialistes de l'engin utilitaire de faible cylindrée, laquelle ne dépasse pas 350 cm³ là où, ailleurs en Europe, on produit des 650 cm³ pour une bien plus vaste gamme d'usages, disparaissent les uns après les autres, lorsque la croissance du pouvoir d'achat de leur clientèle populaire fait que celle-ci se tourne vers cette automobile qui connaît alors son plein développement. En 1955, une dizaine de marques ont produit en France 28 279 motocycles, dont 10 967 pour la seule Motobécane ; en 1959, soit à peine quatre ans plus tard, la production était tombée à 2 555 unités, pour atteindre 241 motos en 1963, avant de cesser complètement l'année suivante pour ne plus connaître, depuis, que des tentatives de résurrection généralement avortées après quelques centaines d'exemplaires.

Les constructeurs britanniques, italiens et allemands resteront donc seuls sur un marché de plus en plus réduit, limité à quelques amateurs, et aux loubards, rockers, blousons noirs, gros consommateurs de motos britanniques, BSA, Norton, Triumph, la fraction dangereuse de la classe dangereuse, en somme. Le point zéro sera atteint en 1965, avec 1 169 immatriculations neuves ; on recense la même année 7 969 permis motos délivrés à 7 930 hommes et 39 femmes, soit un taux de féminité de 0,49 % : indubitablement, on a affaire là à un milieu d'hommes. Au même moment, l'industrie française, qui a abandonné cette moto où elle n'a jamais brillé, s'est spécialisée avec un plein succès dans la fabrication de cyclomoteurs puisque, durant ces années 60 et 70, sa production annuelle variera entre 800 000 et 1 000 000

d'unités. La moto en tant qu'objet déviant a donc disparu des routes, cédant la place à ces vélos motorisés, moyen de transport utilitaire, donc légitime, pour une population ouvrière et paysanne, souvent âgée et aux faibles ressources financières. Mais, durant les années soixante, l'arrivée progressive sur le marché des constructeurs japonais va conduire à un spectaculaire retournement, notamment à partir de 1969, l'année de la Honda CB750 Four.

2 - Un développement explosif à partir de 1970

Pendant ces années soixante, le marché de la moto français était approvisionné par un nombre limité de constructeurs européens, qui occupaient chacun un segment particulier, constructeurs qui, grâce à cette spécificité, et à la notable exception des britanniques, existent toujours. Leur particularité provenait de la vocation des machines qu'ils produisaient, et plus encore des architectures moteur dont ils étaient spécialistes, propriétés qui jouent un rôle fondamental dans le monde de la moto, et constituent le soubassement de distinctions sociales toujours pertinentes. Ainsi BMW, le constructeur allemand de grosses cylindrées, le spécialiste incontesté de la grande routière chère, lourde et confortable, disposait-il à la fois du monopole d'une architecture originale qui reste aujourd'hui encore, malgré son actuelle diversification, sa marque de fabrique, le deux-cylindres à plat alias *flat twin*, et d'une position privilégiée sur les marchés publics, police, gendarmerie, armée, du monde entier. Il devait, sur ce secteur, affronter la concurrence de l'italien Moto Guzzi, également spécialiste du gros bi-cylindres, mais cette fois-ci disposés en V face à la route, constructeur de machines de route, mais aussi de motos à vocation plus sportive. Cette particularité était largement partagée par les autres producteurs italiens, Laverda, Moto Morini, Benelli et surtout Ducati, société qui s'identifie aussi à une architecture moteur spécifique mais bien plus courante, le bi-cylindres en V longitudinal, qui marque aussi, depuis toujours, la particularité de l'américain Harley-Davidson.

L'industrie britannique, de son côté, longtemps la plus importante d'Europe avec des marques comme Velocette, Matchless, BSA, Vincent, Norton, Triumph, aujourd'hui toutes disparues même si Triumph, selon des modalités sur lesquelles on reviendra, a fait son retour sur le marché en 1990, occupait la place du généraliste, avec des moteurs mono- et bi-cylindres verticaux. Affectés, comme leurs concurrents européens, par une baisse continue des ventes qui, non seulement les empêchait de développer de nouveaux modèles, mais ne leur permettait même pas de disposer de ressources suffisantes pour remédier aux défauts de leurs machines, réputées pour leur désastreuse fiabilité et leurs constants suintements d'huile, les constructeurs britanniques allaient rapidement céder face à la concurrence japonaise.

Disposant, grâce à un cycle économique au développement plus tardif, d'un marché intérieur encore en pleine croissance, et plus encore des exportations vers les États-Unis, construisant leur notoriété en Europe dès la fin des années cinquante grâce à leurs victoires en Grand Prix, souvent adossés sur de grands groupes industriels, les quatre constructeurs japonais, Yamaha, Kawasaki, Suzuki, mais surtout Honda, allaient investir dans les années soixante le marché européen de la moto routière, avec des moyennes cylindrées telles la Honda CB450, bi-cylindre vertical à l'esthétique très britannique, avant que ne débarque en 1969 la Honda CB750 Four.

Avec son quatre-cylindres, architecture à la fois entièrement nouvelle dans le monde de la moto et bien plus complexe à fabriquer que les mono et bi-cylindres européens, son frein à disque, son alliance inédite entre fiabilité et performances, et sa morphologie qui reste toujours d'actualité, la 750 Four marque une cassure fondamentale dans l'histoire de la moto. Là où le manque de fiabilité et le besoin d'un entretien incessant restreignaient de plus en plus la clientèle de la moto britannique à des initiés compétents en matière de mécanique, donc à un public plutôt ouvrier, les motos japonaises, modernes, sûres, et propres, allaient, en plus de

permettre un développement global du marché, attirer une nouvelle frange de la population, plus éduquée, plus féminine dans une moindre mesure mais, surtout, bien plus vaste. L'évolution spectaculaire des immatriculations entre 1970 et 1980 se trouve retracée, pour les constructeurs les plus significatifs, dans le tableau suivant ; le total regroupe toutes les immatriculations françaises de motocycles neufs, donc d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, sur la période, et est donc plus élevé que le nombre de motos vendues par les constructeurs cités.

	BMW	Honda	Kawasaki	Suzuki	Yamaha	Ducati	Guzzi	Laverda	BSA	Norton	Triumph	Total
1970	1049	5651	765	807	838	545			283		585	10839
1971	1731	11629	1394	2289	2032	473	670	498	154	184	453	22424
1972	1786	14910	1931	4319	3936	1183	805	530	130	302	355	32279
1973	1951	12372	2853	3825	5667	896	409	164	16	260	586	31240
1974	2456	7934	2118	3221	3462	552	377	98		286	77	23145
1975	2636	7800	1973	2434	2861	472	362	109		197	56	23015
1976	3178	8221	3148	2481	3838	283		273		189	107	26214
1977	2325	7693	4425	2728	5765	323	665			278	170	28480
1978	2275	11743	4018	2361	7732	277	816	200		71	141	33570
1979	3728	14795	4784	3178	9244	406	990	174			143	41888
1980	2176	15815	6890	6014	14165	432	700	75			140	50472

Mais la croissance globale du marché n'est pas le seul enseignement à tirer de ce tableau : si, pour l'essentiel, celle-ci est le fait des sociétés japonaises, on constate, d'une part, que le premier d'entre eux, Honda, se trouve très vite concurrencé par les autres constructeurs japonais, Yamaha en particulier, et, de l'autre, que, si les constructeurs britanniques disparaissent assez rapidement, d'autres producteurs européens, comme les Italiens Ducati et Moto Guzzi, et plus encore l'allemand BMW, réussissent à maintenir leurs positions, voire à les améliorer.

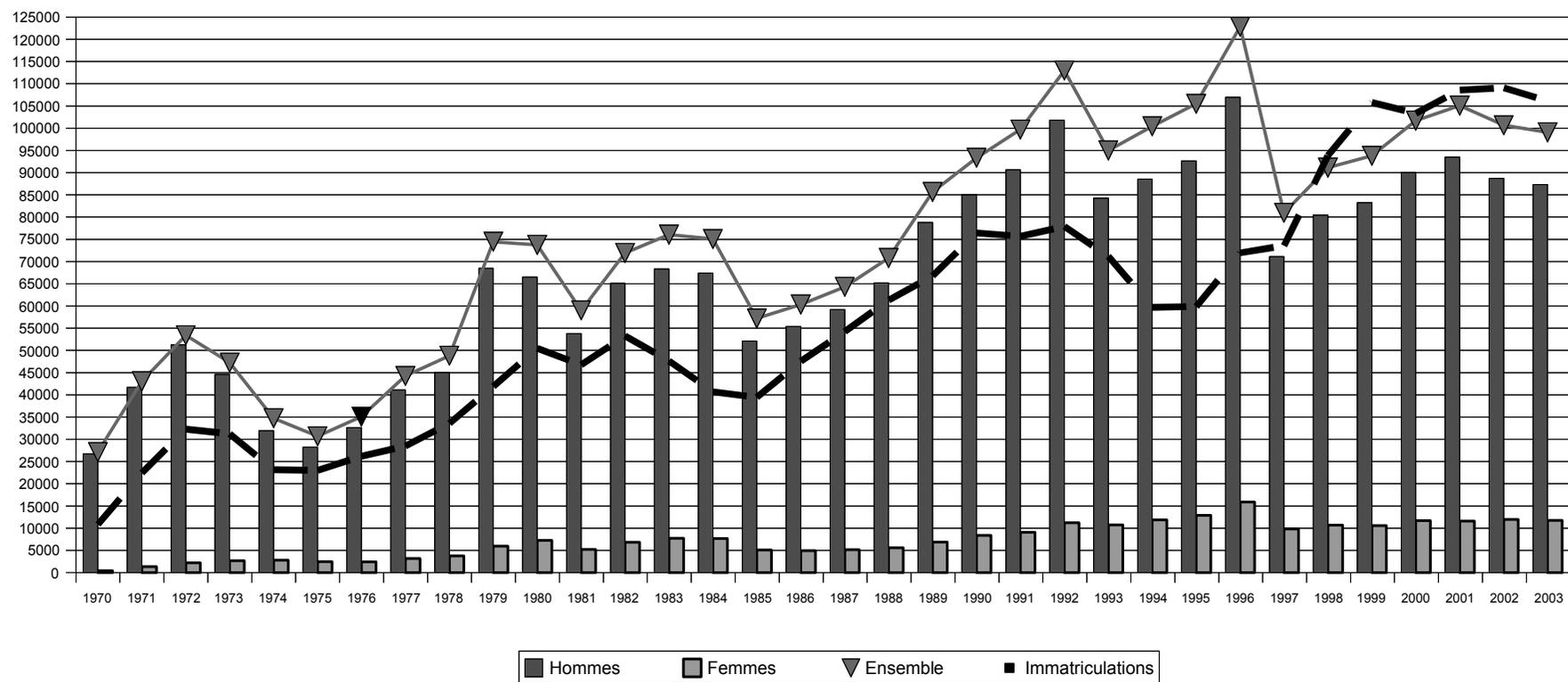
Ce double mouvement qui a vu les constructeurs japonais remplacer les britanniques sur un marché qui leur était acquis, et amener avec eux une nouvelle population motarde bien plus fournie et en partie composée d'étudiants, donc d'un niveau social supérieur aux ouvriers et employés que l'on retrouve dans les descriptions contemporaines de Chantal Favre et François Portet, ne s'est évidemment pas déroulé sans luttes. Il était, alors, courant de décrier les productions japonaises, notamment la série des trois cylindres deux-temps Kawasaki, en particulier la très puissante 750 H2, auxquelles on prêtait une tenue de route déplorable, due à la mauvaise qualité de leur partie cycle. Aussi, dans les années 80, la moto du connaisseur comprenait-elle un moteur quatre-cylindres japonais et un cadre construit par un artisan européen, comme le suisse Egli ou le français Martin, comme l'expliquent les interlocuteurs de François Portet : « Des sous-traitants proposent nombre d'équipements qui permettent de construire soi-même sa moto. *«J'ai acheté un cadre Egli, c'est plus rigide, plus robuste, il y a une meilleure tenue de route. Ce n'est peut être pas aussi confortable qu'une moto équipée d'origine, mais, couché dessus, j'aime bien»* ; ou encore : *«À seize ans j'avais déjà la fourche, j'avais tout dans la tête et après j'ai acheté petit à petit : les jantes, le circuit électrique, le moteur, la bobine. Le cadre, je l'ai commandé chez Martin [...]. J'avais seize ans, j'ai dit : bon je veux une Kawa (Kawasaki) Martin. Ils se sont un peu foutus de ma gueule et puis après ils m'ont vu rouler avec.»* Cette moto se mérite, car elle est extrêmement inconfortable : la selle est dure, le réservoir de grande dimension nécessite une position couchée. » (Portet, 1998, p 461-462).

C'est que, en mettant en cause la qualité d'un moteur, ou bien celle d'une partie cycle, on ne se place pas sur un même registre : la fiabilité d'un moteur, qui est victime ou pas d'une casse, qui laisse suinter de l'huile ou non, relève d'un domaine objectif et aisément vérifiable même

par un non-spécialiste, alors que la tenue de route que garantit un cadre rigide et bien conçu relève entièrement de l'appréciation subjective de l'utilisateur, et de lui seul. S'il était impossible aux amateurs de motos européennes de contester la supériorité mécanique des japonaises, du moins pouvaient-ils critiquer leur partie-cycle, et trouver là un prétexte pour, sur la base d'une mécanique japonaise, construire leur propre machine, ce qui leur permettait à la fois de valoriser ces compétences d'ouvrier dont ils avaient le monopole, d'atteindre le sommet de la distinction puisque, avec l'atout supplémentaire d'une décoration personnelle, leur moto était unique, et, à cause de cet inconfort qui reste une propriété indispensable de la moto sportive, de devenir un parfait exemple des vertus ascétiques de tout sportif, fût-il motard, qui se doit de sacrifier le confort à la performance.

La croissance du marché, particulièrement explosive durant cette décennie, se poursuivra jusqu'à nos jours, avec un rythme plus lent, comme le montre le tableau de la page suivante, qui, en plus du total des immatriculations, retrace l'évolution du nombre de permis moto délivrés, et leur répartition par sexe.

Permis moto délivrés et Immatriculations de véhicules neufs



Sources : Mémento statistique des transports et Marché des véhicules, Ministère des Transports

Le nombre de permis délivrés reste très dépendant des évolutions réglementaires : on constate l'influence de la réforme de 1980, qui va sensiblement durcir les conditions d'accès au permis, de celle de 1985, et surtout de la réforme de 1996 qui, en autorisant de nouveau les titulaires du permis auto à conduire une 125 cm³, va priver les moto-écoles d'une part considérable de leur clientèle et, en attendant l'arrivée sur le marché des scooters de grosse cylindrée, détourner de l'épreuve les candidats seulement intéressés par une pratique utilitaire que la 125 satisfait. Le pourcentage de femmes, la meilleure preuve de l'arrivée d'un nouveau public dans l'univers de la moto, va rapidement augmenter entre 1970 et 1980, passant de 1,6 % à 11 %, proportion qui, atteignant de l'ordre de 13 % depuis le milieu des années 90, a peu évolué depuis. Quand aux ventes de motos, même si elle restent étroitement liées aux cycles économiques, d'un bout à l'autre de la période, elles ne cessent de croître.

3 - Une typologie de plus en plus complexe

Il y a donc un avant et un après la CB 750 Four. Son succès va permettre aux marques japonaises de dominer le marché, et de développer une gamme qui passera notamment par la ramification d'une typologie qui continue aujourd'hui encore à s'élargir. Si la CB 750 Four était techniquement révolutionnaire, elle appartenait malgré tout à un secteur traditionnel, celui de la moto routière jusque-là occupé par les productions britanniques ; en 1976, avec la XT500, Yamaha va non seulement produire un modèle entièrement nouveau, mais ouvrir un nouveau segment du marché. Cette moto tout-terrain, alias *trail-bike*, monocylindre simple et léger avec une cylindrée, considérable pour une telle architecture, de 500 cm³, va lancer la catégorie des trails, qui s'illustrera sur les rallyes-raids africains alors à leurs débuts, et constituera souvent la première machine des débutants. En 1985, avec la première des GSX-R, Suzuki ouvrira un segment diamétralement opposé : celui des machines dites supersport ou hypersport, très proches de celles que l'on trouve dans les compétitions d'endurance, aussi puissantes et rapides que les motos sportives qui constituent l'autre versant du haut de gamme, mais bien plus légères, et bien moins confortables. Avec sa Transalp, bi-cylindre en V longitudinal de 650 cm³, Honda inaugurera l'année suivante une configuration hybride, celle du trail routier, moto utilitaire adaptée à la route mais utilisable sur les chemins, qui a aujourd'hui largement remplacé le trail traditionnel.

Ces grandes catégories, toujours pertinentes, prennent place le long d'un même axe, celui de l'usage que compte en faire leur propriétaire : purement utilitaire pour le trail et le trail-routier, mono ou bi-cylindre suffisamment simple pour qu'on puisse en faire soit même l'entretien, polyvalent pour les routières traditionnelles, une catégorie de moins en moins fournie, plus sportif pour les roadsters qui se rapprochent des précédentes par l'absence de ce carénage qui protège de la pression du vent, et s'en distinguent par, à l'intérieur d'une même cylindrée, une puissance supérieure, sportif pour les sportives et les sport-GT, voire exclusivement sportif pour les supersport, essentiellement destinées à être utilisées sur circuit. Mais cette typologie ne trace que les grandes lignes d'un processus de segmentation en fait infiniment plus complexe qui, en croisant des marques plus ou moins nobles, des cylindrées plus ou moins importantes, des architectures moteur plus ou moins typiques selon qu'il s'agisse d'un quatre cylindres en ligne, comme sur la CB750 Four, configuration courante dans l'automobile, ou du V-twin des Ducati et Harley-Davidson, absolument spécifique à la moto, voire même des parties-cycles de tel ou tel type utilisant tel ou tel matériau, va créer toute une hiérarchie de distinctions qui commencera avec le plus ordinaire roadster japonais de moyenne cylindrée, comme la Suzuki Bandit, et s'achèvera avec les productions confidentielles d'artisans italiens, hiérarchie qui, naturellement, s'ordonne aussi selon une échelle de prix croissante.

4 - Un exceptionnel outil de distinction

Comme pour toute classe de produits manufacturés, les caractéristiques précises d'un modèle de moto lui permettent donc de trouver sa place dans cette arborescence de propriétés qui conduisent du plus général au plus spécifique. On se trouve, en d'autres termes, exactement dans la situation que décrit Pierre Bourdieu : « Les objets, s'agirait-il des produits industriels, ne sont pas objectifs au sens que l'on donne ordinairement à ce mot, c'est-à-dire indépendants des intérêts et des goûts de ceux qui les appréhendent et ils n'imposent pas l'évidence d'un sens universel et universellement approuvé. » (Bourdieu, 1979, p 110). On pourrait ajouter que la moto, objet au contenu symbolique fort, de faible diffusion, d'usage assez peu utilitaire, d'accès difficile, dépend, ne serait-ce que dans la simple décision de l'acheter, plus que bien d'autres des goûts et des intérêts de ses possesseurs.

La résurrection de Triumph, aujourd'hui seul producteur britannique de motos de route, offre ainsi un parfait exemple d'une stratégie commerciale réussie parce qu'elle s'appuie sur une distinction soigneusement mise en oeuvre. Après la liquidation en 1983 de la coopérative ouvrière qui fut le dernier avatar de la première période de Triumph, la marque fut rachetée par un investisseur qui commença par développer un outil industriel avant de commercialiser de nouveaux modèles au début des années 90. Elle devait très vite s'attacher à une architecture moteur spécifique, le trois-cylindres qu'elle est à peu près seule à produire, particularité que la marque décline non seulement dans le nom de ses modèles, comme la Speed Triple, mais même dans leur esthétique, la Sprint de Kenny, un des membres du Club, étant équipée de trois phares, de trois compteurs, et de trois sorties d'échappement. Disposant d'un capital symbolique sans équivalent, celui de la moto britannique, et d'une ancienneté sans égal, Triumph connut rapidement le succès puisque, en France, ses ventes annuelles sont passées de 351 exemplaires en 1992 à 3 049 en 2005, et attire les motards avides de distinction qui peuvent ainsi, comme Jean-Claude, profiter de ce symbole désormais débarrassé des soucis techniques rédhibitoires qui affectaient les modèles des années 60 et 70, comme le bi-cylindre Bonneville :

à un moment j'étais amoureux de la Bonneville, j'en ai eu une, une vrai des années 70 et c'était inroulable, je l'ai gardée six mois, je l'ai revendue complètement désespéré mais j'avais touché au mythe, c'était le nirvana, la moto dont je rêvais, pour moi la moto parfaite mais qui en fait au quotidien s'est révélée être une trapanelle invivable. Donc les anglaises m'avaient bien plu parce qu'il y avait un espèce d'esprit sectaire au sein du monde motard, je retrouvais une chapelle encore plus originale que le motard japonais moyen et quand les Triumph sont ressorties je me suis précipité sur les nouveaux modèles, j'en ai eu une, puis deux, puis cinq et ça c'est ma sixième Triumph. En passant chez Triumph j'ai eu un épisode Ducati et je suis passé aux motos plus viriles, moins aseptisées que les japonaises.

Cette « esprit sectaire » peut s'incarner dans un sens encore plus littéral, avec cette situation que rapporte Marco, motard très expérimenté du groupe des Sportifs :

Une anecdote de ce que je déteste comme mentalité, une collègue de travail qui fait de la moto avec son mari, son père a elle a une Goldwing et il est au Goldwing Club de France. Il étaient allés passer quelques jours chez son père, en Bretagne je crois, et il y avait une balade organisée par le GCF. Ils ont demandé s'ils pouvaient se joindre à la balade, à l'époque ils avaient un 600 CBR⁵, pourtant c'était une Honda, mais bon, un 600 CBR, et on leur a dit : « oui, mais ils se garent bien à l'écart parce qu'il est hors de question qu'on les voit sur les photos ». Quelqu'un qui est capable de faire cette remarque-là, il mérite pas d'être motard.

5 Sportive de moyenne cylindrée, la CBR 600 est l'antithèse absolue de la Goldwing.

Représentant à elle seule une catégorie spécifique, la Honda Goldwing, dont le premier modèle fut commercialisé en France en 1975, est, avec son moteur six-cylindres à plat et son prix de 30 000 euros, la plus lourde, la plus volumineuse et la plus chère des motos de série existantes. Sorte de déclinaison sur deux-roues du mythe de la « grosse américaine » il s'agit, en somme, avec certains modèles Harley-Davidson, d'une des très rares motos dont les acquéreurs revendiquent du simple fait de son achat un statut social, et cela en des termes perceptibles par le non-initié, deux raisons qui feront douter de la sincérité de l'attachement aux valeurs motardes des ses propriétaires, a fortiori s'ils confirment ces doutes en faisant preuve d'ostracisme envers un pilote de sportive, lequel a, dans l'univers motard, bien plus de légitimité qu'eux.

5 - Le rejet du frère ennemi : l'utilisateur de scooter

Le monde de la moto est donc infiniment fractionné, et connaît lui aussi son lot d'antagonismes sociaux, entre le peuple, qui roulera sur ces japonaises « aseptisées », les bourgeois, propriétaires de grandes routières onéreuses, BMW en particulier, les nobles, pilotes de sportives aux très hautes performances, où l'on retrouve de rares lignées de machines japonaises, comme la GSX-R, mais aussi, raffinement supplémentaire, des motos britanniques ou italiennes, les hors-la-loi, clients de Harley-Davidson et qui se divisent en deux groupes socialement opposés mais pareillement stigmatisés : les *bikers*, présentés dans l'introduction, et les frimeurs, pour lesquels la moto n'est qu'un accessoire de leur parure, voire les esthètes adeptes du contre-pied et des motos pittoresques, la Royal Enfield, fabriquée en Inde sur la base d'un monocylindre britannique des années cinquante, ou le side-car russe Ural dérivé des machines allemandes de la Seconde guerre mondiale. Pourtant, ce qui rassemble est bien plus fort que ce qui divise, et l'on ne trouvera sans doute personne pour contester que, puisqu'ils détiennent tous le permis moto, tous ces individus qui témoignent d'une si grande diversité sont des motards.

Everett Hugues, rappelle Howard Becker dans *Outsiders*, décrivait ainsi le processus qui, parce qu'il possède « un ensemble organisé de significations » permet d'attribuer à un groupe particulier une culture spécifique : « Une culture se constitue chaque fois qu'un groupe de personnes mène une existence en partie commune, avec un minimum d'isolement par rapport aux autres, une même position dans la société et peut-être un ou deux ennemis en commun. » (*Becker, 1985, p 104*).

Si l'on aura largement l'occasion de revenir sur ce que les motards ont en commun, et qui les fait motards, on peut dès maintenant définir cet ennemi. Systématiquement posée à la fin de chaque entretien, la question : « qu'est-ce qu'un vrai motard ? » ne permet en effet, faute de cohérence dans les réponses, pas tant de dire précisément ce qu'il est, que, avec une impressionnante unanimité, ce qu'il n'est pas.

Ce faux-frère, Frédéric, professeur de philosophie conduisant un utilitaire, un trail monocylindre acheté d'occasion, le définit ainsi :

c'est plus agréable de rouler l'hiver qu'à Paris en ce moment, (l'entretien date de juillet 2006) parce qu'en ce moment on n'est jamais tranquille, il y a toujours vingt scooters autour qui se croisent dans tous les sens, qui n'appliquent aucune règle, qui ne regardent rien, qui sont sans contrôle, qui mettent pas leur clignotant, je trouve ça très pénible. L'hiver au moins il y a deux trois motards qu'on croise de temps en temps, on est tranquille, on peut leur faire bonjour et ils répondent.

C'est que l'on craint, en premier lieu, comme Sabine, statisticienne dans un institut public, que la distinction entre motards et simples utilisateurs de deux-roues motorisés, laquelle ne peut

être faite de façon pertinente que par les membres du groupe, échappe à ceux qui n'en font pas partie :

Mais moi j'ai un peu peur, enfin parfois je suis effrayée par les gens qui roulent en scooter, et j'ai un peu peur qu'il y ait un amalgame assez flagrant là-dessus.(...) C'est vrai que, quand je repars du travail, je passe devant un lycée professionnel, et j'en vois plein, des petits jeunes en scooter avec le casque au-dessus de la tête et qui font un peu n'importe quoi, et c'est vrai que les gens qui voient ça, ils disent oh là là, les motards...

Puisqu'ils sont confondus jusque dans les classifications réglementaires, donc dans les statistiques d'accidents, qui ne voient que des « motocycles », il appartient aux motards et à eux seuls de définir la frontière, qui s'appuie sur la seule propriété irréductible du motard, le permis A, comme le rappelle Lucio, :

Ce que j'aime pas, par contre, c'est les scooters et les 125 à Paris, les deux ans de permis B qui donne droit au 125 je suis contre, parce qu'ils ont pas de formation, une moto ça se conduit pas comme une voiture, ils ont pas appris à conduire une moto et à comprendre les dangers d'une moto.

Ce qui, pour Loris, a une conséquence inéluctable :

je vais pas saluer des scooters, ceux qui roulent en scooters pour moi n'adhèrent pas forcément aux valeurs qui sont celles du monde motard. (...) On associe aussi les motards au permis moto, on a le sacre le jour où on a son permis moto, or ces personnes-là n'ont pas encore forcément le permis moto, et le fait de ne pas saluer, mais c'est sans doute bête, c'est parce que derrière il n'y a pas le permis moto.

Loin d'être, ou de n'être que, la marque d'une solidarité, le salut des motards qui se croisent, pratique très ancienne et toujours actuelle, du moins quand, comme le rappelle Frédéric, la condition élémentaire de rareté est remplie, et qui témoigne, par sa permanence et sa transmission de génération en génération, de l'existence de cette sous-culture particulière, est d'abord un mécanisme d'élection réciproque, dans lequel on se reconnaît mutuellement comme appartenant à cette même catégorie des motards.

Or tout oppose moto et scooter, ce véhicule purement utilitaire qui, du carénage au coffre, de sa boîte de vitesses automatique à son esthétique uniforme, tiendrait plus de l'automobile que de la moto s'il n'était pas, le plus souvent, seulement muni de deux roues. Il entre, de ce seul fait, comme un intrus dans l'espace réservé de la moto, d'une manière d'autant plus brutale que sa réapparition est récente et la croissance de ses ventes très forte, et vient exercer dans l'univers des motards une concurrence aussi physique, pour les places de parking attribuées aux deux-roues par exemple, que symbolique, et jusque sur le territoire jadis réservé des concessionnaires de motos japonaises.

Pourtant, ce rejet presque unanime peut fort bien n'être caractéristique que d'une situation transitoire. Ces nouveaux venus sont dévalorisés parce que, par le force des choses, ils se retrouvent sur le terrain des motards en ignorant totalement leur culture, son ancienneté et ses particularités. Rien n'interdit pourtant de penser qu'une partie au moins de cette population étrangère, ceux qui, bien que toujours à scooter, passeront le permis moto pour monter en cylindrée, ne se confondront pas avec l'univers motard, à l'exemple de certains utilisateurs du Yamaha T-Max. Avec son moteur de 500 cm³ placé, comme sur les motos, en position centrale, gage d'une tenue de route bien supérieure à celle de ses concurrents à moteur arrière, le T-Max, apparu en 2001, a vite acquis une réputation sans égale de « scooter sportif ». Engagé dans des compétitions comme le Tour de France moto, doté de clubs dont les adhérents se retrouvent pour des concentrations, ces réunions annuelles typiques de l'univers motard, le T-Max cumule toutes les propriétés dont on verra qu'elle sont des caractéristiques sociologiques des motards : contre le sens commun du monde de la moto, ces utilisateurs-là de T-Max sont bien des motards.

La carrière du motard : la phase de l'apprentissage initial

Une des particularités d'*Outsiders* tient donc au fait qu'Howard Becker y étudie simultanément deux groupes sociaux – les consommateurs de marijuana et les musiciens de danse – qui se livrent à deux activités distinctes – la première récréative et illégale, la seconde professionnelle, donc règlementairement autorisée mais s'accompagnant d'un mode de vie particulier qui fait de ces musiciens des déviants. Les populations qui les composent se recoupent en partie puisque bien des fumeurs de marijuana ont commencé l'apprentissage de leur pratique dans le cercle de musiciens auquel ils appartenaient, et où la présence de consommateurs expérimentés fournissait à la fois une démarche à suivre, une incitation à consommer pour se conformer aux normes du groupe, et une source d'approvisionnement, indispensable pour se procurer une marchandise illégale. Et Howard Becker montre comment, même si l'on se trouve là bien loin des contraintes qui caractérisent le cadre professionnel, le consommateur de marijuana ne devient un fumeur accompli qu'au terme d'un parcours qu'il qualifie de carrière. En effet, fumer de façon habituelle implique de franchir dans l'ordre un certain nombre d'étapes et, ce faisant, le consommateur acquiert, comme tout professionnel, à la fois ce savoir empirique spécifique qui caractérise l'expérience professionnelle, et une connaissance d'un milieu particulier, avec ses coutumes, ses personnages-clés, ses ennemis, ses dangers, savoir et expérience grâce auxquels, comme tout professionnel expérimenté, il pourra à son tour se comporter de la manière la plus appropriée et la plus efficace : « La deuxième conséquence de l'entrée dans un groupe déviant, c'est qu'on y apprend à mener à bien les activités déviantes avec un minimum d'ennuis. Tous les problèmes auxquels se trouve confronté le déviant pour se soustraire à l'application des normes qu'il transgresse ont déjà été affrontés par d'autres, et des solutions ont été élaborées. » (*Becker, 1985, p 61*).

Les motards ont ceci de commun avec les fumeurs que leur entrée dans un parcours dont on verra en quoi il constitue, lui aussi, une carrière, ne répond à aucune incitation sociale, bien au contraire, la norme tendant plutôt à les dissuader de franchir le pas et se révélant, comme on le verra, plus stricte pour les femmes. A cause de la spécificité démographique évoquée au chapitre précédent, qui explique pourquoi aucun des motards rencontrés pour ce travail n'a d'ascendant direct pratiquant la moto, l'influence du milieu familial ne joue d'autre part pas de rôle incitatif quant à cette décision de devenir motard, et donc de passer le permis A.

En d'autres termes, l'entrée dans la carrière est toujours la conséquence d'une décision individuelle, qui obéit à des motivations singulières et extrêmement variées. Ainsi, elle peut se produire à tout âge, et être par exemple très tardive, comme dans le cas d'Iris, enseignante dans un lycée qui vient d'adhérer au Club au guidon de sa première moto, avec son permis A tout neuf qu'elle a obtenu à cinquante ans. Valerio, de son côté, a passé son permis à trente ans, sans autre expérience du deux-roues à moteur que le cyclomoteur qu'il utilisait bien des années auparavant pour se rendre au collège, en profitant, dit-il, d'une période de deux semaines durant lesquelles, par la faute d'un congé annulé, il s'est trouvé sans rien à faire :

tu vois c'est vraiment un coup de tête, aucune préméditation, c'est que j'avais du temps à passer, je savais pas quoi faire et j'ai dit, ça peut servir, on sait jamais, j'ai le temps et l'argent nécessaire, j'en profite, je m'inscris et ce sera toujours ça de fait.

Ancien sportif de haut niveau, puisqu'il a pratiqué le kayak en eaux vives jusqu'à un niveau international, il venait de mettre fin à cette carrière sportive au moment où il s'est intéressé à la moto, son expérience du contrôle d'une trajectoire complexe aux commandes d'une embarcation instable lui apportant une aide significative dans les épreuves de maniabilité du permis moto. Difficile, donc, même s'il ne le fait pas explicitement, de ne pas établir de lien entre les deux. Appartenant lui aussi au groupe des Sportifs, Loris illustre une autre situation, celle d'un permis passé vers vingt ans, suivi d'une pratique lacunaire de la moto – en l'occurrence, avec un modèle historiquement important, le trail Yamaha XT500, devenue aujourd'hui une moto de collection qu'il possède toujours, qu'il entretient soigneusement et avec laquelle il roule de temps à autre – avant, la maturité arrivant, de se lancer dans un usage plus intensif :

Il y a trois ans ça m'a repris comme un virus, l'envie de faire de la moto et de m'acheter une moto beaucoup plus puissante parce que j'avais envie de me faire plaisir et que c'était un besoin depuis très longtemps, mais je me disais que c'était pas raisonnable d'avoir deux motos, et la crise de la quarantaine aidant je me suis lâché en m'achetant une belle machine en me disant qu'on n'a qu'une vie et qu'il faut en profiter.

Mais, assez souvent, cette carrière se déroule de manière plus linéaire, et débute à l'adolescence, avec le cyclomoteur.

1 - Le cyclomoteur, outil d'initiation précoce

S'il n'est jamais trop tard pour se mettre à la moto, il existe malgré tout un âge minimum pour conduire un deux-roues motorisé : quatorze ans, moment où l'on dépend donc encore, y compris, bien souvent, pour l'achat de l'objet, de ses parents. Véhicule conçu comme purement utilitaire, sorte de vélo motorisé conservant souvent un pédalier et dont la vitesse est limitée « par construction » à 45 km/h⁶, le cyclomoteur joue en fait dans la sphère familiale un rôle qui est tout sauf neutre, étant à la fois le premier outil d'émancipation, dans tous les sens du terme, d'un adolescent qui sera majeur quatre ans plus tard, et le premier objet familier mais potentiellement mortel, ou souvent considéré comme tel, que celui-ci pourra posséder⁷. Si l'attention de plus en plus étroite que l'État porte à la circulation routière l'a conduit à créer une sorte de permis pour les adolescents, le Brevet de Sécurité Routière, comportant une partie théorique dispensée au collège, et une partie pratique acquise en auto-école, cette réforme n'est entrée en application qu'en 1996, trop tard donc pour concerner les motards rencontrés pour ce travail, dont le plus jeune est né en 1976. Pour les adolescents de leur âge et ceux qui les ont précédé, il n'existe donc pas de contrainte réglementaire préalable à l'acquisition du cyclomoteur : dès lors, celle-ci ne dépend que de deux facteurs, le fait qu'ils en expriment le besoin, et le fait que les parents donnent leur accord.

Le dépouillement des entretiens permet ainsi de retenir trois situations distinctes : d'abord, il est tout simplement possible que, faute de demande, la question ne se pose pas. Ainsi Sabine n'a-t-elle jamais eu de cyclomoteur, et n'a jamais demandé à en avoir un :

6 Même avec sa faible cylindrée, inférieure à 50 cm³, un cyclomoteur peut, techniquement, assez facilement atteindre une vitesse bien supérieure à la limite légale. A l'époque où la cylindrée existait dans les compétitions de vitesse, les 50 cm³ de Grand Prix pouvaient dépasser les 200 km/h. On voit tout la marge qui existe pour procéder à des « améliorations », et à quel point celles-ci peuvent être à la fois tentantes pour les adolescents, et inacceptables pour l'appareil d'État qui, au moins dans ses dispositions légales, réprime très fortement ces modifications.

7 Pour les tranches d'âge allant jusqu'à 17 ans, la Sécurité Routière enregistre pour 2005 24 accidents mortels pour des cyclistes, et 148 pour des cyclomotoristes.

En fait moi, j'ai toujours été fascinée par la moto, dès l'âge de quinze ans à peu près, l'âge auquel normalement on s'intéresse, enfin à mon époque, aux mobylettes, mais ça ne m'intéressait pas du tout. J'ai jamais eu de mobylette.

Dans le cas contraire, l'achat, faute d'accord parental, et malgré l'insistance du motard en devenir, peut fort bien ne jamais avoir lieu, prenant par exemple la forme d'une négociation qui, de report en report, n'aboutit jamais, comme chez Jean-Claude :

(...) j'ai attendu avec impatience d'avoir quatorze ans, j'ai fait un deal avec mon père qui voulait pas entendre parler de deux-roues parce que c'était dangereux, « j'ai le BEPC, je m'achète une mobylette », il m'a dit oui, j'ai eu le BEPC mais j'ai pas eu le droit d'acheter ma mobylette, et il a repoussé l'échéance jusqu'à l'âge de dix-huit ans.

Pour Jean-Claude, qui habite à Paris et va au lycée à 500 m de son lieu d'habitation, difficile de présenter une justification utilitaire à l'achat d'un cyclomoteur. Et même quand celle-ci est présente, l'opposition parentale, souvent maternelle, suffit à en interdire l'achat, comme avec Fabrice :

En fait, il faut savoir que j'ai surtout été élevé par ma mère qui a toujours eu une approche très... enfin pas à l'aise avec la route, avec la voiture, elle a toujours eu un petit peu peur des transports, des véhicules motorisés, elle considérait la voiture comme une arme possible

Ces vocations contrariées n'en demeurent pas moins vives, comme le dit Jean-Claude :

Et en fait de quatorze à dix-huit je ne rêvais que de ça, je lisais Moto Journal, j'avais acheté mon casque, j'étais prêt à partir sur les routes de France, et là est née vraiment une envie de liberté et de partir. J'avais on va dire une mère un peu étouffante, et la moto est devenue synonyme de liberté, c'est à dire que je ne rêvais que de grands voyages, de traversées du désert en lisant les bouquins, et c'est ce qui s'est passé en fait, à dix-huit ans je me suis acheté ma 125, je suis parti en fac à Orsay, et les premières vacances je me suis trouvé un boulot à Pau, donc je suis parti, c'était mon premier voyage à moto, le première fois que je quittais le giron familial, c'était la découverte de la vie.

et l'opposition familiale n'a donc d'autre effet que de retarder de quelques années l'entrée dans une carrière qui ne sera aucunement perturbée par l'absence de cette expérience adolescente.

A contrario, pour peu que le futur motard dispose de la liberté nécessaire, liberté souvent acquise au prix de subtiles négociations, il peut développer très jeune bien des pratiques qui sont caractéristiques des motards accomplis ; le cas le plus intéressant rencontré dans les entretiens est celui de Lucio, dont les parents sont divorcés. Il vivait donc chez sa mère, dans un appartement, et « bricolait sa mob » dans le garage de la maison paternelle ; habitant en grande banlieue parisienne, allant au lycée à dix kilomètres de son lieu de résidence, il disposait d'une excellente justification pour l'acquisition d'un cyclomoteur, laquelle l'a pourtant contraint à mobiliser ses capacités de négociation :

(...) ça a été assez difficile de faire passer le concept, j'avais des parents assez protecteurs, en plus j'étais « le petit dernier » de la famille, puisqu'on était que deux, (son frère a dix ans de plus que lui) donc j'ai pas mal bataillé pour avoir ce deux-roues, mais, bon, j'ai jamais eu d'accident en mobylette, ça c'est relativement bien passé.

De fait, il saura jouer de sa situation familiale pour acquérir une très grande autonomie, à la fois par rapport à la réglementation, en modifiant très longuement et très lourdement son cyclomoteur :

(...) la bricoler quasiment tous les weekends en ayant comme seul but l'amélioration technique avec comme objectif qu'elle roule le lundi pour aller au lycée. J'étais allé jusqu'à démonter le moteur, moi la mienne était assemblée avec plus qu'une seule pièce d'origine, c'était le cadre. Polir la culasse, agrandir les transferts, mettre une boîte à clapets, changer le carburateur, changer le pot d'échappement, le vilebrequin, le variateur, changer la fourche,

mettre un frein à disque parce qu'il faut que ça freine. Je l'avais chronométrée avec le compteur voiture, ça dépendait des moteurs, je pouvais monter à plus de 120.

et par rapport à la sphère familiale, en consacrant ces weekends non seulement à ces modifications illicites, mais aussi aux sorties avec ses camarades, dont certains, eux aussi devenus motards, roulent encore aujourd'hui avec lui :

C'est là où je m'amusais avec mes potes à partir le weekend avec (...) j'ai toujours eu la même, c'était une 103 à refroidissement liquide, et j'en parle toujours avec une petite nostalgie, ça fait partie de l'époque camaraderie.

Tout l'intérêt que présente la moto en tant qu'objet sociologique se trouve ici en germe. Le cyclomoteur, vélo motorisé pour adolescents en voie d'émancipation mais aussi, dans la situation propre à la France d'une industrie qui, avec Peugeot, Motobécane ou Solex, a très tôt abandonné la moto pour se consacrer exclusivement à la production de ce véhicule à la vocation étroitement utilitaire, d'abord destiné à faciliter les déplacements vers son lieu de travail d'une population très peu qualifiée, donc très peu rémunérée, et relativement âgée, donc confrontée à une double barrière au moment d'acheter une automobile, le coût du véhicule, et l'obligation de passer le permis de conduire, a, pour ses constructeurs, pour l'appareil administratif, mais aussi pour ses propriétaires adultes, une vocation exclusivement utilitaire. Et si les adolescents peuvent s'en servir comme tel, et se contenter sagement d'aller à l'école avec, ils peuvent aussi se comporter comme Lucio, ou comme Valentino, autre membre du groupe des Sportifs qui lui non plus n'a pas peur de la mécanique :

Non, parce que je roulais un peu plus vite, il montait à soixante, j'avais déchicané, ça marchait bien, et puis il y en a un sur lequel j'avais monté un carbu un peu plus gros, le fameux carbu de 14 Dell'Orto qu'on mettait à l'époque, (rire), et je vous parle d'un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître.

ni des sorties en groupe :

J'ai eu quatre mobylettes, j'ai roulé énormément en mobylette de l'âge de quinze ans à dix-huit ans, j'adorais ça, et je roulais pour le plaisir, j'allais faire des balades tout seul et avec des copains, déjà je roulais beaucoup.

En modifiant, d'une manière qui a toujours été illégale et se trouve aujourd'hui lourdement réprimée, les caractéristiques de leurs engins, en transformant leur cyclomoteur en un outil de loisirs collectifs et, on l'imagine, aussi sportifs que possible, ces motards pas encore motards puisque toujours adolescents accomplissent une double transgression : sociale d'abord, en détournant leur deux-roues de son usage légitime pour, sans même évoquer la question du risque, en faire un emploi récréatif, légale ensuite, puisque les modifications qu'ils apportent les placent hors la loi.

Dans *Outsiders*, Howard Becker insiste sur le parcours qu'il convient de respecter pour devenir un consommateur averti de marijuana : « Aucune des personnes interviewées n'a continué à utiliser de la marijuana pour le plaisir sans avoir appris selon quel dosage la drogue produit ses effets. C'est seulement après l'apprentissage de cette technique que peut apparaître une conception de la drogue comme source de plaisir. Faute d'une telle conception, l'usage de la marijuana est dépourvu de signification et il est abandonné. » (Becker, 1985, p 70). On paraphaserait à peine Howard Becker en présentant le cyclomoteur, ce très modeste utilitaire, comme une étape qui n'a rien d'indispensable mais qui, pour certains, constitue déjà un premier pas décisif dans leur carrière de motard. A l'inverse, pour une grande majorité des adolescents qui suivent le parcours légitime menant de la jeunesse à l'âge adulte, le cyclomoteur n'aura été qu'une étape qui les conduira vers le permis B et l'automobile, et restera le seul deux-roues à moteur qu'ils auront jamais l'occasion de posséder durant leur existence. Mais pour la petite fraction qui continuera sur deux-roues, le passage à la majorité

donnera, parmi d'autres moments décisifs, le droit de passer son permis ou plutôt ses permis, le A pour les motos, le B pour les automobiles.

2 - Le permis moto, seul point de passage obligé

Certains contesteront sans doute que l'on fasse de la possession du permis A, le permis ouvrant l'accès aux deux-roues motorisés d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, à la fois une condition nécessaire, et une condition suffisante pour être au plein sens du terme un motard. C'est par exemple le cas de Sabine, pour laquelle le motard ne se conçoit pas sans au moins un critère supplémentaire, la possession d'un véhicule qui, par sa morphologie et pas seulement sa cylindrée, soit effectivement une moto :

Moi, ça m'avait surpris quand j'ai passé mon permis moto, il y avait des hommes de quarante, quarante-cinq ans qui venaient passer leur permis moto dans l'idée d'acheter un gros scooter. Ça, ça m'avait vraiment étonnée ; bon, effectivement, ils ont besoin de ce permis pour acheter un 500, mais dans l'idée j'avais trouvé ça assez étonnant.

On pourra à l'inverse considérer, comme avec nos cyclomotoristes ou certains utilisateurs intensifs de 125 cm³, par exemple les rares titulaires du permis AL⁸, qui autorise dès 16 ans la conduite de ces deux-roues, que le motard se trouve dans l'esprit et seulement là, ou en d'autres termes qu'une pratique conforme aux normes que l'on étudiera plus tard suffit, indépendamment de l'âge ou de la cylindrée, à faire partie du groupe. Mais dans leur immense majorité, les motards sont titulaires de ce permis A qui leur assure le monopole de l'accès à ces deux-roues, et qu'ils passent tôt, ou tard.

En apparence, cette épreuve partage bien des points communs avec le permis B plus général, avec lequel on obtient l'autorisation de conduire des véhicules à quatre roues d'un poids inférieur à 3,5 tonnes : une partie de l'examen sera commune, l'Épreuve Théorique Générale alias ETG ou, dans le langage commun, le code, comme sera commune la principale condition préalable, être majeur et donc âgé de 18 ans et plus. La formation se déroulera souvent dans les mêmes écoles et avec les mêmes moniteurs, même si une première différence apparaît ici : d'une part, toutes les écoles sont loin d'assurer une formation au permis moto, et il existe d'autre part un petit nombre d'écoles uniquement spécialistes de la moto, ce qui constitue pour certains un critère de choix au moment de l'inscription, comme pour Valerio :

Je cherchais vraiment, ce qui me paraissait logique et primordial, une moto-école qui était spécialisée dans la moto (...) je voulais pas une grosse structure forcément, je me suis fié aussi à mon instinct pour essayer de déterminer les gens qui étaient passionnés dans le domaine, qui pouvaient vraiment m'apporter quelque chose au-delà de simple cours. J'ai trouvé une école près de Rungis (il habite près d'Orly) qui ne faisait que la moto, ce qui m'intéressait chez eux c'est qu'il y avait une piste qui n'était pas loin, et où chacun avait sa moto.⁹

Pourtant, ces similitudes restent très superficielles, et valent d'ailleurs en partie pour toutes les formations, l'ETG étant commune à tous les permis. En réalité, comme on va le voir maintenant d'une part en retraçant l'évolution de la réglementation du permis A, d'autre part en détaillant son contenu, le permis moto cumule les singularités, lesquelles découlent beaucoup moins des contraintes techniques propres au deux-roues motorisé, son instabilité en

8 en 2005, 110 961 permis A et 4 980 permis AL ont été délivrés.

9 Valerio passe le permis A à vingt-neuf ans, alors qu'il est déjà depuis longtemps titulaire du permis auto ; il est par ailleurs totalement étranger à l'univers de la moto, n'ayant d'autre expérience que son cyclomoteur de collégien. Mais sa fonction d'officier de police judiciaire le met en contact avec les motards professionnels de la police, dont il sollicitera les conseils : il reconstruit donc par ses relations comme par un travail intellectuel, recherchant sur Internet les informations qui lui manquent, ce que, faute d'expérience, il n'a pu apprendre autrement.

particulier dont on conçoit aisément qu'elle le rende plus difficile à maîtriser qu'une voiture, que de la position sociale particulière du motard face à la fois aux autorités, et à la norme produite pour les utilisateurs très majoritaires des voies de circulation que sont les automobilistes.

une épreuve plus proche des permis professionnels que du permis B

On trouvera dans le tableau suivant un résumé des modifications réglementaires qui ont touché les divers types de permis moto depuis la première réforme significative, en mars 1980 :

	moins de 125 cm ³	motards débutants	permis moto	accès au deux-roues pour le permis B
avant 1980	A1 : 125 dès 16 ans épreuve seulement théorique puissance libre		A : 18 ans puissance libre	125 sans délai pas de limitation de puissance
1er mars 1980	A1 : 80 cm ³ , 16 ans vitesse 75 km/h	A2 : 400 cm ³ , 18 ans puissance non limitée	A3 : toutes cylindrées, 18 ans puissance libre	80 cm ³ sans délai vitesse 75 km/h
1er janvier 1985	AL : 80 cm ³ , 75 km/h, 16ans 125 cc, limite 13 cv, 17 ans	équivalence A2 / A	A : 18 ans puissance libre	80 cm ³ sans délai vitesse 75 km/h
1er juillet 1996	AL : 125 cm ³ , 16 ans limite 15 cv	18 à 21 ans : limite à 34 cv	21 ans ou deux ans de permis : puissance libre	125 après deux ans de permis limite 15 cv

Encore ce tableau ne tient-il pas compte du dernier changement en date, introduit au premier janvier 2007 et qui impose aux titulaires du permis B une formation complémentaire de trois heures avant de pouvoir conduire une 125, et encore moins des réformes en cours d'élaboration au niveau de la Communauté Européenne, qui auront un impact profond sur le permis A, des conséquences significatives pour les permis professionnels du groupe dit lourd¹⁰, et presque aucune pour le permis auto.

Si l'on s'intéresse d'autre part au contenu pratique des épreuves, donc à la partie de l'examen adaptée à chaque type de véhicule, sur plateau le cas échéant, et sur route, et que l'on compare le permis A, le permis B, et un permis du groupe lourd comme le C, on peut dresser le tableau suivant, en respectant la chronologie de l'examen :

¹⁰ on retrouve dans cette catégorie le permis C, pour les camions de plus de 3,5 tonnes, le D pour les autobus, et le EC pour les semi-remorques.

A	B	C
maîtrise à l'arrêt : décrire un des trois parcours possibles dont un en marche arrière en poussant la moto, moteur arrêté ; non éliminatoire.		interrogation écrite : une fiche comportant dix questions tirée dans un lot de vingt.
maîtrise à allure lente : décrire un parmi quatre parcours possibles, dont une partie avec un passager, comportant un demi-tour et un slalom entre des balises ; échec éliminatoire.		vérifications de sécurité
maîtrise à allure normale : décrire un parmi quatre parcours possibles, comportant demi-tour, slalom et freinage d'urgence, en un temps limité, soit de 19 à 22 secondes sur sol sec ; échec éliminatoire.		interrogation orale
épreuve orale : traiter un sujet parmi vingt possibles, correspondant à un lot de fiches apprises durant la formation.		maniabilité en marche arrière : slalom puis arrêt de précision, durée maximale de cinq minutes.
épreuve en circulation d'une durée de trente minutes.	épreuve en circulation d'une durée récemment portée de 22 à 35 minutes, incluant des questions relatives au véhicule.	épreuve en circulation d'une durée de cinquante minutes.

On ne prend guère de risques en tirant de ce tableau quelques conclusions de portée générale. Examen pratique, le permis de conduire tente d'abord de vérifier, de manière formalisée donc reproductible, les aptitudes du candidat à rester maître de son véhicule quelles que soient les conditions dans lesquelles il se trouve. A l'évidence, le permis moto, par sa précision, sa diversité, sa complexité, dont on ne peut s'empêcher de penser qu'elles visent aussi à décourager les vocations incertaines, pousse cette contrainte à l'extrême. Un permis professionnel comme le C répond à d'autres impératifs, ceux de former un conducteur de poids-lourd qui possèdera à la fois l'habileté nécessaire pour exécuter les manoeuvres qu'il devra effectuer quotidiennement, et les connaissances techniques et juridiques caractéristiques d'une profession étroitement réglementée. Le permis auto se trouve, a contrario, dans une catégorie à part, et d'autant plus singulière que, à l'inverse d'un permis moto dont aussi bien le contenu que les catégories de véhicules auxquelles il s'applique n'ont cessé d'être modifiés depuis 1980, il n'a connu d'autre réforme durant la même période que, pour se conformer aux normes européennes, l'augmentation de la durée maximale de l'épreuve pratique, passée de vingt-deux à trente-cinq minutes.

Or, ces distinctions d'apparence technique possèdent en réalité des déterminants comme des conséquences sociales, que l'on peut résumer grâce au tableau suivant, édité par la Sécurité Routière et détaillant le taux de succès aux différentes catégories de permis en 2004 :

Catégorie de permis	A	B	C	D	EC
examinés	113 277	1 326 575	40 213	9 951	31 660
reçus	99 056	684 155	30 414	7 031	26 643
taux de réussite	87,45 %	51,57 %	75,63 %	70,66 %	84,15 %

Encore ce tableau, qui montre bien à quel point le permis B se trouve à part, puisque le taux de réussite¹¹, inférieur de presque vingt points par rapport au permis D, qui forme des conducteurs d'autocars et occupe la seconde place par ordre décroissant de succès, et de trente-six points par rapport au A dont les candidats obtiennent les meilleurs résultats, ne tient-il pas compte de la distortion introduite par cette formation complémentaire que représente l'Apprentissage Anticipée de la Conduite, conduite accompagnée dans le langage courant ; en 2004, les candidats au permis B qui ont pu en bénéficier ont connu un taux de succès de 67,58 %, les autres, qui représentent trois examinés sur quatre, de 47,25 %.

On dispose ainsi de suffisamment d'éléments concordants pour poser comme raisonnable l'hypothèse selon laquelle, dans cette série distincte d'épreuves formellement comparables et produisant un résultat identique, une date et un tampon dans une case déterminée de ce formulaire rose que chaque conducteur a obligation de porter sur lui, l'une d'entre elle se distingue fondamentalement des autres : le permis B. Car avec le permis auto, il s'agit moins d'apprendre à conduire que de tenter d'obtenir un examen encore plus universel que n'importe quel titre scolaire, et sans doute socialement encore plus indispensable, par exemple pour trouver un emploi. Le taux de féminité en 2004, 11,8 % pour le permis A, 49,34 % pour le permis B, montre bien l'universalité de ce dernier. Ce sera, en conséquence, à la fois, toutes catégories confondues, l'épreuve socialement la moins discriminante, et celle sur laquelle la pression pour qu'elle soit socialement aussi peu discriminante que possible sera la plus forte, quitte à voir revenir discrètement cette distinction sociale par le détour de la conduite accompagnée, et quitte à obtenir un taux d'échec considérable, dont on a vu à quel point il était à la fois très élevé, et seul à l'être. Faute de sélection des candidats, faute de formation exigeante, l'inaptitude de bien des postulants à maîtriser ce qu'ils sont censés apprendre se révèle au tout dernier moment, et devant l'examineur.

Rien de tel avec le permis moto, et pour plusieurs raisons. D'abord, il arrive rarement que l'on passe son permis moto dès 18 ans ; d'une part, comme on l'a déjà dit, les vocations peuvent se permettre d'être très tardives, et d'autre part l'ordre dans lequel on passe le permis privilégie souvent le B. Ainsi, la décision de se présenter à l'examen peut profiter d'une situation particulière : puisque l'épreuve dite du code est commune à toutes les filières, on peut, dans un délai de cinq ans, se présenter à un autre permis sans avoir à la passer de nouveau. On voit la stratégie qui peut s'élaborer ainsi, suivie par exemple par Lucio : obtenir d'abord le permis B, celui qui reste socialement à la fois indispensable et inévitable, puis, à l'intérieur de ce délai de cinq ans, en prenant si nécessaire comme prétexte l'occasion ainsi offerte pour une durée limitée, le permis A. Et même s'ils sont loin de tous posséder une voiture, tous les participants aux entretiens possèdent par ailleurs à la fois les permis A et B.

D'autre part, ceux qui ont passé d'abord le permis A l'ont à la fois obtenu très tôt dans leur existence, à dix huit ou dix neuf ans, et se recrutent parmi les motards les plus âgés, leurs années de naissance s'étageant de 1960 à 1972, leur permis ayant été obtenu pendant les années 80, à une époque, sans doute, où la moto restait plus un moyen de transport que l'outil de loisir qu'elle tend à devenir aujourd'hui. De plus, ils possédaient souvent une expérience importante du cyclomoteur, et quelques-uns étaient déjà titulaires du permis A1 ou A, parfois obtenu dès 16 ans, comme Marco :

j'avais voulu avoir une mobylette comme beaucoup d'amis, mais il y avait eu un veto parental et en fin de compte j'ai eu le déclic la première fois que je suis monté derrière un copain en 125 , je suis monté dessus et j'ai vraiment eu le coup de foudre ce jour-là, à partir

11 en 2003, ces taux sont respectivement de 88,15 % pour le permis A, 52,77 % pour le B, 76,35 % pour le C ; sauf pour le permis B, dont le taux de réussite, stable autour de 53 % entre 1999 et 2002, semble depuis à la baisse, on ne dispose pas d'historique.

de là, j'avais 14 ans et je voulais attendre 16 ans pour avoir une 125, donc pendant deux ans je ne me suis rien acheté et j'ai mis de côté.

Il obtiendra en décembre 1978 le permis A1, à l'époque épreuve purement théorique, achètera une 125 et passera à 18 ans, en 1980, le permis A3. Qu'il s'agisse d'un simple cyclomoteur, d'une 125, ou bien d'une voiture, presque tous les participants aux entretiens possédaient donc déjà une expérience parfois importante de la route avant de s'inscrire au permis moto.

Ce permis, de plus, reste, à la différence du permis B, purement optionnel : on peut donc tout à fait supposer d'une part qu'une certaine autosélection s'opère, et produit d'autant plus d'effets que la seule contrainte sociale portant sur la moto vise à en décourager la pratique, et d'autre part que, en quelque sorte, bien des rescapés de cette autosélection se montreront parfaitement déterminés à aller jusqu'au bout parfois, comme on le verra plus loin, au terme d'un parcours particulièrement long, voire jalonné d'accidents. On dispose là de deux facteurs qui contribuent à expliquer pourquoi, malgré une difficulté objectivement considérable, le permis A connaît un taux de succès si élevé. Et l'on peut même en évoquer, a contrario, un troisième : si certains candidats font montre d'une détermination sans faille d'autres, soumis par exemple à la pression de leur environnement familial, abandonneront définitivement la partie dès le départ, donc avant même de se présenter à l'examen.

Ici apparaît une analogie supplémentaire avec la carrière des consommateurs de marijuana que décrit Howard Becker : chacune des étapes indispensables pour devenir un fumeur accompli peut signifier, en cas d'échec, la fin de la pratique, comme par exemple pour celui qui ne réussit pas à apprendre la technique d'aspiration particulière de la fumée, qui seule peut produire des effets physiologiques : « Si l'on n'utilise pas une technique de ce genre, la drogue ne produira aucun effet et le fumeur sera incapable de « planer » (...) S'il ne se passe rien, le fumeur ne peut manifestement pas élaborer une conception de la drogue comme source potentielle de plaisir, et il cessera donc de fumer » (Becker, 1985, p 69) et plus loin : « Certaines personnes pensent que tout ceci n'est qu'illusion : à leur avis, le désir de planer conduit le fumeur à se leurrer lui-même en croyant qu'il se passe quelque chose, alors qu'en réalité il ne se passe rien. Estimant que la marijuana ne leur fait rien, elles renoncent à l'utiliser. » (Becker, 1985, p 71)

Le problème, assez trivial mais que Howard Becker n'évoque pas, est de savoir comment il a réussi à recruter des candidats pour ses entretiens parmi des fumeurs qui avaient cessé de l'être. On peut supposer que ces informations-là proviennent des musiciens qui avaient mis fin à leur consommation, mais qu'il continuait à rencontrer pour des raisons professionnelles. A la différence de Howard Becker, qui peut donc suivre des fumeurs à la carrière interrompue parce qu'ils restent membres de l'autre groupe qu'il côtoie, les musiciens, les motards rencontrés pour ce travail, dans quelque situation que ce soit, le sont par définition toujours. Dès lors, les informations relatives aux abandons définitifs, et aux raisons pour lesquels ils ont lieu, ne peuvent avoir qu'une origine différente : les forums Internet, qui ne sont pas fréquentés seulement par des motards confirmés, mais aussi par des débutants en cours d'apprentissage, qui relatent parfois leur expérience de manière très détaillée.

une épreuve vécue en groupe : le premier contact avec les codes du monde motard

Dans la pratique, une autre distinction fondamentale sépare le permis moto du permis auto : si l'on excepte la préparation de l'épreuve du code, dans une salle de classe où l'on retrouve généralement des gens du même âge, celui auquel on poursuit souvent des études, donc où les candidats retrouvent une situation scolaire qui ne bouleverse guère leurs habitudes, le candidat au permis B, pendant l'apprentissage préalable avec le moniteur, puis durant l'examen lui-même avec l'inspecteur, n'aura aucun contact avec d'autres candidats. Isolé dans un véhicule

fermé, il lui sera impossible de mesurer ses performances à celle des autres, ni d'obtenir d'eux remarques et conseils.

A l'opposé, l'apprentissage de la moto se déroule toujours en groupe, d'abord parce que, bien souvent, une même moto-école dispose de deux ou trois machines, et peut donc organiser des cours collectifs de conduite, avec un candidat par moto et le moniteur en voiture, et plus encore parce que la partie essentielle de la formation se compose d'exercices effectués sur piste, et que la rareté de ces équipements implique souvent qu'ils soient fréquentés au même moment par plusieurs moto-écoles. La situation se révèle donc propice à la fois à l'observation du comportement des autres, et à l'échange d'informations entre candidats et moniteurs, et entre les candidats eux-mêmes, en attendant son tour. Et c'est sur cette piste que, en plus des compétences nécessaires à l'examen, on apprendra, et on éprouvera parfois, les premiers principes, les premiers doutes et les premières difficultés, en particulier pour ceux qui n'avaient pas déjà fait l'expérience de la 125, de la carrière d'un motard.

Ainsi, le rôle du moniteur dépasse largement celui d'un simple instructeur ; il sera, comme on le verra plus loin, prescripteur lors de l'achat de la première moto. Il lui appartiendra, en attendant, de donner, avec plus ou moins de diplomatie, les premières consignes de sécurité portant sur l'équipement à utiliser, d'une manière insistante, comme le rapporte Sabine :

Nos moniteurs étaient des motards, ça c'est sûr, alors ils se gênaient pas, l'un d'entre eux qui avait une grosse moto, il se gênait pas pour faire le fou quand il arrivait ou quand il repartait. Mais quand il était dans son rôle de moniteur, c'était pas du tout la même chose. C'était vraiment la sécurité : « tu t'habilles pas comme ça », il y en a un qui était venu en short une fois : « qu'est-ce que tu fais, là ? Tu t'en vas, tu vas t'habiller, tu prends pas ton cours comme ça »

ou de façon plus civile, selon l'expérience de Fabrice :

On m'avait toujours dit que pendant le permis, pendant la formation tu peux tomber. Les moniteurs recommandaient d'avoir un équipement conséquent, ils disaient rien, l'essentiel était d'avoir un casque homologué mais clairement quand il y avait quelqu'un qui arrivait en bras de chemise ou avec un petit blouson de jean on lui faisait comprendre que c'était pas génial, quoi.

On le sait sans doute déjà, la seule obligation légale en matière d'équipement des motards se limite au port d'un casque homologué et correctement attaché. Pour se présenter au permis, il est également indispensable d'être équipé de gants. Aucune contrainte légale n'interdit donc de passer les épreuves en costume de ville ; par ailleurs, comme on le verra plus loin en détail, l'équipement – bottes ou chaussures montantes, veste, blouson, pantalon équipés de coques de protection, est à la fois onéreux, et inutilisable ailleurs qu'à moto : il s'agit donc d'un investissement que l'on sera d'autant moins enclin à faire que c'est au début de la formation que l'incertitude quant à sa rentabilisation sera la plus grande. Mais si les injonctions des moniteurs ne suffisent pas, l'expérience peut utilement les compléter, comme chez Kenny :

Je suis tombé le premier jour (de sa formation), quasiment à l'arrêt, et la moto m'est tombée sur le pied ; j'étais en boots de ville et à la fin de la séance je suis allé m'acheter une vraie paire de bottes basses moto parce que là, ça faisait très mal.

L'expérience du premier contact brutal avec le sol en cours de formation sera aussi vécue par Sabine :

J'étais toute seule, en fait j'étais presque prête à aller au plateau puis je faisais des essais sur le parcours rapide un matin, le cours était de huit à dix, il y avait pas foule, c'était février-mars quelque chose comme ça, c'était un peu humide, je crois bien que j'étais toute seule comme élève et ... ben j'ai glissé, je suis tombée et effectivement je me suis fait une belle entorse et après tout est à refaire (rire). Et c'est vrai qu'après le premier cours quand j'ai

repris mais j'avais la trouille, je me souviens je trouvais que la moto allait trop vite, je suis descendue et le moniteur me dit : « mais qu'est ce qui se passe », « j'y arrive pas, ça va trop vite », et bon il m'a aidé, et après c'est repassé, oui.

Pour l'essentiel, la complexité pratique, et les difficultés techniques, qui font du permis moto une épreuve si particulière tiennent à la volonté d'apprendre au candidat, et de le juger sur ses capacités, à maîtriser les situations potentiellement dangereuses qu'il rencontrera sur la route, prévisibles, comme la moindre adhérence sur terrain humide, ou inattendues, avec cette portière qui s'ouvre brusquement et contraint à faire un évitement, manoeuvre apprise en slalomant entre des plots. Cet objectif minimal se complète, dans la pratique, à la fois de tous les conseils donnés, voire des contraintes posées, par ces motards particulièrement expérimentés que sont les moniteurs, et des leçons de ses expériences, et parfois de celles des autres, expériences qui, s'agissant d'une chute pouvant entraîner des conséquence physiques, ressemble à l'épreuve de vérité qui attend obligatoirement le jeune motard et qui, une fois qu'il aura expérimenté physiquement les risques du métier, lui permettra, s'il décide de continuer, en connaissance de cause, de franchir une étape de plus d'une carrière encore embryonnaire.

Le permis moto est donc bien moins formation académique qu'apprentissage d'une sorte de métier, et mêle, à ce titre, techniques enseignées par les moniteurs, usages apportés par leur exemple, production, à force d'exercices, de sa propre expérience, voire prise en charge particulière de ceux qui, comme Kenny, rencontrent des difficultés spécifiques :

Je sais plus trop combien j'ai passé d'heures mais avant le plateau j'ai dû passer 50 à 60 heures ; c'était très dur. Un moment le moniteur en a eu marre, il m'a fait faire des huit pendant une heure debout sur la moto.

On se trouve au moins autant dans le cadre d'une formation que dans celui d'une intronisation, puisqu'il s'agit, pour nombre de candidats, au moins autant de devenir motard que de simplement posséder un permis de conduire ; et dans cet exercice, à l'évidence, les femmes connaissent des difficultés particulières.

une seule distinction socialement pertinente, surtout perceptible à ce stade : le sexe

Dans cet univers qui reste essentiellement masculin les femmes, très minoritaires et arrivées plus tardivement à la moto comme le montre le graphique de la page 15, à la fois y ont plus difficilement accès, peinent à y trouver leur place, et peuvent, dès le passage du permis, vivre des situations qu'elles jugent dévalorisantes.

La manière dont Brigitte décrit sa deuxième tentative de passage du permis en 1983, son premier échec étant dû à une chute éliminatoire lors d'un freinage sur une zone grasse, est à ce titre révélatrice :

La deuxième fois, je me suis fait avoir, au passage rapide, mon troisième passage, je l'ai fait en moins de dix-huit secondes mais ils me disent : « vous avez mordu la ligne blanche ». Effectivement, j'ai mordu la ligne blanche ; recalée. Et le mec qui passait après, il mord la ligne. Je dis : « il a mordu la ligne, là » « oui, mais il l'a pas dépassée » « moi aussi, j'ai mordu mais j'ai pas dépassé » « non, non, vous avez dépassé ». En plus, c'était un examinateur, et il avait ses copains qui l'attendaient pour aller au café, il dit : « ouais, c'est bon, j'en ai encore une à passer, c'est une nana, ça va être vite fait ». Le mec, en fait, il avait pas envie de m'emmenner balader dans les rues, il avait envie d'aller au café avec ses copains. Sa troisième tentative sera la bonne.

Sabine, qui a réussi à sa première tentative, en 2002, soit vingt ans après Brigitte, ne souffre pas du même dédain, ce qui ne l'empêche pas, dans son activité professionnelle, de ressentir une certaine dévalorisation :

C'est vrai que mes collègues sont toujours un peu étonnés : « ah, je savais pas si tu avais un scooter ou une moto », il faut qu'ils voient pour le croire, entre guillemets. C'est vrai qu'au début, quand je suis allé passer mon entretien, enfin quand j'ai fait la commission de recrutement à l'I, j'ai prévenu la responsable de mon futur département que j'allais arriver en moto, que j'aurais pas forcément la tenue adéquate, et caetera. Je m'excusais presque, en fait. Et en fait il se trouve que elle est une ancienne motarde parce qu'elle a un âge avancé maintenant, elle fait du scooter, et il se trouve aussi que le directeur général de l'I est un motard, donc je me suis sentie beaucoup plus à l'aise tout d'un coup.

Cette difficulté propre aux femmes, qui représentent, comme on l'a vu au chapitre précédent environ 13 % des permis passés, proportion stable depuis 1994 avec peut-être une très légère tendance haussière, trouve une traduction dans ces lieux où chacun vient raconter son histoire que sont les forums consacrés à la moto. A l'automne 2006, sur l'un des plus fréquentés, le Repaire des motards, la coïncidence d'une préparation aux permis par des femmes dont les courts textes de présentation qu'elles rédigent permet de constater qu'elles sont souvent mariées avec enfants les conduit à décrire en détail, tout en s'encourageant mutuellement, les épreuves qu'elles affrontent. Roz, 34 ans, mariée, trois enfants, Zebulette, 37 ans, concubine, un enfant, Maquis, 35 ans, mariée, 3 enfants, Lucille, 45 ans, mariée, trois enfants, et Jainny, célibataire qui semble plus jeune, toutes en cours de formation avec, parfois, des difficultés considérables, font régulièrement part de leurs progrès comme de leur échecs. Elles sont encouragées par quelques hommes et d'autres femmes, parfois très expérimentées comme Veric, 40 ans dont 22 de moto, parfois un peu moins à l'image d'Appel2phare, 44 ans dont 4 à moto, ou de Chat noir, 52 ans et trois ans de permis, ou simplement débutantes. Elles constituent ainsi une sorte de groupe virtuel et provisoire, qu'elles baptisent « Drôles de dames », avec comme objectif de le quitter le plus vite possible, donc d'obtenir leur permis.

Dans l'exposé des réussites de l'une, qui vient d'obtenir son plateau, comme des échecs d'une autre, qui a échoué pour la troisième fois, il ne faut sans doute pas lire une difficulté technique particulière qui rendrait l'épreuve, même si, avec les exigences physiques des tests de maniabilité en particulier, elle peut légèrement désavantager les plus petites, plus difficile pour les femmes : après tout Fabrice, sportif accompli, motard aujourd'hui très expérimenté, adepte du voyage sur de longues distances, a échoué cinq fois au plateau alors que Sabine, qui a réussi du premier coup, mesure 1,60 m. On a plutôt affaire là au poids d'une contrainte sociale particulièrement sensible pour des femmes, qui ne vient pas directement du fait que, en tant que motardes, elles se retrouvent dans un univers d'hommes puisque l'on aurait aujourd'hui du mal à y relever des traces d'ostracisme à leur égard, mais bien d'une pression manifestée par les réactions d'intervenants extérieurs au groupe, les parents en particulier, réactions que l'on retrouve sur le même forum à une autre occasion, lorsque Metallicat, 25 ans, pose en ces termes la question du : « comment l'annoncer à ses parents ? » :

y'a une question que je me pose... si vous avez des parents non motards, comment avez vous avoué votre passion et comment ont-ils pris la chose ? je dis ça parce que j'ai fait mon "coming out" moto hier et j'en ai pris plein la tronche.... mais alors PLEIN !!!!! le fait que je prépare le permis était déjà très mal passé, mais alors l'achat de la moto, je ne vous raconte même pas... je sais qu'on ne vit pas pour ses parents mais vu les horreurs qu'ils m'ont sorti, j'ai pas le moral..(Repaire des Motards, 26 janvier 2006)

Car, comme on l'a dit dans le chapitre précédent, la presque complète disparition de la moto entre 1960 et 1970 rend très peu probable le fait que les motards qui sont l'objet de ce travail aient eux-mêmes eu des parents motards ; on ne prendra dès lors guère de risques en supposant que leur attitude à l'égard d'un objet d'aussi mauvaise réputation ait été, au mieux, neutre, et que l'opposition se soit manifestée de manière d'autant plus forte que cet enfant

rebelle était du sexe féminin, celui sur lequel ces contraintes sociales pèsent plus. Et on peut même supposer que les vocations tardives qui se manifestent chez certains des participants aux entretiens, chez Iris, la nouvelle adhérente du Club, comme chez ces « Drôles de dames » constituent un moyen d'échapper à cette contrainte, tout en assouvissant une ambition souvent très ancienne. On conçoit qu'à trente-cinq ans, l'avis du conjoint, comme chez Sabine, voire des enfants, compte plus que l'éventuelle opposition des parents.

Le fort développement de la moto au cours des vingt dernières années, la très forte croissance des ventes de scooters qui font que, aujourd'hui, l'ensemble des véhicules administrativement qualifiés de motos représentent plus de 10 % des immatriculations annuelles de véhicules individuels entraîne, dans le corps social, une banalisation de l'engin. La stigmatisation continue à frapper, mais frappe pour l'essentiel les femmes : qu'elles soit socialement acceptées comme motardes, et la moto cessera peut-être, au moins au yeux des citoyens ordinaires, d'être le véhicule d'un univers déviant.

La carrière du motard : la construction de l'expérience

Si avec leur permis les débutants acquièrent le droit de piloter une moto, il ne sont pour autant pas libérés de toute contrainte légale quant au choix du modèle. Ainsi, tous ceux qui ont obtenu leur permis après 1996 n'ont, pour peu qu'ils n'aient pas encore atteint l'âge de 21 ans, d'autre possibilité que d'acheter une MTT1, catégorie dont la puissance est limitée à 34 cv. Or, presque toutes les MTT1, qui représentent un marché de faible taille, sont des modèles normalement plus puissants, bridés pour l'occasion, d'une cylindrée comprise entre 500 cm³ et 650 cm³, et le choix du jeune débutant se trouve ainsi étroitement limité, et pour l'essentiel réduit à l'entrée de gamme des quatre grands constructeurs japonais.

Cela dit, en l'espèce, soit parce qu'ils ont passé leur permis certes assez jeunes, à dix-huit ou dix-neuf ans, mais avant 1996, soit parce qu'ils l'ont obtenu après cette date mais au-delà de l'âge fatidique de vingt et un ans, aucun des motards qui ont participé à ce travail n'était concerné par cette restriction réglementaire. Ils étaient, en d'autres termes, autorisés à acheter n'importe lequel des modèles disponibles sur le marché. Pour autant, ils ne se trouvaient, en laissant de côté la contrainte financière, guère plus libres de leur choix. Jeunes conducteurs même à cinquante ans passés, il leur était en effet difficile, sauf à payer des tarifs d'assurance prohibitifs, de ne pas opter pour une monture raisonnable, ce qui les cantonnait à la catégorie certes plus vaste des modèles agréés jeunes permis de leur compagnie d'assurance. Pourtant, il ne semble pas non plus que ce critère-là se soit montré déterminant dans les choix qu'ils ont fait.

1 - La première moto : un choix toujours raisonnable et raisonné

Car ce qui, dans les récits recueillis, a surtout compté, c'est à la fois l'expérience déjà acquise, la première moto étant assez souvent celle sur laquelle on a passé son permis, et les informations recueillies à droite et à gauche, auprès des amis déjà motards, des connaissances, des collègues de travail parfois et, surtout, du moniteur. Kenny décrit ainsi la façon « très ingénieur » pour reprendre ses termes dont, avec l'aide de son moniteur, il a fait le choix de sa première moto, une Suzuki 600 Bandit, modèle de roadster extrêmement répandu :

Alors comment j'ai choisi ma moto, une méthode très ingénieur, j'ai fait un tableau sous Excel, toutes les motos qui m'avaient tapé dans l'oeil, les plus, les moins, le prix, les avantages, j'ai fait mon classement, je l'ai montré au moniteur, il m'a dit : « la Fazer, c'est pas pour toi », alors j'ai acheté la Bandit.

Il s'agit quand même là d'une moto un tout petit peu plus puissante que les 500 cm³ bi-cylindres qui constituent l'essentiel du parc des motos-écoles, comme la Honda CB 500 sur laquelle Sabine a passé son permis, et dont un exemplaire d'occasion sera sa première moto, ou la Suzuki 500 GSE qu'achètera Frédéric.

Si, à très peu d'exceptions près, notamment celle de Valerio qui poursuit une carrière atypique et, équipé BMW de la tête aux pieds, commencera au guidon de la plus petite routière de la marque, une K75 de 750 cm³ achetée d'occasion à un particulier, tous ont débuté sur des

modèles d'entrée de gamme, la grande amplitude chronologique des témoignages recueillis pour ce travail, les débuts s'étalant de 1978 pour Marco et Jean-Claude à 2006 pour Iris, permet toutefois de distinguer deux périodes, la charnière se situant au milieu des années 90. Comme on l'a vu, certains on d'abord passé, parfois dès seize ans, les permis AL ou A1 avec lequel ils avaient accès à la 125 laquelle, fort logiquement, a été leur première moto : ce sera le cas, chez les Sportifs, de Marco, au Club, de Kevin, et pour les autres, de Jean-Claude et Sylvain ; d'autres, comme Valentino, titulaire du permis A, ont aussi débuté en 125 à dix-huit ans. Mais ils ont tous au moins un point commun : ils ont commencé autour de cette décennie des années 80, précisément entre 1978 et 1991, ont passé leur permis jeunes, souvent dès dix-huit ans, jamais après vingt et un, et, pour presque tous, leur première moto a été un trail dont la XT500, que Loris et Jean-Claude ont possédé, reste l'archétype. Très populaire à la grande époque des rallyes-raids africains, cette catégorie présente de nombreux avantages pour un débutant : un faible coût d'achat et d'entretien grâce à la simplicité mécanique de ce monocylindre à la puissance limitée, donc à la faible vitesse de pointe laquelle, à son tour, limite les risques. La rusticité de l'engin et ses performances modestes réduisent les conséquences des chutes, aussi bien pour le matériel, donc pour les finances de son propriétaire qui, dans l'immense majorité des cas, prend les réparations à sa charge, que pour le pilote. En d'autres termes, le trail permet une initiation à peu de frais, même si son côté étroitement utilitaire lasse assez rapidement beaucoup de ses utilisateurs, lesquels passent vite à tout autre chose.

A l'opposé, témoignant en ceci de la désaffection qui frappe alors la catégorie des trails, les motards qui obtiennent leur permis à la fin des années 90 achètent comme première monture une moto de route d'une cylindrée comprise entre 500 et 650 cm³, donc plus lourde, plus chère, plus complexe et bien plus rapide que ces trails monocylindres. Certains, on l'a vu, optent pour la solution simple, le bi-cylindres de 500 cm³ de la moto-école, d'autres préfèrent le modèle immédiatement supérieur, ce roadster quatre cylindres de 600 à 650 cm³ qui représente depuis la fin des années 90 la catégorie la plus vendue. Le trail, à l'opposé, a presque disparu des catalogues, survivant essentiellement sous une forme utilitaire adaptée à un usage routier.

En somme, à ces deux époques correspondent deux pratiques. Chez ces jeunes motards des années 80, la moto conserve une vertu libératrice : passant le permis moto avant le permis auto, et ce dès qu'ils en ont la possibilité, légale comme financière, leur première monture sera un véhicule simple et économique avec lequel ils accéderont à une large autonomie, et qu'ils utiliseront aussi bien pour leurs trajets utilitaires que pour de grands voyages, situation que résume parfaitement Jean-Claude dans ce passage déjà cité :

à dix-huit ans je me suis acheté ma 125, je suis parti en fac à Orsay, et les premières vacances je me suis trouvé un boulot à Pau, donc je suis parti, c'était mon premier voyage à moto, le première fois que je quittais le giron familial, c'était la découverte de la vie.

A l'inverse, les adultes qui deviennent motards à vingt-cinq, quarante, parfois cinquante ans, qui, pour les plus jeunes, terminent un cycle d'études supérieures et, pour les plus âgés, approchent de la fin de leur carrière professionnelle, qui disposent déjà tous du permis B, ont une approche de la moto qui relève d'abord du loisir, et des revenus qui leur permettent de ne pas se contenter des modèles les moins chers. On conçoit que l'effort financier que représente l'achat de sa moto ne se posait pas de la même manière pour Sylvain, dont les parents ont divorcé alors qu'il avait sept ans, qui quitte le domicile parental à seize ans et finance son trail Kawasaki 125 grâce à des emplois variés, et pour Kenny, qui passe le permis B à vingt ans et le permis A à quarante-deux et achète sa 600 Bandit alors qu'il est, depuis déjà longtemps, ingénieur dans une très grosse entreprise du secteur de l'énergie.

En somme, ce choix de la première moto, qui n'est jamais limité par des obligations réglementaires pourtant étroites, qui, dans bien des cas, dépend peu de contraintes financières, se révèle, si l'on tient compte de cette articulation chronologique, remarquablement homogène, et montre à quel point contre, sans doute, une tendance qui sera stigmatisée comme erreur de débutant et qui conduirait à acheter trop gros trop tôt, le monde motard, notamment par le biais des moniteurs, sait produire des régulations qui empêchent le plus souvent les débutants d'entamer leur carrière sur des machines qu'ils seraient incapables de maîtriser. Par ailleurs, on peut trouver la trace d'une situation inverse en parcourant les petites annonces de vente de motos d'occasion, où figure un nombre significatif de machines revendues un an, voire six mois après leur achat, et avec un kilométrage très faible, 1000 ou 2000 km ; ces ventes prématurées peuvent fort bien signaler un arrêt de la pratique qui ne serait pas tant dû, comme chez les consommateurs de marijuana d'Howard Becker, à une impossibilité de comprendre le mode d'emploi de la drogue, qu'à une incapacité à maîtriser une machine trop performante, laquelle conduit, après quelques moments de frayeur, et peut-être quelques chutes, à un abandon au moins provisoire.

2 - Une évolution systématiquement marquée par la montée en gamme

La carrière commence donc, au minimum, par un apprentissage avec la moto sur laquelle on passe son permis, puis par la construction d'une première expérience d'une durée extrêmement variable, puisque Valerio a gardé quatre semaines sa K75RT qu'il a faite reprendre par son vendeur à cause d'un problème mécanique, alors que Brigitte a roulé durant huit ans sur son trail 250 cm³ avant qu'il ne devienne sa deuxième moto, qu'elle utilise encore durant ses vacances en Corse d'où ses parents sont originaires. Ensuite, on achète sa seconde moto : celle-ci sera parfois de la même catégorie, mais toujours d'une cylindrée supérieure et, avec très peu d'exceptions, cette montée en cylindrée se fera de manière progressive et continue, chaque nouvelle moto étant plus puissante que la précédente, jusqu'à arriver, pour ceux dont la carrière est déjà assez longue, à ces modèles hauts de gamme, assez chers, extrêmement puissants, souvent très prestigieux, qui marqueront son apogée, et que l'on ne peut raisonnablement contrôler qu'avec une expérience significative.

Kenny, dont les choix sont, au moins dans son discours, très réfléchis, offre un bon exemple d'une telle évolution, sur une période assez courte puisque, si l'on excepte une expérience au guidon d'une 125 Suzuki entre 1978 et 1982, qu'il conduit avec le permis B, il achètera sa 600 Bandit un mois après avoir obtenu le permis A, en novembre 2001. Il l'utilisera jusqu'en mars 2004, date à laquelle il la remplacera par une 600 Fazer, modèle de même cylindrée mais à la réputation plus sportive, et nettement plus puissante, avant d'acheter en mars 2006 sa monture actuelle, une Triumph Sprint 1050ST, qui, outre sa cylindrée supérieure, offre la distinction de cette marque britannique qui a fêté son centenaire en 2002, avec l'architecture moteur du trois cylindres qui lui est propre, et l'esthétique particulière qui l'accompagne. En cours de carrière, Kenny ne monte donc pas seulement en cylindrée : il change, comme beaucoup, de statut, passant du tout-venant des japonaises, que la Suzuki Bandit, avec la réputation de la marque, prix modéré et finition médiocre, illustre parfaitement, à la Fazer, déjà plus prestigieuse, avant d'accéder, avec la Triumph, au domaine de la moto de connaisseur.

Les carrières peuvent être très courtes, cinq ans dans le cas de Kenny, ou durer depuis plus de vingt ans, l'entrée peut être précoce ou tardive, elles peuvent être continues ou connaître une interruption de dix, voir vingt ans dans le cas de Valentino, mais toutes suivent la même progression, du plus petit au plus gros, du plus ordinaire au plus prestigieux, avec parfois des sauts d'un extrême à l'autre, une situation que l'on trouve par exemple dans le cas de Sylvain.

Après avoir possédé trois trails monocylindres, 125, 650, puis 800 cm³, celui-ci achète une moto d'une cylindrée un peu supérieure, 1100 cm³, mais qui se trouve, en fait, par rapport aux trails dont il avait l'habitude, exactement à l'opposé du spectre des modèles disponibles :

Je fréquente pas mal les milieux de l'endurance, les magasins de motos, vraiment le milieu motard, on roule énormément, on fait 400 km par weekend en balade pure, tous les weekends, on roule beaucoup et tout autour de moi c'est l'arrivée des GSX-R, des grosses sportives qui inondent le marché et qui sont enfin des motos modernes et là je casse ma tirelire et je m'achète une ZZR 1100, Kawasaki, les premières qui sortent, en fait. (...) J'ai eu le premier modèle de ZZR 1100 en France, j'ai eu les tous tous premiers, donc j'ai vu qu'il y avait un Moto Journal ou un Moto Revue ou un autre journal sur la saga des ZZR, c'était vraiment le tout premier. (...) Donc voilà, c'était une moto extraordinaire, donc là on a roulé énormément, tout le temps, on s'amusait à faire des courses de côte privées, on a beaucoup roulé, oui.

Il passe ainsi d'un trail monocylindre de très grosse cylindrée, ses 800 cm³ étant tout à fait exceptionnels pour une telle architecture moteur, une machine donc théoriquement destinée à un usage tout-terrain, à l'une des représentantes de cette catégorie des grosses routières-sportives qui forment le sommet de la gamme des grands constructeurs japonais et que la presse spécialisée qualifiait, à l'époque, « d'avions de chasse » alors que, évolution technique oblige, elles seraient plutôt aujourd'hui des « missiles de croisière ». De l'utilitaire à la machine de sport, du monocylindre au quatre cylindres deux fois plus puissant, le changement est donc aussi brutal que radical, et la raison en paraît évidente : il lui faut, alors que, seulement âgé de vingt ans, il dispose déjà de quatre années d'expérience de la moto, et bien qu'il soit pour cela contraint de « casser sa tirelire », disposer d'une machine qui lui permette de tenir, sinon son rang, du moins sa place au sein du groupe avec lequel il roule, comme, d'une certaine façon, il le précise plus loin dans l'entretien :

c'était pas un club, c'était des amis, vraiment amis dans la vie et qui par le milieu de la moto et d'amis communs s'élargit au fur et à mesure, et on part comme ça les weekends, on est dix-vingt à motos sportives à partir, quand je dis sportives il y avait plus de sportives qu'autre chose mais toute moto était acceptée, bien entendu.

Si, on le verra plus loin en particulier au sein du Club, la compétition de prestige entre membres du groupe reste présente sans pour autant revêtir une importance fondamentale, le choix de Sylvain, comme d'ailleurs de Kenny qui opte pour un modèle de même nature, relève donc plutôt d'un alignement sur les normes du groupe, alignement qui présente des avantages symboliques, mais aussi pratiques. Et c'est pourquoi l'on pourra distinguer deux types de trajectoires distinctes, en fonction justement de l'importance que revêt le fait de rouler en groupe, les premières étant plus ordonnées et menant d'une manière quasiment inévitable à la grosse routière sportive, les secondes plus individuelles et plus dispersées, le choix de telle ou telle machine relevant plus de critères individuels.

3 - Les aléas et leurs conséquences

Mais qu'il s'agisse de trail ou de sportive, que la cylindrée fasse 125 cm³ ou 1400 cm³, une moto, avec ses deux roues, reste un véhicule instable, et un engin avec lequel, si le risque d'accident n'est pas particulièrement élevé et, en fait, à prendre en considération les maigres statistiques dont on dispose et qui enregistrent les taux de sinistres des usagers de la route du point de vue des compagnies d'assurance, bien inférieur à celui des automobilistes, ses conséquences physiques sont, bien entendu, incomparables. L'accident reste donc, dans les entretiens, rare, l'accident accompagné de blessures significatives exceptionnel ; la chute, par contre, même à très faible vitesse, voire à l'arrêt, est, elle, strictement inévitable.

chutes et accidents

Le quotidien du motard sera donc bien plus régulièrement fait de chutes que d'accidents, la chute se produisant seul, l'accident impliquant un tiers, automobiliste dans la grande majorité des cas. Pourtant, cette définition technique ne se révèle pas particulièrement pertinente, bien des accidents restant bénins alors qu'une chute, comme on le verra avec le récit de Marco, si elle se produit à haute vitesse, peut avoir des conséquences lourdes. La chute ordinaire, ce banal risque du métier que l'on qualifie, de manière universelle, dans l'argot du métier, de gamelle, sera souvent traitée par l'ironie, comme sur le site du Club où la rubrique Gamelles recueille les récits autoparodiques de chutes essentiellement dues à des moments d'inattention, béquille oubliée, antivol resté en place, dont les conséquences matérielles, clignotants et leviers cassés, carénages ou réservoir rayés, restent modestes, et qui ont comme seules conséquences physiques contusions et entorses. Dans les entretiens, ces chutes-là ne sont mentionnées que pour mémoire, alors que les événements plus lourds, ceux qui entraînent fractures et éventuelle hospitalisation, et réduisent la moto à l'état d'épave, seront bien plus détaillés. La raison en est simple : il s'agit de moments cruciaux, qui marquent souvent un changement dans une pratique qui devient ensuite plus sage, qui conduisent à prêter une attention plus grande à la fois à sa protection, avec l'achat d'équipements qui finissent par représenter des dépenses considérables, et à ses compétences, que l'on cherche à améliorer par l'intermédiaire de formations complémentaires et qui, aussi, dans certains cas, conduisent à abandonner, provisoirement en l'espèce mais parfois pour longtemps, la moto.

Marco, qui avait déjà eu un accident sans conséquences physiques en 1981, un mois après avoir obtenu le permis A3, avec un automobiliste qui avait pris la fuite, connaît ensuite une carrière marquée par cette montée en gamme régulière : après un détour par un trail 600 cm³ qui : *« était amusant mais par contre, à l'époque, beaucoup de copains avaient des routières »*, il achète une grosse et lourde routière Suzuki 1100 ESD, puis passe rapidement à la supersport, une catégorie que Suzuki inaugure en 1985 avec la première GSX-R :

un ami s'en était acheté une et j'ai essayé ça, et c'est vrai que c'était beaucoup plus amusant que ma grosse moto 1100 qui était plus lourde, il y avait 70 kilos d'écart entre les deux.

En fait de Suzuki, il achète sa concurrente chez Yamaha, la 750 FZ, puis un an après, début 1987, alors qu'il a vingt-cinq ans et est toujours célibataire, le modèle supérieur, la Yamaha 1000 FZR :

la première super sport vraiment de chez Yamaha (...) j'étais hyper bien avec ; je l'ai pas gardée longtemps parce que je l'ai cassée, et j'ai quand même fait un peu plus de 16 000 km en quatre mois.

Elle sera en effet détruite au cours d'un accident qu'il décrit ainsi :

je l'ai cassée en partant en vacances au mois d'août, j'étais un peu trop fatigué pour conduire, on était partis en vacances après le travail, le soir, on était plusieurs copains, trois en moto et un quatrième qui conduisait le camping-car et il avait la moto à l'intérieur, et à un moment l'éclairage public continuait tout droit et la route tournait de 90 degrés à droite et j'ai eu un instant de retard, ça faisait longtemps qu'on n'avait croisé aucun véhicule et il a fallu que je croise un camion à cet instant-là. Donc j'ai essayé de passer mais la roue avant a glissé, la moto est partie, je suis passé sous le camion, j'ai eu le bon réflexe de pousser pour me dégager, j'ai eu juste le bras qui a tapé dans la roue du camion, j'ai eu le bras cassé, c'est tout, donc mes vacances se sont arrêtées là, ma moto a été broyée par les roues du camion, j'ai été hospitalisé, mes parents qui habitaient dans le sud sont venus me chercher et les copains sont tous venus me retrouver en vacances.

Il reprend la moto dès la fin de sa rééducation, en achetant un trail XT500 d'occasion, soit un investissement aussi raisonnable par son coût modéré que par ses modestes performances ;

mais il le revendra deux semaines après pour le remplacer par une 350 RDLC, petite sportive deux-temps légère et performante, « *un petit truc amusant pour attendre* », qu'il garde trois semaines avant de retourner vers un trail, une XT600 Ténéré, qui souffre d'un problème mécanique rédhibitoire. Or, une des ses connaissances lui proposait d'utiliser sa moto, cette même 1000 FZR avec laquelle il avait eu son accident :

un ami FZR m'avait demandé de lui garder sa moto parce qu'il partait quelques jours, il m'avait dit : « tu peux la prendre si tu peux t'en servir ». J'aime pas trop me servir des motos des autres, et en fin de compte j'avais eu un problème avec le 600 Ténéré, le joint de culasse. Donc il y avait tous les autres qui allaient se promener, et moi je ne pouvais pas y aller, et on me dit : « mais t'as la moto de Michel, il t'as dis que tu peux la prendre » « oui, mais j'aime pas ». Donc au bout d'un petit bout de temps je l'ai prise, et c'est là que j'ai eu mon accident. Donc j'ai cassé une moto qui n'était pas à moi, et j'étais parti pour deux mois d'hôpital, donc double souffrance (...) oui, c'était une chute tout seul, j'étais à fond.

Question : a fond ?

270. J'ai fait trois cents mètres de vol plané, j'ai eu les deux mains complètement cassées, je suis tombé sur un bon chirurgien, donc j'ai passé deux mois à l'hôpital, deux mois et demi de convalescence chez mes parents, le temps que je me remette parce que j'étais quand même bien secoué, les premiers temps j'étais incapable de bouger. C'est là qu'ils m'ont dit à l'hôpital que c'est très bien que vous soyez sportif et que vous n'avez pas bu et pas fumé. Une bonne hygiène de vie, ça aide beaucoup à la cicatrisation et à la robustesse en cas de chute.

Bien qu'ayant promis à ses parents d'arrêter la moto, il reprendra rapidement un trail, une Honda 650 Dominator, « *très amusant à conduire, très sympa, un peu juste en vitesse de pointe mais c'était voulu* ». Cette moto, achetée à crédit, sera volée un an et demi plus tard, en août 1989, lors de vacances à Saint-Raphaël. Ayant à ce moment rencontré sa future épouse, déménageant, n'ayant pas les moyens de racheter une moto, il arrête alors la moto pour une assez longue période, puisqu'il ne reprendra pas avant 2003.

À très peu d'années d'intervalle, Sylvain, lui aussi passé du trail à la grosse sportive, cesse sa pratique dans des conditions relativement similaires, après une chute aux conséquences moins graves lors d'une sortie en groupe dans la région de Castellane, l'été, alors que les fortes chaleurs font fondre le revêtement de la route :

J'étais en train d'accélérer en fait relativement fort jusqu'à 150 km/h, on roulait fort, et j'avais une passagère. Je me suis dit : « maintenant, on se calme », et je rétrograde petit à petit en prenant mes courbes de manière différente c'est à dire l'entrée de virage non pas extérieur mais milieu de la route, tranquillement, et là en plein milieu de la route un énorme pli, en fait, je ne peux pas appeler ça autrement, de goudron fondu, une bosse, inévitable, j'ai essayé de la rattraper en mettant un coup pour rattraper la moto, rien à faire, moto dans le ravin, et nous on s'est arrêtés au bord du ravin, on a pas été heurtés on a juste eu, moi j'ai eu le bras fracturé, un truc comme ça enfin pas de gros gros bobo. (...) La moto a terminé vingt-vingt-cinq mètres plus bas, dans un ravin, elle était morte, il n'y avait plus rien à faire. Nous, on s'est arrêté au bord. Et je peux pas vous expliquer comment on a fait pour s'arrêter au bord. (silence) Ça, ça a été un coup d'arrêt. C'est la fin, je crois que je dois avoir vingt et un ans, en fait. C'est la fin de l'époque de Nice, peu de temps après je vends l'épave et je monte sur Paris avec l'argent de l'épave, d'ailleurs.

Il entreprend alors une nouvelle carrière professionnelle, et épouse sa passagère qui « *lui pose un ultimatum absolu de ne plus monter sur une moto, mais vraiment un ultimatum absolu* », interdiction qu'il respecte d'une certaine manière, comme on le verra plus loin.

Leurs parcours sont donc tout à fait comparables, et sans doute, bien qu'ils aient été tous deux victimes d'accidents potentiellement mortels, situation peu fréquente dans les entretiens, assez significatifs d'une pratique juvénile aussi intense que dangereuse : on roule beaucoup et « fort » avec un groupe de pairs, lequel groupe fixe une norme en matière de motos, le sommet de la gamme dans le domaine des sportives, très grosses cylindrées capables de très hautes performances, avec lesquelles on va prendre des risques significatifs. Et ce qui forme un mode de vie particulier mais transitoire cesse quand, justement, celui-ci change avec l'entrée dans l'âge adulte, le mariage et les enfants, la situation professionnelle stable. Pour Sylvain, la rupture est radicale, et coïncide avec son accident ; chez Marco, l'évolution reste plus progressive, le trail représentant une sorte de remède qu'il s'impose pour combattre son attrait pour les hautes vitesses ; mais il a, après son deuxième accident, déjà renoncé aux machines puissantes lorsque les circonstances lui font provisoirement abandonner la moto.

Si, pour eux, ces abandons sont provisoires, on peut supposer que d'autres trouvent l'expérience de l'accident, quelles qu'en soient les circonstances, suffisamment traumatisante pour leur ôter tout envie de poursuivre, comme avec cette situation décrite en juin 2007 sur le Repaire des Motards :

Bon ben voila,

2ieme carton et 2ieme coup d'chance... j'arrête les frais.

Hier entre midi et deux, j'veais pour me balader en bekane, une voiture est arrêtée à un passage piéton, surpris, mauvaise évaluation, j'essaye de l'éviter et j'tape l'arrière droit de la voiture (une 206)...

BING BANG dans tous les sens, et j'retombe assez lourdement et à plat sur le dos.. j'ai cru que j'me releverais pas (vertèbre pas encore consolidée).. 'fin voila, j'me relève, j'relève la bekane avec le mec qui passait au passage piéton.

la moto a un peu de carénage de rayé/cassé, mais rien d'grave (j'suis rentré avec..) et la voiture pare-choc, aile arrière droite.. Par contre, j'sais pas comment, mais le panneau pour indiquer le passage piéton était complètement scié a la base... impressionnant (le pire, c'est que j'pense souvent que ça aurait pu être un gamin ou autre chose à cet endroit.)

'fin bon voila, l'est temps pour moi d'arrêter tout ça avant que ça se termine vraiment mal.

interruptions et reprises

Marco et Sylvain ne sont pas seuls à avoir arrêté la moto après un accident et pendant une longue période, plus de dix ans dans chaque cas ; Valentino, qui passe son permis en 1983, se trouve dans une situation assez semblable :

Alors j'ai passé le permis moto A2, donc limité à 400 cm³ à 18 ans, je l'ai eu le 19 juillet 1983, oui c'est ça en 1983, donc je l'ai eu le 19 juillet, et le 26 juillet, donc j'avais une 125 DTMX¹², donc la grande classe de l'époque, et sept jours après j'ai eu un accident avec.

Question : sérieux ?

oui et non, la moto était morte, moi ça aurait pu mal se terminer, j'ai eu beaucoup de chance, c'était sur le périph' donc je rentrais sur le périph' sur la bande d'accès, je tourne la tête comme ça pour contrôler que personne n'arrivait et tout le monde s'était arrêté devant moi. Donc, le truc très con, en fait ; en fait, c'était un accident assez étrange puisque je suis rentré dans la voiture qui était devant moi, la moto a fait un saut périlleux au dessus de la voiture, moi je me suis retrouvé les quatre fers en l'air assis sur la moto, donc la tête en bas, j'ai eu la présence d'esprit de me dire qu'il fallait que je pousse la moto pour ne pas qu'elle

12 La Yamaha 125 DTMX, cette « grande classe de l'époque », est en fait un trail monocylindre deux-temps, utilitaire extrêmement courant dont la vitesse de pointe doit péniblement atteindre 100 km/h.

me retombe dessus, donc j'ai poussé des bras et des jambes d'un côté, donc la moto est partie d'un côté je suis retombé de l'autre côté, je suis tombé sur le côté comme ça, je suis pas tombé dans les vapes mais j'étais sonné.

Après cet accident, Valentino rachètera un an après une moto du même modèle qui, dit-il, « a très mal marché » ; n'ayant pas vraiment besoin de cette machine simplement utilitaire, il cessera ensuite de s'en servir, et n'achètera sa moto suivante, une Ducati 600 cm³, qu'en 2004, donc vingt ans après.

Rechercher les praticiens d'une discipline qui n'est l'objet d'aucun suivi administratif, puisque l'État ne tient même pas un inventaire du parc de motos en circulation, débouche sur une impossibilité pratique si l'on envisage de s'intéresser à ceux qui ont définitivement arrêté. Par définition, tous les participants aux entretiens ont recommencé à rouler, certains, comme Sylvain, n'ayant par ailleurs jamais vraiment cessé. Respectueux de l'interdiction familiale mais, « motard dans l'âme », il trouve un moyen astucieux de ne pas quitter le monde de la moto, alors qu'il a déménagé de Nice à Paris et poursuit une fructueuse carrière professionnelle qui le voit aujourd'hui diriger une entreprise de taille moyenne, mais qui jouit d'une forte réputation et occupe une position stratégique dans l'Internet français :

J'ai des copains, je vois des mecs sur Paris à moto, j'en ai pas moi mais je suis toujours motard dans l'âme, on n'arrête jamais vraiment de l'être, donc ils me proposent gentiment pour continuer de m'entretenir un peu d'aller essayer des motos pour la concession, et je fais ça pendant très longtemps puisque je fais ça pendant dix ans, sans moto. Après la naissance de son deuxième enfant, son emploi du temps de chef d'entreprise lui fournit précisément l'occasion qu'il a si longtemps attendue :

Et le jour où je me plains, justement, ça fait douze ou treize ans que je me plains, « j'en peux plus, je vais racheter une moto, je te jure, je ferai attention », j'ai jamais lâché, elle me dit : « ben achète un scooter ». La pauvre ne savait pas qu'il y avait des scooters qui étaient maintenant très très violents au niveau de l'accélération qui est très proche d'une moto, donc je me précipite le lendemain chez un concessionnaire, et j'achète un scooter immédiatement avant qu'elle change d'avis. Donc c'est comme ça que je me suis retrouvé avec un T-Max¹³, que j'ai toujours, d'ailleurs. Et là je suis reparti à fond, puisque je suis revenu à mes amours, après un an de reprise, revalider mes points au niveau des assureurs. Le virus est là, mais le virus est là différemment, on roule différemment quand on a des enfants qu'avant.

C'est que, à la différence des consommateurs de marijuana, mais au même titre que pour les musiciens, impossible de cacher, à son entourage au minimum, à son conjoint par nécessité, que l'on est motard. Le problème se pose alors exactement dans les termes que précise Howard Becker : « ou bien celui qui veut devenir musicien peut renoncer à la profession musicale sous la pression de sa famille. Une telle adaptation est assez fréquente en début de carrière. Ou bien le musicien débutant peut ignorer les désirs de sa famille et continuer sa carrière ; dans ce cas il est souvent précocement privé du soutien de celle-ci et il doit commencer à se « débrouiller seul », à faire son chemin sans le patronage ni l'aide financière de sa famille qui autrement lui auraient été accordés.

Une fois qu'il s'est marié et a fondé sa propre famille, le musicien se trouve directement et brutalement confronté aux conventions de la société. Sa femme, qui généralement n'est pas musicienne, attend de lui qu'il soit un compagnon et qu'il subviene à ses besoins. » (Becker, 1985, p 141)

13 On a expliqué à la fin du premier chapitre les raisons pour lesquelles ce gros scooter pouvait appartenir à l'univers de la moto.

S'il est donc impossible de dire combien de motards arrêtent définitivement leur pratique lorsqu'ils fondent une famille, se trouvant ainsi « directement et brutalement confrontés aux conventions de la société », on peut penser qu'une telle situation est extrêmement fréquente. Il suffira, pour s'en convaincre, de détailler les stratégies de ceux qui, comme Sylvain, réussissent à composer avec cette réalité et sont donc, en quelque sorte, des rescapés de la contrainte sociale. La solution la plus simple consiste à faire de sa conjointe, et bien plus rarement de son conjoint, une passagère : ainsi les compagnes peuvent-elles devenir membres du Club, et participent-elles, de façon systématique, aux sorties. Tel n'est pas le cas chez les Sportifs, où les sorties ont lieu entre hommes ; ce qui n'interdit pas, pour Valentino par exemple, les promenades, et les voyages, à deux, et sur un rythme plus tranquille. Enfin, on peut convertir son épouse à la moto, comme Marco dont la compagne fut sa passagère lorsqu'il interrompit sa pratique en 1989, et le redevint lorsqu'il fit son retour au guidon en 2003. A Noël, la même année, il lui offrit un permis moto qu'elle devait obtenir en septembre 2004, et qui lui permet désormais de l'accompagner dans ses sorties aux commandes de sa Kamasaki ER-6, un roadster bi-cylindres de 650 cm³ bien adapté aux débutants.

Mais l'influence de la situation familiale sur la pratique de la moto se lit plus encore dans ces longues interruptions, chez Marco, Valentino et Sylvain, dans cette baisse d'intensité de la pratique, pour Loris ou Jean-Claude, ou dans ces entrées tardives avec Sabine ou Pierre, ingénieur dans la Marine Nationale qui, après avoir pratiqué la 125 durant ses études, passe son permis à 42 ans après avoir élevé ses quatre enfants. Tout se passe comme si le retour à la moto, toujours négocié avec le conjoint, se faisait seulement après s'être acquitté des devoirs sociaux qu'impose la famille, une situation professionnelle stable, des enfants qui ont souvent atteint l'adolescence, donc lorsque plus rien ne justifie que l'on s'interdise de céder au « virus ».

équipement et formation

Si l'accident peut entraîner la plus radicale des modifications que peut connaître une pratique, son arrêt définitif, il est, aussi bien que la chute plus banale, l'occasion d'expérimenter la dure condition du motard, lequel peut combattre les aléas auquel il est en permanence soumis avec les deux moyens dont il dispose : l'amélioration de sa protection grâce à un équipement adéquat, lequel a énormément progressé au cours des années, et le renforcement de sa compétence au moyen d'un stage de formation complémentaire.

Les hasards de l'existence ont permis à Lucio d'expérimenter l'utilité de la protection au moment même où il s'apprêtait à améliorer ses capacités en suivant un stage de pilotage. Mesurant près de deux mètres de haut, il lui fallait un équipement sur mesure pour y participer, et c'est alors qu'il a eu l'accident qu'il raconte ainsi :

J'ai eu aussi mon premier accident au mois de juin 2000, c'était sur l'A13, je ne remontais pas les files, j'étais bien entre deux voitures, et là un coup classique, un vendredi soir, une BM à côté de moi qui change de voie sans regarder, croyant qu'il y avait un espace entre deux véhicules alors qu'en fait, non, c'était moi qui y était. J'ai essayé de l'éviter mais bon, je suis tombé, j'ai rien eu de cassé.

Question : Tu étais à quelle vitesse ?

Oh, je devais être à 70 km/h, j'ai eu l'avantage, comme je suis assez grand j'ai été obligé de me faire faire des cuirs sur mesure pour le stage de pilotage, et j'ai eu la grande chance de revenir d'un essai de ma veste en cuir sur mesure et donc j'étais venu avec mon pantalon que j'avais déjà eu avant, qui est coqué, c'est un pantalon de piste, donc j'avais les bottes, le pantalon en cuir, le blouson Dainese avec les protections, les gants coqués. Effectivement, quand je suis tombé j'ai eu mal, je ne me suis rien cassé, j'ai eu un gros bleu à la hanche.

Sa moto restant immobilisée le temps des réparations, il la récupérera juste à temps pour suivre sa formation :

(...) avec d'autres amis que je connaissais déjà, avec qui je traînais en mobylette, qui avaient passé leur permis avant moi, on s'étaient tous inscrits pour un stage de pilotage au Mans fin juillet 2000. Donc là j'ai fait un stage de pilotage, 48 heures de piste, où on apprend à freiner, à prendre les virages, à poser le genou par terre, à rétrograder.

De même qu'elle n'exige pas d'autres compétences que celles acquises en passant son permis, la réglementation française n'impose pas d'autre obligation que le port d'un casque homologué et, depuis peu, convenablement attaché, lequel, dans le cas d'un intégral d'une qualité correcte, représente un investissement de l'ordre de 200 euros. L'inventaire souvent impressionnant de casques, blousons, vestes, bottes, pantalons, protections diverses qui compose la tenue du motard expérimenté, ne découle donc nullement d'une obligation légale, même si la contrainte externe n'est pas absente, notamment pour ceux qui, nombreux dans le groupe des Sportifs, mais aussi au Club, roulent sur un circuit comme Carole, où bottes, pantalon et blouson, voire combinaison de cuir, sont obligatoires.

Cet équipement ne sert au demeurant qu'exceptionnellement à protéger des conséquences des chutes ; la pluie, le vent, le froid, les mouches qui causeront des dommages irréparables si elles viennent à frapper un oeil à 130 km/h sont autant d'obstacles quotidiens qu'il faut être équipé pour affronter, et qui justifient la possession d'au moins deux ensembles, hiver et été. C'est pourquoi son histoire est aussi longue que celle de la moto, alors que son évolution, depuis ces années 70 où l'on ne disposait que d'un casque à l'efficacité symbolique, de bottes et vêtements de cuir et, pour la pluie, d'une veste en coton huilé qu'on présentait comme d'autant plus efficace qu'elle était plus sale, ne doit presque rien à l'intervention des pouvoirs publics, qui se contentent de valider a posteriori les progrès techniques des seuls fabricants, et de définir des normes d'homologation.

C'est donc au monde de la moto et à lui seul, en l'occurrence à la concurrence entre les divers producteurs d'équipements, univers au départ très artisanal puis de plus en plus industrialisé à mesure que le simple travail du cuir a laissé la place à la conception de vêtements de plus en plus techniques, utilisant des matériaux synthétiques complexes, que l'on doit une considérable amélioration de l'équipement du motard. Cette amélioration se marque notamment par l'incorporation, aux coudes, épaules, genoux, et surtout dans le dos avec ces plaques dorsales qui recouvrent les omoplates et la colonne vertébrale, de coques de protection désormais soumises à une homologation de la Communauté Européenne. Ainsi se définit un univers de fabricants, de matériaux, et d'usages dont la complexité égale celle des déclinaisons de motos, où l'on va observer les mêmes phénomènes de distinction avec ses marques phares, essentiellement italiennes comme Dainese ou Spidi, dont le souci d'élégance se démarque des productions austères, extrêmement efficaces, fortement techniques, excessivement chères qui ne peuvent que porter la marque BMW, et où, comme le dit Valentino, l'apparence compte :

j'ai pris la version sexy, que du cuir parce que quand on roulait en Ducati il fallait être beau.

Ce qui ne l'empêche pas, comme avec tous les motards expérimentés rencontrés pour ce travail, de prendre la question au sérieux :

J'ai une dorsale dans le blouson, mais une dorsale que j'ai achetée à part. En fait, j'ai un blouson d'été avec une dorsale que j'ai achetée à part, et dans le blouson d'hiver j'ai une dorsale homologuée. Je roule toujours avec des gants, j'ai toujours au moins un jean, le blouson, le casque n'en parlons pas, j'ai toujours des bottes en hiver et des chaussures de moto en été, donc j'ai le maximum d'équipements qu'on peut avoir.

Question : même en été, c'est pas T-shirt...

sous le blouson, le T-shirt, toujours sous le blouson. Minimum un jean, et là j'ai acheté un pantalon cuir pour l'hiver, qui est bien parce qu'il s'accroche au blouson et qui est renforcé aux genoux, et pour l'été je vais m'acheter un pantalon cuir style jean, donc moins englobant.

Question : et ça fait quel budget pour tout ce qui est équipement ?

Ça m'a coûté une fortune la première année, il a fallu que j'achète tout au fur et à mesure, la première année j'ai commencé par le casque, le blouson d'été.

Car les équipements en général, et les vêtements en particulier, conçus pour les motards ne peuvent servir qu'à moto : trop lourds, trop rigides, trop typés pour un autre usage, ils sont en outre chers, voire hors de prix, un ensemble pantalon et blouson en cuir coûtant entre 600 et 1 000 euros, un équipement complet, comme celui de Valentino, 2 000 à 3 000 euros, un investissement que, idéalement, il faudrait rajouter au prix d'achat de sa première moto.

On comprend alors que, en fonction de l'usage qu'ils font de leur machine, tous ne soient pas prêts à cette dépense ; pourtant, Brigitte est la seule à ne pas accorder une grande importance à son équipement, et ce n'est pas par hasard, elle qui a de la moto une conception utilitaire ; mais ce n'est pas du tout le cas de Sabine, qui souffre par définition du même handicap, une offre de vêtements significativement moins large que pour les hommes :

Les équipements pour les filles ça se développe là maintenant, j'ai trouvé une petite boutique, là, rue Amelot qui est vraiment extra, c'était un moniteur où j'avais passé mon permis qui m'avait donné l'adresse, ça venait d'ouvrir, mais le premier blouson que j'ai acheté moi, c'était un taille S pour homme, c'était assez moche, parce que des blousons pour femme il y en avait, mais avec des protections zéro. Parce que, une femme, c'est passager et c'est pas très grave, non mais c'est vrai. (rire) Là, maintenant, donc j'ai racheté un deuxième blouson, celui-là c'était toujours dans ma petite boutique, et je crois que je l'ai payé 380 euros, un truc comme ça. Un blouson en cuir, quand même, avec les protections, les épaules, les coudes, le dos (...) Ceci dit, je ne suis jamais en T-shirt, en short comme on peut en voir certains parfois, j'ai toujours mon jean, mon blouson, toujours même s'il fait chaud.

Question : même l'été ?

Ah oui. Ah, j'ai chaud. Quand je vois le feu rouge, je suis pas contente parce que (rire). Bon, on sait tout de suite qu'on va cuire, mais tant pis.

On voit à quel point cette question de l'équipement est tout sauf accessoire, et comment la nécessité de l'acheter et, plus encore, de le porter, même en plein été, signale le motard expérimenté, et fait partie de son apprentissage. A contrario, l'impressionnante protection dorsale BMW qui, fidèle à la réputation de la marque, est considérée à la fois comme la plus efficace et, avec son prix de 150 euros, la plus chère, qu'un membre régulier du Club porte toujours lors des réunions a ainsi pu être interprétée à tort, par un nouvel adhérent, comme étant une ceinture orthopédique utilisée à la suite d'un accident. Car apprendre à quoi sert ceci ou cela, où trouver telle marque, ce que vaut telle paire de chaussures, essayer un casque ou un blouson, toutes ces opérations qui permettent d'optimiser une dépense dont on a vu qu'elle pouvait être considérable, se réalisent au mieux au sein d'un groupe ou, au minimum, comme avec Sabine, en suivant l'avis de conseillers expérimentés, son moniteur en l'occurrence. La nature très spécifique et purement pratique du savoir propre au motard désigne le groupe de pairs comme mieux à même d'assurer sa transmission.

Si tout le monde, au Club ou chez les Sportifs, est équipé de façon similaire, même si la dépense peut varier de manière significative, suivant que l'on est, pour reprendre ses termes, « fashion victim » comme Kenny, qui justifie ainsi ses choix :

Je dirais pas que je suis fétichiste sur l'équipement, mais je mettrai plus sur l'équipement que sur un costume trois pièces que je n'ai pas. L'équipement c'est pour moi,

pour me sentir à l'aise, protégé, et en même temps dans une optique particulière : chaque fois que j'ai changé de moto, j'ai changé d'équipement.

ou plus pragmatique, en se fixant une règle de conduite simple, comme Lucio :

Quand j'ai acheté ma moto ça a été un choix, je dépense d'abord des sous sur mon équipement et s'il me reste des sous j'achète une moto neuve, sinon j'achète une moto d'occasion.

l'utilité d'une formation complémentaire, elle aussi assez onéreuse, paraît moins universel. Celle-ci peut répondre à des justifications de nature variée, voire antagoniste, selon qu'il s'agit, comme avec Lucio, d'un stage de pilotage dont il mettra à profit les enseignements sans grandes précautions :

Je me suis très fortement calmé sur la route, j'ai arrêté de prendre la route pour un circuit, ce qui m'arrivait à la sortie de mon stage de pilotage, j'étais jeune, je roulais assez fort, assez vite, je me trouvais plein d'excuses, maintenant j'ai une conduite beaucoup plus coulée, beaucoup plus pépère, même si avec mes amis on peut effectivement se taper des petites bourres sur les routes de montagne.

ou, au contraire, de la formation que suit Kenny, avant tout destinée à le rassurer, lui qui se considère comme mauvais pilote :

pour l'amour propre, c'était vraiment très désagréable, parce que j'ai réalisé que j'étais de loin le plus mauvais pilote de tous, mais j'ai quand même fini le stage, ils m'ont fait faire des choses que je pensais pas être capable de faire, j'ai toujours pas compris d'ailleurs comment j'avais pu les faire (...) donc tu apprends à mieux manier ton engin, et d'autre part ils t'apprennent à mieux te positionner.

Pour Fabrice, dont l'approche de la moto est par ailleurs rigoureuse et perfectionniste, il s'agissait de profiter de circonstances, puisque, appartenant à une famille de militaires, il a pu avoir accès aux formations dispensées par le club moto du Centre de Formation Motocycliste de Fontainebleau :

j'ai suivi des formations, la maîtrise de la moto c'est très important pour moi, donc d'une part j'ai suivi les deux stages de formation BMW au circuit Beltoise à Trappes (...) également j'ai suivi pendant deux ans des cours à l'école de gendarmerie motocycliste de Fontainebleau. Et ça a été extrêmement formateur, cet entraînement est basé sur la maîtrise de la moto à basse vitesse, première, deuxième, pas plus, maniement dans des espaces très étroits, passage de poutre, très fortes dénivellations, on apprend à garder l'équilibre sur n'importe quel terrain. C'est une très grande chance puisque c'est accessible à très peu de motards civils.

Si l'intérêt pour une formation complémentaire ne semble pas universellement partagé, sans doute en partie à cause de son coût, le stage de Kenny coûtant de 350 à 430 euros, et répond à des motivations individuelles, se rassurer dans son usage quotidien, ou au contraire se perfectionner dans une optique sportive, si, donc, il ne s'agit pas là d'une étape obligatoire dans la carrière d'un motard, c'est sans doute parce que l'expérience que l'on acquiert de toute façon à force de rouler paraît suffire. Celle-ci peut par ailleurs se trouver singulièrement bonifiée par les sorties collectives, comme pour Iris, nouvelle venue au Club qui participe régulièrement aux balades et y trouve l'occasion de se comparer aux autres et de profiter de leurs conseils, qu'elle recherche activement. Comme pour les fumeurs d'Howard Becker les recommandations des motards expérimentés, sur la façon de prendre un virage avec beaucoup d'angle, de freiner en dosant frein avant et arrière, de rouler le moins possible en première, assurent au nouveau venu un complément de formation sur le tas utile, puisque, en passant son permis, il n'a jamais eu l'occasion d'atteindre les vitesses auxquelles se déroulent ces sorties, et qu'il aurait bien des difficultés à acquérir en restant isolé.

4 - Trajectoires individuelles ou collectives

Tous ceux qui ont commencé jeunes et n'ont pas précocement interrompu leur carrière partagent, au-delà du temps puisque Jean-Claude a obtenu son permis moto en 1978 et Marco en 1981, alors que Lucio l'a passé en 1999 et Fabrice en 2001, une propriété commune, sur laquelle on reviendra plus en détail : ils ont commencé à rouler au sein d'un groupe de pairs, amis rencontrés au cours de leurs études supérieures, et parfois au lycée, et, même à l'approche de la cinquantaine, continuent à le faire. Même s'ils sont par ailleurs membres d'un club, ou bien participent aux sorties des Sportifs, ce groupe de pairs reste le centre de leur activité de motards, et forme une communauté qui précède leur appartenance à un groupe plus formel, et qui, sans doute, lui survivra. Par définition, les vocations tardives ne permettent pas d'élaborer une construction semblable : pour Kenny, le Club représente la seule manière de pratiquer la moto en groupe ; pour Valentino, dont la carrière fut précocement et longuement interrompue, il en va de même avec ses amis Sportifs.

Mais tout le monde ne roule pas en groupe ; et le bon sens indique que l'ont trouvera, chez les participants aux entretiens dont la trajectoire est plus individuelle, bien plus de diversité qu'au sein de groupes constitués, quand bien même ceux-ci ne seraient pas, comme chez les Sportifs, consacrés à un modèle déterminé ce qui, on le verra plus loin, induit une remarquable homogénéité sociale. Et en effet, on peut distinguer chez ces motards des catégories d'usages que l'on ne retrouvera pas au sein des groupes.

Brigitte et Frédéric, lequel ne possède pas de voiture, roulent sur des modèles utilitaires, V-twin à cardan pour Brigitte, trail monocylindre pour Frédéric, tous deux d'une même cylindrée raisonnable, 650 cm³ ; ces modèles assez anciens mais qu'ils n'envisagent pas de remplacer sont suffisamment simples pour qu'ils en assurent eux-mêmes l'entretien. Même si Frédéric roule énormément, puisqu'il a fait, notamment durant ses vacances, 34 000 km en moins de deux ans, même s'il a jugé utile de suivre le même stage de formation que Kenny, même s'il est membre de la FFMC, de loin la plus importante des organisations d'action collective du monde motard, tous deux peuvent être rattachés à un usage utilitaire de la moto, qui a comme caractéristique d'exclure tout caractère sportif, et toute notion de compétition.

Sabine, Pierre et Édouard, trois autres exemples de trajectoires individuelles, ont, eux, deux points communs : ils ont passé tardivement le permis moto, au-delà de la trentaine, voire à la quarantaine pour Pierre, et se rattachent à l'univers de la moto par un lien essentiellement symbolique. Édouard, kinésithérapeute libéral qui travaille à domicile à Paris, et utilise indifféremment pour ses déplacements professionnels, et pour ceux-ci seulement, son scooter et son roadster Triumph Speed Triple de première génération, archétype de la moto de connaisseur, a une approche de la moto qui relève essentiellement de l'esthétique, une forme « d'amour de l'objet », pour reprendre la formule de François Portet, qui n'a plus rien à voir avec celle des motards que celui-ci étudie. Sabine qui utilise sa moto dans les mêmes conditions, et dispose d'une expérience encore assez limitée, serait plus proche du profil du motard traditionnel si elle osait vaincre le handicap paradoxal de sa petite taille et de sa grosse cylindrée, raison pour laquelle elle restreint son usage à ses trajets professionnels. Quant à Pierre, ingénieur de la Marine Nationale en fin de carrière, amateur de motos atypiques puisqu'il vient d'acheter un Sporster 1200 Harley-Davidson après avoir possédé deux Triumph, il se rattacherait plutôt à une sous-catégorie dont il représente, dans ce travail, le seul exemple, ceux qui, au nom d'un individualisme revendiqué qui ne les empêche pas d'adhérer aux clubs regroupant les propriétaires de leur marque et de participer alors à des sorties, s'opposent aux normes communes dans le rejet des « japonaises aseptisées » comme dans le refus des transgressions, de la vitesse excessive en particulier.

A contrario, Jean-Claude et Sylvain, n'appartenant pas eux non plus au Club ni aux Sportifs, ni d'ailleurs à aucune autre structure formelle, mais aussi Fabrice, inscrit au forum des

Sportifs et ayant organisé pour eux une sortie dans les Ardennes sans pour autant pouvoir être considéré comme membre actif, fournissent des exemples de motards que tout rapproche des adhérents de ces groupes. Même s'ils utilisent leur moto tous les jours, Fabrice ayant par exemple renoncé à la voiture, celle-ci n'a qu'accessoirement une vocation utilitaire : au guidon de motos haut de gamme, l'essentiel de leur kilométrage annuel sera parcouru lors de sorties collectives, et durant de longs voyages pour Fabrice, amateur d'équipées lointaines, qui se déroulent exactement de la même manière que celles que l'on étudiera au chapitre suivant. Si les clients des grosses cylindrées sportives, normalement destinées aux circuits, s'en servent aussi pour aller travailler, on ne prend guère de risques en supposant que cet emploi utilitaire n'était pas la principale motivation de leur achat.

Ces trajectoires individuelles, nécessairement bien plus dispersées que celle des motards appartenant à un groupe, permettent donc d'établir une sorte de programme minimum de ce qu'est le fait d'être motard. On y trouve des éléments communs, obligatoire, comme le passage du permis, courants, comme la montée en gamme dans le choix des motos ou la recherche d'une formation complémentaire, ou un peu moins fréquents, comme un fort sentiment d'appartenance à un groupe social particulier, et à un groupe social dévalorisé, qui s'exprime par exemple dans l'écart qu'ils prennent soin de marquer à l'égard des scooters, mais aussi dans leurs engagements, puisque Frédéric et Édouard ont adhéré à la FFMC alors que Sabine s'est inscrite à la liste de diffusion du mouvement.

Mais ils ne se distinguent pas seulement par le fait d'être des « motards solitaires », ce qu'ils ne sont d'ailleurs que dans la seule mesure où ils ne roulent pas avec d'autres, puisqu'ils revendiquent par ailleurs leur appartenance au monde motard. Ils témoignent, en fait, d'une carrière qui, se déroulant en dehors de la contrainte collective, connaît un déroulement moins prévisible mais n'échappe pourtant pas aux déterminants étudiés, et confirme donc a contrario la pertinence de recourir à cette notion dans une telle situation.

Comme le dit Howard Becker, la déviance se pratique d'autant plus facilement qu'elle a lieu en groupe, avec des pairs confrontés aux mêmes problèmes et auxquels ils ont déjà apporté des solutions. Mais le groupe de motards n'offre pas seulement, même s'il le fait aussi, comme pour les consommateurs de marijuana, exemples, informations, partage d'expériences, et bonnes adresses : il est le lieu même de la pratique déviante, puisque celle-ci consiste, sur la route, à se confronter aux autres, laquelle confrontation impose, pour être fructueuse, donc source de plaisir, mais aussi pour limiter les risques, qu'un nombre assez important de conditions préalables soient remplies, et que des normes assez strictes soient respectées.

Les groupes de motards : diversification des caractéristiques sociales, permanence des codes et des pratiques

Si, donc, les deux articles de François Portet constituent à eux seuls la quasi-totalité du corpus sociologique ou ethnologique consacré aux motards français, la grande similitude entre la situation du groupe qu'il étudie, le moto-club « les Gailles », fondé au Creusot en 1977 et qu'il fréquente peu de temps après et jusqu'en 1981, et le club qui fournit la trame de l'ouvrage de la psychologue Chantal Favre, *Les motards, le « phénomène moto », les jeunes et leur vie communautaire*, « les Dragons », créé en 1968 à Clermont-Ferrand, et dont elle restera membre durant deux ans, permet une double comparaison. D'une part, on retrouvera des situations sociales que l'on imagine proches, puisqu'elles mettent en scène, à dix ans d'écart, deux villes moyennes fortement industrialisées et situées à moins de 200 km de distance, ce qui permettra d'obtenir une idée de la composition sociale et des pratiques collectives de ces clubs de motards sans vocation sportive au cours de ces années 70 qui, comme on l'a déjà dit, on vu un fort essor des ventes de motocycles, et, d'autre part, cette comparaison fournira une référence à partir de laquelle, grâce aux groupes qui sont l'objet de mon travail de terrain, on pourra juger de l'évolution de ces propriétés.

1 - Motards et moto-clubs dans les années 70 et 80 : des hommes jeunes et de faible niveau social

L'histoire de la création du club auquel Chantal Favre participe possède en outre son intérêt propre ; les Dragons sont en effets apparus un peu après mai 1968 lorsque, en raison de la situation politique, le président du Moto-Club d'Auvergne, affilié à la Fédération Française de Motocyclisme, a refusé d'organiser une course sur le circuit de Charade, proche de Clermont-Ferrand. Autour de celui qui en deviendra le président, Kiki, un peu plus âgé que les autres et bénéficiant, grâce à ses connaissances mécaniques et à sa pratique de la compétition, d'un certain capital symbolique, quelques-uns des jeunes membres du club officiel, qui avaient déjà pris l'habitude de se réunir entre eux, l'ont quitté pour fonder les Dragons, créant ainsi un moto-club pirate. L'appellation, à l'époque d'usage courant, n'implique aucune connotation illégale : simplement, les moto-clubs pirates ne sont pas affiliés à la FFM, seule structure habilitée à délivrer les licences pour la pratique sportive de la moto, et n'ont donc pas vocation à faire de la compétition. Au-delà du conflit local qui conduit à sa création, les Dragons témoignent de la naissance d'une fracture entre la vénérable FFM, organisme fondé en 1913, et ses jeunes membres pour lesquels l'activité sportive sur circuit devenait secondaire face à cette pratique quotidienne de la moto dont la FFM ne se souciait pas, laquelle fracture contribuera quelques années plus tard à générer un mouvement motard revendicatif qui donnera naissance à la FFMC, la Fédération Française des Motards en Colère.

Fondé en 1977, les Gailles, le club de François Portet semble lui aussi appartenir à la mouvance des clubs pirates ; son président, âgé d'une quarantaine d'années et dont, écrit

François Portet : « son prestige et sa légitimité tiennent essentiellement à sa conception de la vie et à son mode d'existence : il a longtemps travaillé sur des chantiers de montage de lignes électriques, exerçant une activité dangereuse et nomade. » (*Portet, 1998, p 460*) ne pratique plus la moto, ce qui le met à l'écart des compétitions de prestige auxquelles se livrent certains membres du club. L'auteur détaille précisément la composition sociale de ce dernier, avec sa centaine de motards, composition qui se montre extrêmement tranchée, selon des critères d'âge (les 18-24 ans représentent 90 % du groupe), de sexe (on compte en 1978, plus de 80 % d'hommes) et de profession (ouvriers et employés composent 80 % des effectifs). Sur ce point, l'étude de Chantal Favre se montre bien moins précise, puisque les adhérents de son club y sont décrits comme étant, pour l'essentiel, des ouvriers qualifiés ; le président, Kiki, est routier, et on dénombre quelques étudiants. La situation des femmes y est assez simple : en dehors de celles qui, à son image, étaient présentes dans le groupe avant la fondation du club, elles ne peuvent y adhérer, et ne sont donc admises qu'à titre de passagères. Si, dans le club de François Portet, elles ne sont pas l'objet d'un pareil ostracisme, leur présence se limite là aussi, le plus souvent, au rôle de passagère ; mais, dans un cas comme dans l'autre, le succès au permis, puis l'achat d'une moto qui, l'expérience aidant, finit par rivaliser en puissance avec celles des hommes, permettront à quelques rares filles de surmonter les obstacles spécifiques qu'elles rencontrent sur leur parcours.

Si l'on peut imaginer que les adhérents de ces clubs se retrouvent périodiquement, pour des réunions mais aussi, à Clermont-Ferrand, pour assister, voire participer, à des compétitions sur le circuit proche, l'activité que Chantal Favre comme François Portet décrivent en détail, sans doute parce que, comme l'écrit ce dernier : « elle cristallise tous les ingrédients qui sont le piment de la pratique motocycliste : le goût pour le risque viril et pour la compétition, l'attrait pour la transgression et pour la provocation, le plaisir esthétique du collectionneur devant une vitrine qui regroupe ses objets de prédilection » (*Portet, 1998, p 464*), donc, peut-être, toutes les raisons qui vont conduire un ethnologue à s'intéresser aux motards, reste la concentration. Chantal Favre décrit les Chamois, à Val d'Isère, François Portet les Edelweiss, à Annecy ; leur récits, du trajet vers la manifestation qui verra le groupe se scinder en deux, entre les propriétaires de machines puissantes qui se livreront ainsi entre eux à une compétition privée, et les autres qui resteront en arrière, au déroulement de la concentration elle-même, présentation des machines, remise d'une médaille commémorative éditée par le moto-club qui organise la manifestation, ascension d'un col, l'Isoard pour les Chamois, le Revard dans le cas des Edelweiss, montrent de remarquables similitudes, et font de la concentration un véritable rituel bien codifié, sans doute inspiré de manifestations de plus grande ampleur, dont le prototype reste la réunion hivernale des Éléphants¹⁴. Au-delà de la diversité des marques, des catégories de machines, des clubs, des obédiences lorsque François Portet remarque la présence de bikers, voire des âges puisqu'ils insistent l'un comme l'autre sur le prestige dont jouissent les anciens et le respect qui les entoure, la concentration permet de constituer provisoirement un groupe unifié qui attestera de sa marginalité face aux citoyens ordinaires

14 Les Éléphants, alias Elephantentreffen, concentration hivernale inaugurée en 1956 et désignée ainsi en raison du surnom donné dans la Wehrmacht aux side-cars utilisés par ses premiers participants, rassemble « des milliers de passionnés » en février, dans la pointe est de la Bavière. Difficile de trouver une période et un endroit plus inadaptés à la pratique de la moto comme du bivouac, ce pourquoi les Éléphants cristallisent ces vertus ascétiques – résistance au mauvais temps, au froid, à la neige qui multiplie les risques de chute – qui comptent, ou ont compté, au moins autant que les valeurs viriles dans l'imaginaire motard, et jouent un peu le rôle d'un Saint Jacques de Compostelle. Aujourd'hui encore, mais sans doute de moins en moins souvent, une réponse positive au « t'a fait les Elephs ? » vaut comme la marque d'un adoubement dans la confrérie des vrais motards.

Le site officiel : <http://bvdm.de/modules.php?name=Elefantentreffen>

Un compte-rendu récent avec photos chez Moto Station : <http://www.moto-station.com/article275-les-elephants-2001-le-mythe-a-la-peau-dure.html>

lors d'un défilé en ville, mais aussi dans des compétitions improvisées ou avec les incidents qui opposeront les Gailles à un groupe de touristes dans le montée du Revard.

En somme, les dix ans qui séparent ces expériences semblables n'ont, clairement, modifié ni les pratiques de ces motards, ni la composition sociale de leurs groupes. François Portet, dans sa conclusion à *Moto et motocyclisme*, montre pourtant comment, avec l'âge, les pratiques évoluent : « Au fil du temps, les membres du club que nous avons observé ont progressivement atteint l'âge adulte ; des couples se sont stabilisés, des enfants sont nés. Les conduites excessives qui s'inspiraient en partie du modèle sportif et d'un certain goût pour la marginalité se sont adoucies. Certains membres ont abandonné le club, sans doute parce qu'ils n'avaient pas les ressources suffisantes pour s'établir et posséder encore une moto, mais d'autres n'ont pas renoncé à leur passion. Ils l'ont cependant adaptée à leurs nouvelles conditions de vie. Les grosses cylindrées sportives ont laissé la place à des modèles de route plus paisibles. La pacification de la pratique s'est aussi accompagnée d'une relative fermeture du groupe. » (*Portet, 1998, p 473*)

Vingt-cinq ans séparent les observations de François Portet de celles que pourront susciter les groupes étudiés dans ce travail et qui, au moins sur le critère de l'âge et du milieu social, diffèrent radicalement des clubs auxquels Chantal Fabre comme François Portet ont appartenu, un intervalle qui ne pourra que très partiellement être comblé par les informations fournies par Jean-Claude et Marco, qui ont commencé la moto au même moment que François Portet, mais au sein de groupes bien différents.

Car bien que pirates, donc marquant déjà une dissidence par rapport à l'instance légitime, la FFM, les Grailles ou les Dragons restaient des clubs, donc des structures associatives dotées d'une personnalité morale, d'un bureau, d'un objet et de statuts, et formaient des groupements stables, publics au moins par leur notoriété sinon par leurs modalités d'adhésion, et inscrits dans le temps. Par ailleurs leur implantation dans des villes moyennes à une époque où les motos étaient largement moins nombreuses qu'aujourd'hui leur interdisait fatalement toute spécialisation : les Dragons seront le premier club clermontois sans affiliation à la FFM, même si d'autres, les Piranhas, les Scorpions, les Vikings, apparaîtront ensuite. En d'autres termes, et en dehors de la restriction relative aux femmes, on peut supposer que tous les motards, y compris ceux qui ne possédaient qu'une modeste 125, pouvaient effectivement adhérer à ces clubs et participer à leurs activités, l'hétérogénéité des machines, redoublée par les effets d'une gamme alors bien plus riche qu'aujourd'hui en motos de faible cylindrée, contribuant à créer ces sous-groupes dont on a vu que, au moins pour rejoindre le lieu des concentrations, ils faisaient route séparément.

En les étudiant, on ne prend donc en compte, d'une part, que la partie visible des modes d'organisation de l'univers des motards et, de l'autre, que sa forme la plus commune ; Jean-Claude, dont le père était boucher, qui habitait à Paris dans le 17^{ème} et fréquentait le lycée Carnot dont les élèves se partageaient entre : « 50 % de très haute bourgeoisie et 50 % de prolos purs et durs » décrit ainsi ses débuts à dix-huit ans, en 1978 :

quand on est motard, on reste jamais seul très longtemps, j'ai trouvé un club qui regroupait tous les possesseurs de 125 Honda quatre temps, et c'était un anti-club parce que ça s'appelait : « Le moto-club du Manège Enchanté » en prenant le contre-pied des moto-clubs Hell's Angels, Baroudeurs, Killers, et c'est là que j'ai rencontré l'ami que je vois toujours, mon meilleur pote, Jérôme qui fait toujours de la moto et qui était le fondateur de ce club, et voilà, là j'ai rencontré la fraternité motarde avec une quarantaine de copains en 125 et on allait voir les courses au Touquet, on allait à Montlhéry, on partait en balades en weekend.

En dehors de la distance sarcastique sans laquelle un membre de la « très haute bourgeoisie » ne saurait s'intéresser à ce qui était encore à l'époque activité de « prolos purs et durs », le

premier moto-club de Jean-Claude présente la caractéristique, alors même que ses activités restent on ne peut plus traditionnelles, de regrouper exclusivement les possesseurs d'un modèle particulier. Ce mode d'organisation, aujourd'hui très fréquent, présente des avantages qui seront exposés plus loin. Mais on comprend que, pour rassembler en un même lieu quarante propriétaires d'une même machine, il ne suffit pas qu'ils roulent sur un modèle répandu : il faut disposer d'une base démographique suffisante, et ce qui était possible à Paris l'était sûrement beaucoup moins au Creusot ou à Clermont-Ferrand.

2 - Des regroupements plus souples et plus spécialisés grâce à Internet

Si le moto-club généraliste, tel le Club qui sera étudié plus loin, lequel ne pose guère de conditions préalables à l'adhésion, et ce même s'il n'est pas inutile, pour en faire partie de manière optimale, d'avoir la bonne moto, voire le bon âge, existe toujours, il ne représente qu'une partie des modes d'organisation de l'univers motard, celui des groupes qui connaissent une certaine visibilité publique, ne serait-elle assurée que par l'existence d'un forum Internet. Par ailleurs, cet espace est extrêmement fractionné, puisque l'on trouve aujourd'hui des groupes constitués par marque, par modèle s'il est suffisamment répandu, par catégorie de machines lorsque celle-ci induit une pratique spécifique, par sexe dans des clubs où, pour changer, les hommes ne sont admis qu'à titre de passagers, par préférence sexuelle avec le Gay Moto-Club, par âge avec le MC OldRiders, sans oublier les clubs d'entreprises ou les collectionneurs de motos anciennes, dont les parcs seront essentiellement constitués de japonaises des années 70 et 80 et qui, eux aussi, pourront connaître des subdivisions par marque et par modèle, voire même qui cumulent les critères, avec un moto-club comme The Way qui regroupe des bikers chrétiens en Alsace.

Si une telle prolifération répond au développement explosif d'un marché où l'on immatricule chaque année depuis 2000 quatre, voir cinq fois plus de motos qu'en 1975, elle doit tout à cet outil désormais banal bien qu'il ne soit apparu qu'au milieu des années 90 et qui permet une relation directe et permanente entre individus au-delà des distances et des frontières : Internet. Toujours présent sur un serveur dont l'adresse n'est pas périmée, on peut encore aujourd'hui trouver un petit site consacré¹⁵ à la NetConcentre 97 des Cybermotards, définie comme le premier rassemblement des motards du net et qui a regroupé plus de 90 participants dans le Massif Central en mai 1997. Ceux-ci qui, écrit l'organisateur, « *en ont eu assez de ne pas se voir* », avaient comme point commun de fréquenter le forum Usenet français fr.rec.moto, en abrégé frm, à une époque où ce système représentait le seul mode de communication public et collectif d'un web encore extrêmement peu développé. C'est pourquoi la liste des participants à la réunion est riche d'enseignements puisque, sur les 88 pré-inscrits, on ne trouve que 26 possesseurs d'une adresse électronique relevant d'un fournisseur d'accès commercial.

Les adresses professionnelles, qui fournissent par définition la raison sociale de l'employeur, prédominent donc fortement, et sont quasi exclusivement réparties entre deux types d'institutions : les organismes d'enseignement supérieur et de recherche, ENSAE, ENAC, CIRAD, INRA, IDRIS, Universités Lyon 1, Rennes 1, Nice, Clermont-Ferrand, et les grandes entreprises informatiques, IBM, Hewlett Packard, NCR, SGI ; on remarque également des noms comme EDF, la DGAC ou le CSTB, entreprises ou organismes publics qui partagent, eux aussi, ce point commun d'être très fortement peuplés de scientifiques en général, et

15 <http://worldserver.oleane.com/ludo/>

A noter que, fr.rec.moto étant toujours actif la pratique perdure ; l'édition 2007 aura lieu en mai, et un coup d'oeil sur le site et sa page d'accueil ne laisse pas de doute quand au respect des traditions en général et de l'autodérision en particulier : <http://nc07.info>

Le site de la liste fr.rec.moto avec des liens plus ou moins valides vers différentes éditions de la concentration est par ailleurs accessible à l'adresse <http://frmoto.free.fr>

d'ingénieurs en particulier. Et si les marques, types et modèles restent assez variés, la cylindrée des machines inscrites est presque toujours supérieure à 600 cm³, une des trois seules femmes de la liste pilotant une des deux seules 125 cm³ de la concentration, une Honda quatre-temps utilitaire, la seconde, un deux-temps Aprilia RS125, relevant de la catégorie des sportives.

D'un côté, cette concentration se déroule selon des modalités absolument classiques, exactement similaires à celles que l'on a déjà vues – rassemblement en un point central bien pourvu en routes de moyenne montagne de motards venant de toute la France, voire de Suisse, absence de critère de sélection pour ce qui concerne les machines, « *constitution de groupes pour aller visiter la région et explorer les viros (virages) avoisinants* », défilé avec franchissement d'un col, le Plomb du Cantal, et remise de prix au soir du dernier jour – lesquelles, probablement, témoignent de l'expérience des organisateurs en matière de concentrations traditionnelles, mais de l'autre, elle s'en distingue évidemment, à la fois par le mode de recrutement des participants, et à cause des inévitables conséquences sociales que celui-ci comportait à une époque qui marquait les tous débuts de l'usage grand public d'Internet.

Les modalités de participation induisent par elles-mêmes des conséquences significatives, puisque la manifestation s'organise en dehors de tout cadre institutionnel, moto-club et a fortiori FFM, regroupant ponctuellement des individus qui, bien souvent, feront connaissance à l'occasion, et revêt donc, n'étant pas l'objet d'une annonce publique ni d'un recrutement en dehors du groupe Usenet fr.rec.moto, un caractère, en quelque sorte, privé, la participation au groupe de discussion constituant une condition nécessaire et suffisante pour s'inscrire à la concentration. Il se trouve que le développement confidentiel du web à l'époque génère un second mode de filtrage, et que la manifestation a donc regroupé des motards qui, en dehors de l'inévitable prédominance masculine, partageaient largement un niveau d'études supérieur et spécialisation scientifique, comme le montrent les quelques données personnelles¹⁶ qui figurent sur le site, et a fait de l'ingénieur informaticien la figure la plus répandue de la manifestation. On voit là, en somme, les débuts d'un système où toute l'activité collective des motards, en dehors de la compétition qui reste un monopole de la FFM, les sorties donc mais aussi les rencontres annuelles, peut parfaitement s'organiser à l'écart de toute structure fixe, et donc en dehors des moto-clubs, ce qui n'est pas pour rien, comme le remarquait déjà François Portet, dans le net déclin que connaissent les concentrations traditionnelles, pourtant dépositaires d'un certain patrimoine culturel spécifique.

Car, au-delà de l'hétérogénéité de leurs participants, qui peut représenter un avantage comme un inconvénient, l'organisation de ces concentrations qui se font concurrence à la belle saison¹⁷ implique, si l'on souhaite en faire quelques-unes, d'y consacrer une quantité considérable de weekends. En d'autres termes, un programme aussi lourd aussi bien que l'activité régulière d'un club sont sans doute adaptés à l'emploi du temps de jeunes gens de faible niveau social qui y consacreront tout leur temps libre, mais beaucoup moins à celui des adultes souvent pères de famille et en tout cas employés, sauf accident, à temps plein dans des occupations professionnelles exigeantes, lesquels sont l'objet de mon travail.

16 Alex, étudiant à l'ENSAE, Chris, 23 ans, étudiant à Lyon 1 (sciences et techniques), Luc, 32 ans, informaticien et plongeur sous-marin, Ludovic, 30 ans, journaliste dans la presse informatique, Jean-Michel, 41 ans, informaticien, Jean, 27 ans, enseignant-chercheur à l'INSA Lyon, Philippe, 34 ans, vendeur de micro-ordinateurs, Olivier, 30 ans, graphiste en images de synthèse chez Silicon Graphics, Philippe, 29 ans, informaticien, Pascal, 30 ans, informaticien au centre de calcul IDRIS, Yves, 23 ans, ingénieur informatique temps réel.

17 En annexe de son ouvrage, Chantal Favre donne le calendrier des concentrations pour 1979 : on en compte une en février, quatre en mars, dix en avril, neuf en mai, dix-huit en juin (dont les Edelweiss du Moto-Club Aix les Bains les 2 et 3), huit en juillet, six en août, six en septembre, une en octobre et en décembre.

Mais un autre paramètre peut expliquer le déclin de la concentration traditionnelle, paramètre que l'on peut déduire des entretiens, en particulier de ceux de Marco, informaticien, et Fabrice, journaliste dont une partie de la carrière s'est déroulée dans le secteur de la presse informatique, qui ont tous deux fréquenté le groupe fr.rec.moto et participé à la fois à des NetConcentres et à des manifestations plus traditionnelles, au même titre que Lucio, également informaticien et présent à la NetConcentre 2000.

Fabrice décrit ainsi ses débuts sur f.r.m. :

Donc j'ai commencé sur FRM et puis à l'époque on m'appelait tupperware, puisqu'il y a beaucoup de plastique sur une Deauville¹⁸, j'étais un des rares à avoir une Deauville, pour se moquer un peu de cette moto qui, effectivement, est une moto-raison et pas une moto-passion, on m'appelait comme ça. Et puis, au cours de ces rencontres, donc j'ai fait la NC 02, donc en 2002 qui avait lieu dans le Morvan, j'ai participé deux mois après à la première des estivales, organisée par ce motard qu'on appelle Dédé, qui était en fait une concentré de remerciement à FRM, Dédé a eu un grave accident lors de la NC 2000, (...) comme c'est arrivé pendant une net concentré les participants de la NC et de FRM en général se sont cotisés pour lui racheter une moto. Donc ça a été un grand exemple de solidarité et pour remercier FRM Dédé a organisé une concentré dans sa région, la montagne bourbonnaise entre Vichy et Roanne, qui est un coin sympathique pour rouler, et donc on était une centaine, c'était assez sympa, et c'est là que j'ai commencé à rencontrer des Bmistes, donc c'était en juin je crois, et en juillet j'ai commandé ma RT, donc j'ai eu une R850RT, qui était dans la logique de la Deauville, simplement on gagnait plus de cylindrée, une meilleure protection, un bien meilleur niveau d'équipement et de finition, et puis une image, aussi.

On voit à quel point un tel groupe, en apparence virtuel, s'inscrit dans la réalité sociale, avec ses propres normes qui définiront la moto qu'il convient de posséder, comme le remarque aussi Lucio :

A l'époque sur frm si on n'avait pas une moto atypique on n'était pas considéré comme un vrai motard. Si on avait la moto de monsieur-tout-le-monde comme une Fazer 600 ou une VFR on était considéré comme un motard avec peu de personnalité et ayant un aspirateur à la place d'une moto.

mais aussi avec cette rencontre annuelle, les liens qu'elle permet de créer et qui produiront par la suite des effets, puisqu'en rencontrant des utilisateurs de BMW, puis en changeant de moto, Fabrice rejoindra leur groupe, voire cette solidarité d'autant plus efficace qu'elle se produit non pas tant entre motards qu'entre motards appartenant au même milieu social. Le récit de Fabrice tranche alors totalement avec la manière dont il décrit les Pingüinos¹⁹ :

Par contre, je fais pas les concentrés, j'ai fait une fois les Pingüinos, donc une concentration hivernale en Espagne, les grosses concentrés ne m'intéressent pas, ça n'a aucun intérêt, c'est voir des milliers de motards les uns à côté des autres, en général ça boit comme des trous, ça beugle beaucoup, ça fait du bruit, on dort pas, on dort mal, à moins d'y aller vraiment avec un gros groupe, et encore... on n'y va pas pour rouler, sur place on roule très peu, ça n'a pas d'intérêt.

récit tout à fait similaire à celui de Marco, dont l'expérience est pourtant largement antérieure :

J'ai fait quelques concentrés à une époque, moi je faisais la concentré pour la balade, pour me retrouver entre motards parce que c'est vrai que dans les années 80, on était une minorité pas toujours bien acceptée partout, et c'est vrai que je trouvais ça sympa mais par

18 Première monture de Fabrice, la Honda 650 Deauville, moto à cardan très utilisée par les coursiers, est presque entièrement carénée, avec en particulier à l'arrière des valises intégrées.

19 Les Pingüinos, dont la vingt-cinquième édition s'est déroulée en 2006, appartiennent à l'univers de moins en moins fourni des très grosses concentrations ; l'édition 2007, qui s'est tenue entre le 11 et le 14 janvier dans la région de Valladolid, a connu plus de 27 000 inscrits.

contre ce qui était désolant, c'est que arrivés à dix heures du soir tout le monde était bourré partout, on avait du mal à trouver quelqu'un avec les idées claires pour discuter. On y allait entre copains donc ça allait, mais bon, en hiver des gars bourrés qui s'amuse à se rouler dans la boue, j'arrive pas à comprendre.

Ils rejettent, en somme, précisément ce qui dans ces manifestations tient lieu d'affrontement viril, beuveries comme excès mécaniques, comme celui que rapporte Marco :

J'ai vu un type faire une roue arrière, se loucher, s'il allait un peu moins vite il se serait pas loupé, il a eu une chance il s'est pas fait mal, j'étais en train de discuter avec un copain on a vu l'alternateur arriver comme ça, il est passé entre nous. Mauvais signe. Mauvais signe pour la fiabilité de la moto.

et qui, sous le vernis unificateur du rassemblement de motards, venus rouler en groupe et échanger des informations sur leur passion commune, donc se livrer à des activités utiles et respectables, exprime les valeurs d'un univers social populaire auquel, diplômés de l'enseignement supérieur et cadres, ils sont étrangers.

Le déroulement de la concentration traditionnelle que décrit François Portet, avec ses beuveries : « le soir, la buvette est le principal lieu de regroupement et, l'alcool aidant, des affrontements individuels, «entre hommes», peuvent avoir lieu sans susciter la moindre réprobation. » (Portet, 1998, p 469) et ses compétitions sauvages : « les pilotes sans casque pour la plupart se frôlent, se croisent, roulent sur la seule roue arrière. Alors que notre club est installé paisiblement autour d'un feu, brusquement un motard nous quitte, détache son échappement, puis rejoint la piste improvisée. Tous vont alors se placer au bord de la piste en spectateurs ; deux autres de ses camarades iront à leur tour s'affronter. Sur la grande allée, les motos se croisent et s'évitent, la situation devient de plus en plus confuse au fur et à mesure que les motos affluent. En bout de piste une chute est survenue, sans gravité semble-t-il, et c'est rapidement la dispersion vers les bivouacs. » (Portet, 1998, p 470-471) relève en effet beaucoup trop des pratiques d'un milieu social populaire, très différent de celui de Marco, Fabrice ou Lucio, pour que ceux-ci y prennent part, d'autant que, informaticiens, ils disposeront avant tout le monde, avec Internet, d'un outil qui leur offrira à la fois le moyen pratique d'organiser leurs rencontres, et, à ses débuts, un filtre de sélection sociale d'autant plus efficace que leur manifestation, privée, ne sera, à l'inverse de la concentration, ouverte qu'aux membres de leur groupe Usenet.

Le fort déclin de la concentration, et l'émergence de modes d'organisation offrant des alternatives au classique moto-club s'explique donc tout autant par l'apparition d'Internet, qui fournit un moyen bien plus efficace d'organiser rencontres et sorties, et prive donc le club d'une partie de ses fonctions, que par l'évolution de la composition sociale de l'univers motard, où l'informaticien marié et quadragénaire remplace le jeune ouvrier célibataire, évolution à cause de laquelle l'expression la plus brutale et la plus populaire des valeurs viriles se trouve dévalorisée, alors que, comme on le verra plus loin, le mode d'affrontement plus sportif, plus noble en quelque sorte, de la « franche arsouille », qui privilégie la finesse du pilotage à la puissance brute de la machine, connaît toujours le même succès.

3 - Les deux groupes étudiés : histoire, composition sociale, fonctionnement, modes de sociabilité

Le Club comme le groupe des Sportifs partagent un certains nombre de caractéristiques communes, dont l'une au moins est évidente puisque l'un et l'autre sont présents dans l'espace public et donc ouverts à des adhésions nouvelles, et dont les autres se révéleront en cours d'étude, laquelle mettra au jour, entre les deux, des similitudes profondes. Mais, à l'inverse, ils se distinguent par une propriété essentielle : la vocation du Club est généraliste, puisqu'il se

revendique comme n'étant : « Pas sectaire et persuadé que toutes les marques sont les meilleures », alors que les Sportifs, du moins à l'origine, possédaient tous une moto du même modèle.

fonctionnement et composition sociale du Club

Structure la plus proche de celles qu'ont connues François Portet et Chantal Favre, ne serait-ce qu'à cause de sa forme associative, le Club s'en distingue pourtant fortement, par sa composition sociale comme par ses activités. Créé en 1997 par un groupe d'une douzaine d'amis, le moto-club compte aujourd'hui entre trente et quarante adhérents et une petite quinzaine de fidèles, les membres du bureau figurant parmi les plus assidus, aux réunions aussi bien qu'aux sorties. Même si l'association est déclarée dans les Hauts de Seine et si nombre de ses adhérents résident dans ce département, on y trouve aussi des motards issus de toute la région, des Yvelines à la Seine Saint-Denis. Comme, sans doute, dans toute structure de ce type, les arrivées et les départs sont fréquents, ce dont on se rend compte à la fois grâce aux mises à jour de la liste des adhérents, et par une participation régulière aux réunions, participation qui, pour ce qui me concerne, a commencé en avril 2006 et couvre donc, pour reprendre ce calendrier motard qui court d'avril à octobre et que le Club, contraint en particulier par la situation météorologique de la région parisienne, respecte, deux saisons.

L'activité se répartit entre la réunion-repas bimensuelle, dans un pub situé lui aussi dans les Hauts-de-Seine, et les sorties. On en compte de l'ordre de deux par mois entre avril et octobre, avec une interruption en août. L'organisation se fait de manière très souple, d'abord parce que l'initiative en est largement répartie, les dix-sept manifestations du programme 2006 ayant été proposées par sept personnes différentes, tandis que les dix-sept événements de la saison 2007 ont été le fait de six organisateurs, lesquels ne sont pas nécessairement les mêmes d'une année sur l'autre, ensuite parce que l'inscription se fait au travers d'un calendrier accessible en ligne, et que l'information est automatiquement publiée sur la liste de diffusion dont tous les membres du club reçoivent les messages, ce qui garantit un temps de réaction très court. Ainsi, le jeudi 5 juillet 2007, de retour de vacances, Wayne a proposé une sortie improvisée pour le dimanche suivant ; immédiatement enregistrée, elle a vu la participation de six membres du Club. Il n'est, par ailleurs, pas indispensable d'appartenir au Club pour participer aux réunions comme aux sorties : les nouveaux se voient dotés d'un numéro d'adhésion provisoire, et peuvent ainsi s'inscrire à une sortie par l'intermédiaire du site web.

On ne prend guère de risques en supposant qu'une telle propriété répond à une fonction précise, et particulièrement importante pour une organisation ouverte à tous les motards : assurer si besoin est un filtrage des nouveaux, que l'on pourra tester en condition réelles, ce qui implique qu'ils soient à même de s'inscrire aux sorties, avant qu'ils ne deviennent formellement membres du groupe. Ainsi, et même s'il convient sans doute de ne pas accorder trop d'importance à des documents comme les statuts ou le règlement intérieur, l'impétrant se doit d'être agréé par le bureau au terme d'une « période d'observation » d'une durée au moins égale à trois mois et comportant un minimum de deux sorties. Dans les faits, la saison 2006 a vu deux nouveaux adhérents, Martin sur son trail-routier Honda Varadero, et Sete, de nationalité espagnole, infographiste travaillant dans le secteur automobile ; participant à une première réunion en avril, il devait assez vite devenir membre, pour le plus grand profit du Club puisqu'il est devenu l'élément clé d'une sortie particulière qui se déroulera cette année pour la seconde fois, et permet d'assister en Espagne, à Valence, au Grand Prix qui clôt la saison sportive. L'année 2007 s'est montrée plus fructueuse, puisqu'elle a vu l'intégration de six nouveaux membres.

Grâce au seul entretien obtenu, avec Kenny, grâce à un petit questionnaire complémentaire envoyé à tous par la liste de diffusion du groupe et auquel sept adhérents ont répondu, grâce aux informations récoltées au cours des réunions, grâce enfin à la liste des membres du Club à jour de cotisation en 2007 et qui, en plus des noms et des adresses, ne comporte comme information utile que le numéro de l'adhérent, la date d'adhésion et le modèle de la moto, il a été possible de construire un tableau résumant les informations disponibles sur les adhérents. En plus de ceux sur lesquels on dispose de quelques données, il recense tous les participants à au moins une sortie en 2007, et donne donc une image des membres du Club aujourd'hui actifs. Cette image correspond bien évidemment à une réalité fugitive : des adhérents actifs en 2006, voire même appartenant au bureau, ont totalement disparu en 2007 sans que personne ne sache vraiment pourquoi. Barry, à l'inverse, un des adhérents les plus anciens, redoutable pilote au guidon de sa modeste CBF 500, est revenu début 2007, et s'est montré depuis lors très assidu. Une des seules femmes du groupe, qui participait aux réunions en 2006 et pilotait un roadster 750 cm³, est à porter au nombre des disparus pour 2007 ; le Club ne compte donc plus parmi les actifs que trois motards dont l'une, qui vient d'avoir un enfant après avoir épousé l'un des adhérents, se trouve pour l'instant réduite à l'emploi de passagère.

Pseudo	Id	Date de naissance	Date du permis A	Études	Profession	Membre du bureau	Cylindrée de la moto	Catégorie de la moto
phil	49	1972			informaticien secteur automobile	oui	1000	sport
barry	57						500	routière
reginald	60				cadre personnel secteur automobile	oui	+1000	sport
jack	87	1953	1971	BEPC	technicien informatique		+1000	sport
chris	90						+1000	GT
susie	98						+1000	supersport
bill	119	1962	1985	bac +2	formateur		1000	roadster
sammy	123					oui	1000	trail routier
kenny	125	1958	2001	école ingénieurs	ingénieur secteur énergie		+1000	sport-GT
kevin	137	1970	1993	licence droit	administrateur de biens	oui	+1000	sport
casey	153	1959	1978	BEES	technicien électronique professeur de judo		+1000	sport
john	156					oui	+1000	supersport
jim	166						600	supersport
martin	174						1000	trail routier
sete	176				infographiste secteur automobile		800	sport-GT
wayne	177	1970	1999	Bac + 2	cadre commercial		750	roadster
rodney	178	1961	1987	maîtrise STAPS	responsable de service fonction publique		600	roadster
eddie	179	1978	2005	maîtrise	gestionnaire technique		600	routière
michael	181	1978	2003	licence STAPS	éducateur sportif		600	roadster
iris	182				enseignante		500	routière

Cet aperçu rapide de la composition du Club, présenté par ordre chronologique d'adhésion, permet de tirer deux enseignements significatifs, qui peuvent d'ailleurs se résumer d'une ligne : pour un groupe qui ne pose officiellement pas beaucoup plus de préalable à l'adhésion

que le fait de posséder une moto, dont l'éventail peut en principe s'étendre « De la 125 cm³ (on n'est pas raciste !!!) à une somptueuse Triumph Sprint ST », tant sa composition sociale que l'inventaire des machines montrent une remarquable homogénéité.

Si Jack, l'adhérent le plus âgé et, de loin, le plus ancien titulaire d'un permis qu'il a passé en 1971, est le seul à avoir un niveau d'études inférieur au baccalauréat, sa profession de technicien informatique se trouve par contre tout à fait comparable à celles des autres adhérents, techniciens, cadres, ingénieurs, avec des niveaux d'études allant de bac + 2 à bac + 5. Et à la seule exception de quelques-uns des derniers arrivés, Michael et Eddie, mais pas d'Iris qui approche de la cinquantaine, tous les membres du Club ont plus de trente ans.

La même règle semble présider à l'inventaire des machines, avec comme seule exception la CBF 500 de Barry, cette routière bicylindre d'entrée de gamme dont on a vu qu'elle était très souvent utilisée dans les motos-écoles. Seuls Martin et Sammie ne roulent pas sur des routières, mais sur le gros trail routier Honda Varadero qu'ils possèdent tous deux, leur choix s'expliquant en partie, comme pour tous les utilisateurs de ce type de machine, par leur taille, Martin dépassant 1,90 m, qui leur interdit les motos trop basses de selle.

A l'exception de Barry, l'éventail des motos du Club s'ordonne en fonction d'un même déterminant : la position dans leur carrière de leurs propriétaires. Jeunes permis au guidon de leur première moto, Iris et Eddie roulent sur des motos de débutant, routières de moyenne cylindrée. Ceux qui, comme Michael, ont déjà un peu plus d'expérience en sont au stade du roadster 600 cm³, modèle déjà plus sportif, et plus performant. Tous les autres, à part Chris qui pilote une grande routière haut de gamme, sont au guidon de machines de sport, à vocation routière pour Kenny ou Sete, destinées au circuit avec Jim, John, Phil ou Susie, l'autre femme du Club, ou appartenant à la catégorie de prestige des très grosses routières sportives, comme Reginald, le président, Jack, ou Kevin. L'évolution de la cylindrée, de la plus faible à la plus importante, qui progresse en raison inverse de la date d'adhésion au club, donc de l'expérience à moto montre, s'il en était encore besoin, comment se déroule une carrière de motard. C'est pourquoi il sera intéressant de suivre la situation d'Iris, qui possède pour l'instant la moto la moins performante, dont le Club assure en quelque sorte la formation et qui pense avoir « bien progressé » depuis qu'elle participe aux sorties, et de voir combien de temps elle gardera sa première monture.

On comprend que cette homogénéité pose une règle implicite qui va décourager l'adhésion des motards qui s'en éloignent trop, comme le jeune possesseur de cette Yamaha MT03, monocylindre de 660 cm³ dont la vitesse maximale doit difficilement dépasser les 150 km/h et dont les performances sont donc nettement en deçà des cylindrées les plus modestes du Club. Venu à l'une des réunions, intéressé par les sorties, légèrement dubitatif lorsqu'on lui annonça qu'il serait le bienvenu et qu'on acceptait n'importe quel type de motos, on ne l'a jamais revu. Sans doute a-t-il trouvé ailleurs, et sans grande difficulté, un groupe plus adapté à son âge et à sa machine ; sans doute son exemple montre-t-il aussi que le Club, dans la norme qui s'exprime dans l'âge de ses participants comme dans les motos que ceux-ci utilisent, possède suffisamment de cohérence pour maximiser le jeu des affinités électives, et pourrait fort bien se passer de cette procédure formelle qui contrôle par ailleurs explicitement les possibilités d'adhésion.

les Sportifs, fonctionnement et caractéristiques sociales

Le Club conserve donc une forme associative avec le mode de fonctionnement qui lui est lié, un bureau étoffé, des réunions régulières en un lieu fixe et ouvertes à tous, une assemblée générale annuelle ; Internet y est utilisé à titre accessoire, avec un site web rarement mis à jour, l'application en ligne qui permet l'organisation des sorties, un forum qui, bien que techniquement fonctionnel, n'est jamais utilisé, et la liste de diffusion par laquelle circulent en

fait toutes les informations. D'un point de vue institutionnel, il se différencie fortement de l'autre groupe, lequel est né sur Internet, rayonne, au moyen d'un forum très actif où les messages journaliers se comptent par dizaines et se répartissent entre une vingtaine de contributeurs réguliers et une trentaine d'épisodiques, sur l'ensemble du pays et au-delà, essentiellement en Suisse et en Belgique, et rassemble, du moins à l'origine, les seuls utilisateurs d'un modèle spécifique de moto.

Dans l'univers de la moto, un tel mode d'organisation est extrêmement répandu ; certains adhérents du Club, les utilisateurs de la Honda Varadero par exemple, appartiennent également à des groupes de ce type, Varaderomania en l'occurrence. C'est que les avantages en sont multiples : ils permettent de mettre en commun tout un savoir pratique par définition propre à chaque modèle, et parfois à chaque déclinaison d'un même modèle, et particulièrement important pour les motards puisque, par exemple, telle ou telle référence de pneu peut avoir une influence décisive sur la tenue de route, tel type de pare-brise, accessoire très souvent indispensable pour améliorer la protection contre le vent, peut se révéler trop court pour être efficace, ou générer des turbulences difficilement supportables, tel équipement difficile à trouver implique de mettre en commun son carnet d'adresses. Ils permettent, d'autre part, lorsque, ce qui se produit à peu près toujours, ils sont prétexte à l'organisation de sorties, de résoudre un problème autrement insoluble : puisque tout le monde a la même moto, on n'a plus à craindre les écarts de performances entre machines qui affectent les clubs classiques. Enfin, ne réclamant pas d'autre infrastructure qu'un forum Internet, ils sont extrêmement simples à organiser, et très peu coûteux à maintenir. On comprend pourquoi chaque modèle de grande diffusion se trouvera rapidement pourvu de son forum spécifique, et pourquoi, pour les machines à la diffusion plus confidentielle, le regroupement ne se produira plus par modèle, mais par marque.

Les Sportifs se sont donc rencontrés sur Internet, même si le noyau initial de leur groupe n'est pas né avec le forum qu'ils utilisent actuellement. Les plus anciens sont en effet des transfuges d'un forum consacré à une autre marque, marque que, pour la plupart, ils ont abandonnée quand il s'est avéré que sa très mauvaise réputation en matière de fiabilité et de coût d'entretien n'avait rien d'une légende. Grâce une fréquentation régulière de ce forum, grâce aux entretiens réalisés avec cinq de ses adhérents et grâce aux informations fournies par un informateur privilégié, Valentino, il a été possible de recueillir, pour quinze des participants actifs, suffisamment de données pour dresser le tableau suivant :

Pseudo	Nait	Date permis A	Formation	Profession	Lieu	Famille	Sports
giacomo	1947				IdF	marié 2 enfants	
umberto	1958			médecin			
marco	1962	1980	Control Data	informaticien gros systèmes	28	marié 2 enfants	natation, ski, ski nautique, plongée
fausto	1963			société de maintenance informatique	IdF		
franco	1963			chirurgien orthopédiste	Paris	marié	
paolo	1964			instituteur directeur d'école maternelle	58	marié 6 enfants	
mario	1964			directeur d'hôtel (palace)	06	marié 2 enfants	
luca	1964			médecin	IdF	marié 1 enfant	parachutisme vtt
valentino	1965	1982	Ecole des Cadres	propriétaire d'un pub	Paris	couple	natation bodysurf
loris	1965		IDRAC	responsable de ventes informatique	IdF	marié 2 enfants	chasse sous-marine
tarquinio	1968	2003		avocat	IdF	divorcé 2 enfants	
walter	1970			vendeur de voitures BMW	27	marié	vtt
bruno	1972			responsable de service aéroport	65		
lucio	1975	1999	DESS bio-informatique	ingénieur informatique secteur telecom	IdF	couple	escalade spéléologie canyoning
valerio	1975	2004	BTS électrotechnique	OPJ	IdF	célibat	kayak en eaux vives

Sur ces quinze inscrits, on compte neuf quadragénaires, nés entre 1962 et 1968, une très forte proportion de couples mariés avec enfants, et on trouve des niveaux de formation aussi bien que des professions qui placent la grande majorité d'entre eux dans les catégories socioprofessionnelles supérieures. On peut à partir de ces données tracer un portrait-type de l'inscrit au forum : quarante ans, marié avec deux enfants, bac + 5 et plus, cadre, profession libérale ou indépendante. Et ce portrait connaît très peu d'exceptions, valerio, plus jeune, bac + 2, célibataire, avec des revenus plus faibles et un permis tout récent, les cumulant toutes à lui seul.

Une telle homogénéité à la fois s'explique par le type de moto qui a justifié la création du forum et valide l'hypothèse selon laquelle les spécificités d'un modèle particulier, lorsqu'elles sont suffisamment importantes, déterminent les caractéristiques sociales de ses propriétaires. Car la moto des Sportifs, sommet de gamme d'un constructeur très connu, a comme première propriété d'être chère : selon les déclinaisons et les options, son prix varie de 14 000 à 17 000 euros. Ses très hautes performances la destinent ensuite à des motards expérimentés, donc au sommet de leur carrière et déjà avancés en âge. Enfin, ces performances ne sont pleinement accessibles qu'à ceux qui ont pris un risque légal qu'il faut avoir les moyens financiers, et sociaux, d'assumer, et sur lequel on reviendra dans le chapitre suivant puisque, dans la configuration que la grande majorité des adhérents du forum utilisent, sa possession est interdite à des citoyens français. Mais sans doute, pour ces amateurs de « sports à adrénaline », (plongée, parachutisme, VTT, escalade) qu'ils pratiquent là encore avec une remarquable unanimité, le risque, plus encore que pour les autres motards, appartient-il au quotidien.

Les Sportifs n'ont jamais été intégristes, et s'éloignent de plus en plus de l'objectif initial de leur forum : la fiabilité de leur modèle ne s'étant pas révélée à la hauteur de la réputation de la marque, certains des ses utilisateurs l'ont abandonné pour, toujours chez le même constructeur, choisir un modèle plus traditionnel et moins problématique, légalement comme mécaniquement, ou, parfois, acheter une machine aussi performante, mais chez un autre constructeur. En d'autres termes, les règles de fonctionnement du groupe sont bien plus souples que ne le laisse croire son objet et, au moins chez les contributeurs réguliers, ceux qui entretiennent le plus de relations en dehors du seul forum, cette « dissidence » risque d'y devenir majoritaire. Si le forum a une vocation nationale et internationale, ses membres résidants en Ile de France se retrouvent régulièrement dans un endroit idéal, le pub de Valentino, et organisent très souvent des sorties, de la balade dominicale aux déplacements sur plusieurs journées. Par la-même, le groupe des Sportifs, en dehors de son caractère largement privé, ressemble de plus en plus au Club ; si, en théorie, il reste, pour l'instant, consacré à un modèle et à un seul, il regroupe dans les faits des motards adeptes d'une certaine pratique de la moto, pourvus des moyens financiers nécessaires et qui partagent nombre de caractéristiques sociales. De cette manière, grâce aux affinités qui s'établissent entre eux, les Sportifs se rapprochent d'une autre forme de sociabilité très répandue qui relève, elle, exclusivement du domaine privé : le groupe de pairs.

voyages entre amis : les groupe de pairs

Car les appartenances multiples, dans lesquelles on est à la fois membre du Club et d'une autre structure, mais aussi où l'on roule à la fois dans une structure qui, comme le forum des Sportifs, connaît un minimum de permanence et, de façon informelle mais souvent très stable dans le temps, au sein d'un groupe de pairs, ne sont pas rares. Jean-Claude retrace ainsi le processus qui, après que « *la moto soit passée au second plan* » pour des raisons familiales et professionnelles, le conduit, une fois sa position sociale stabilisée, à entamer, en quelque sorte, une seconde carrière :

Et puis à la naissance de mon deuxième fils, je me suis dit bon, il faut à tout prix que je fasse la dernière virée, la dernière balade qui restera dans mon esprit, et puis après, avec deux enfants, mais au moins... Et puis là, c'est le début d'une autre aventure puisque je décide avec un copain... à l'époque j'avais une Triumph, ce copain aussi, c'était un copain d'enfance que j'avais rencontré en sixième et que j'avais retrouvé à un salon de la moto après dix ans de séparation, et on part faire le tour du Mont-Blanc par les routes qui tournent. Et puis on en parle, des copains disent : « je peux venir avec vous ? » et on se retrouve à partir à dix pour une balade mémorable, qui en fait a donné naissance à un pseudo-club et depuis douze ans, tous les ans on se fait une balade avec des gens comme moi de trente quarante ans qui

avaient un peu arrêté ou qui avaient plus de raison de rouler loin et depuis douze ans sans interruption ont fait une virée fin mai, on part quatre jours, on fait 2500 bornes de routes qui tournent (...) et depuis je revis une nouvelle jeunesse motarde en roulant plus qu'avant.

Lucio décrit un autre mode d'organisation, où son groupe nait d'une scission d'un groupe numériquement plus important, réunissant en l'occurrence les abonnés d'une liste de diffusion consacrée à la Fazer, un des roadsters les plus connus :

Moi j'avais monté d'autres listes avec des dissidents de la Fazer list, d'un groupe de connaissances on est passé à un groupe d'amis avec lesquels on continuait chaque année à faire des balades, on a une balade presque tous les ans dans les Vosges, on fait en général trois quatre grosses balades dans l'année avec ce même petit groupe depuis l'an 2000.

Et finalement, la forme la plus simple de ces groupements constitués entre connaissances consiste à partir à deux, comme ces motards que Fabrice a rencontrés lors d'un voyage au cap Nord :

Mais quand j'étais en Norvège je suis tombé sur deux rouennais qui font un grand trip moto chaque année, ils partent pour quinze jours-trois semaines, pas plus sinon leurs épouses sont pas contentes, donc il y en a un qui roule en FJR et l'autre en R1²⁰, en R1 en Norvège, c'est quand même courageux. Un petit sac à dos, sacoche de réservoir et c'était le gars en FJR qui portait tout.

On imagine facilement les avantages de ces groupes privés, entre motards qui se fréquentent et s'apprécient depuis longtemps et qui, s'étant rencontrés aux cours de leurs études ou de leur vie professionnelle, ont toutes les chances de partager, en plus d'une passion commune, un même niveau social et un même degré d'expérience. N'ayant pas d'existence publique, il leur est facile à la fois de limiter la taille de leur groupe, une condition indispensable au bon déroulement des sorties, et de sélectionner ses membres.

Du Club au groupe de pairs en passant par les diverses modalités de regroupement qu'offre Internet, il existe donc, du public au privé, tout un éventail de modes de sociabilité qui partagent une même raison d'être, pratiquer la moto ensemble, vont retrouver des normes et des valeurs communes, et dont le plus privé, et le moins formel, n'est pas nécessairement le plus éphémère.

4 - La sortie dominicale : règles officielles et « code de la route motard »

Car à côté de ces réunions qui sont à la fois des occasions de se voir et d'assurer, pour reprendre le terme par lequel elles sont désignées, une permanence, en particulier à destination des nouveaux venus, la sortie dominicale reste l'activité principale du Club, comme sans doute d'ailleurs de tous les groupes de motards sans objectif précis, tels que la compétition ou la mécanique sur des machines anciennes. On l'a vu, au Club, l'organisation en est très souple puisque, le plus souvent, les sorties sont ouvertes aux non-adhérents et l'inscription possible jusqu'à la dernière minute : il s'agit en fait de signaler sa présence, et d'être à l'heure le jour dit au lieu du rendez-vous, toujours fixé sur une aire d'autoroute, même si on la quitte aussitôt pour rejoindre, autant que possible, ces « routes qui tournent ».

En principe, la sortie se déroulera selon des règles à la fois strictes, formalisées puisque décrites sur une feuille remise au nouveau participant au départ et accompagnée d'une décharge de responsabilité à signer, et largement partagées dans le monde motard, au point de constituer, dit le document remis à l'occasion, « le code de circulation motarde en groupe ». Celui-ci porte à la fois sur la manière de se placer l'un par rapport à l'autre – rouler en quinconce, c'est à dire utiliser la largeur de la voie pour se mettre alternativement à gauche ou

²⁰ Si la FJR est une grande routière confortable souvent pourvue de valises latérales, la R1, sommet de la gamme sportive du même constructeur, avec sa selle à l'épaisseur symbolique et sa position de conduite couchée, représente le comble de l'inconfort.

à droite en fonction de la position de celui qui précède dans les portions rectilignes, s'aligner pour prendre les virages de la façon usuelle, celle que l'on a apprise en passant son permis, avant de revenir à l'ordre antérieur dans la ligne droite – et de respecter une certaine hiérarchie en fonction de l'expérience des participants – l'organisateur, celui qui, en principe, connaît bien la route pour avoir déjà repéré le parcours, en tête, le moins expérimenté ou le plus lent juste derrière lui, puis, « en fonction de la nécessité d'encadrer les moins aguerris et ceux que nous ne connaissons pas et dont nous ignorons les modalités de conduite », alternativement un adhérent et un néophyte, pour terminer par un motard expérimenté qui occupera l'autre fonction importante, celle du serre-file.

Presque fatalement, dans la pratique du Club, la situation se révèle bien différente, à un très important élément près. En effet, les règles de circulation en agglomération telles que les prévoit le Code de la route seront rigoureusement respectées : vitesses maximales, priorités, arrêt au signal stop ou aux feux. Quand le groupe se trouve scindé par un feu qui passe à l'orange, le premier concerné s'arrête et signale la situation d'un coup d'avertisseur. Ceux qui sont déjà passés se rangent alors sur le côté, et ne repartent qu'une fois le groupe reconstitué ; l'observation montre que cette pratique est rigoureusement suivie. Même si elle n'est pas écrite, une autre règle se constate à l'occasion du repas de midi : la consommation alcoolique commune reste largement en dessous des limites légales.

Ensuite, de retour sur ce terrain de jeu et d'affrontement composé de routes secondaires sinueuses, la règle s'efface. Si, en fonction de la vitesse imprimée par l'ouvreur et de la manière dont il s'estime apte à passer plus ou moins vite en virage, le rythme peut se révéler sensiblement différent d'une sortie à l'autre, la vitesse dépasse couramment les 120 km/h, les franchissements de lignes blanches ne sont pas rares, et, normalement, une sortie avec un groupe de motards ordinaires comme celui-ci doit générer suffisamment d'infractions dans la journée pour mettre en danger son permis.

Mais on se tromperait sans doute autant en ne voyant dans la vocation touristique, raison d'être du Club et de presque toutes les sorties qui y sont organisées, qu'un prétexte pour masquer d'un voile de légitimité des comportements qui le sont bien moins, qu'en adoptant le point de vue inverse, celui d'une vision enchantée où les sorties du Club ne seraient que de paisibles excursions à finalité culturelle, tant les deux points sont indissolublement liés. Nouveau venu et déjà très actif, Wayne, originaire du Nord, organise une sortie de deux jours dans l'Artois et le Boulonnais en prenant autant de soin à sélectionner les occasions de faire découvrir les beautés cachées, et les plaisirs gastronomiques secrets, de sa région natale que les routes que l'on va emprunter, en retenant, comme pour un Paris-Roubaix mais avec des critères inversés, celles qui offrent de belles courbes et de beaux revêtements, tout en avertissant que certaines lignes droites, qu'il connaît, comporteront un risque, celui d'un contrôle de vitesse par la gendarmerie, et qu'il conviendra alors de modérer son allure sur la sienne. Il s'agit, au fond, de choisir un itinéraire touristique, mais un itinéraire touristique parcouru sur ce terrain particulier qui fait le plaisir de la balade entre motards. Sur ce point la pratique du Club, où l'on n'hésite pas à s'attarder au restaurant au risque de ne pas respecter l'horaire prévu, s'oppose à celle des Sportifs dont les sorties n'ont aucun caractère touristique.

Ces observations ne sont que le produit de quelques sorties avec le Club, mais les constatations que l'on a pu y faire rejoignent précisément les procédures que Fabrice respecte dans ses sorties en groupe, et qu'il décrit ainsi :

Je préfère rouler avec des gens qui roulent comme moi, alors en ville on fait très attention, vraiment on roule tranquille, 50-60 obligatoire, éventuellement un petit 80 si on est sur un grand boulevard avec une bonne visibilité, mais en agglomération on fait vraiment gaffe. Mais ça n'a pas d'intérêt, le but c'est pas de rouler en ville. Après, ça dépend du type de

moto ; si on est sur des flat-twins, comme la majorité de mes copains, hors agglomération en rase campagne on est comme je roule moi d'habitude, c'est à dire entre 20 et 30 kilomètres au-dessus des limites de vitesse. (...) Le truc, c'est qu'on essaye quand même de rester en groupe, au pire, il y en a parfois qui s'autorisent une pointe de vitesse en ligne droite, il vont carburer pendant une ou deux minutes puis après ils vont ralentir et nous attendre, le but c'est pas qu'il y en ait qui partent à dix bornes devant, ils se tapent une bourre et après ils attendent. (...) Après, quand on est sur des terrains viroleux, là par contre c'est un peu la foire d'empoigne, bon l'idée c'est qu'il y en un qui ouvre la route, ça oui, il y en a un qui ferme, ça c'est sûr, et puis entre les deux ... le serre-file doit toujours être en dernier. La règle, c'est qu'il y ait jamais personne derrière lui, pour une question de sécurité ; on le voit, on sait que c'est lui le dernier, on est sûr que tout le monde est là.

On retrouve bien là ce « code de la route moto » qu'évoque Lucio, lui qui, comme Fabrice, organise souvent les sorties de son groupe, où il joue le rôle du serre-file :

Quand on part en groupe, je gère le groupe. Je mets toujours quelqu'un devant que je connais de confiance, je me mets quasiment toujours derrière, on roule selon les lois, enfin selon ce qui est dit dans le code de la route moto, s'il y en a un qui fait le con je vais le chercher et je le remets dans le rang, un peu comme un chien de berger.

Il existe donc bien un ensemble de normes assez strictement et universellement appliquées, propre à l'univers des motards, ceux du moins qui ont atteint une certaine maturité, qui vise à assurer le meilleur fonctionnement possible pour les sorties collectives, en limitant les risques puisque, par exemple, les conséquences d'une chute à la tête du groupe peuvent être dramatiques pour ceux qui suivent. C'est pourquoi l'on prendra grand soin à ne pas mettre en danger plus vulnérable que soit, ces piétons et cyclistes que l'on croisera en ville, et que, par tout une série de mesures qui vont du filtrage préalable que pratique le Club au rappel à l'ordre, on veillera à maintenir dans le groupe une organisation assez rigoureuse où, par exemple, en particulier quand l'effectif est limité, chacun aura au départ une place qu'il conservera pour la durée de la sortie.

On ne s'étonnera guère de constater que ces normes n'entretiennent à peu près aucune relation avec les règles codifiées, officielles et obligatoires connues sous le nom de Code de la route, et cela à la fois parce que celles-ci sont objectivement inadaptées à ce véhicule particulier qu'est la moto, lequel n'a rien à voir avec cette automobile pour laquelle sont conçues routes et Code, parce que l'usage que font de cet espace public les motards lors de leurs sorties dessine une géographie et un mode d'emploi spécifiques, totalement différents de ce qu'avaient prévu les autorités, et, plus globalement, comme on le verra au chapitre suivant, parce que, sur bien des points, ce Code est l'objet d'une contestation radicale.

5 - Le système de valeurs : « franche arsouille » sur les « routes à motards »

En abordant la question de ce que, faute de mieux, on appellera le système de valeurs en usage dans le monde motard, on entre sur un terrain où il faudra d'abord combattre la prénotion qui va abusivement plaquer sur la moto les jugements issus de la pratique universelle de l'automobile.

La prépondérance de l'automobile comme moyen de transport individuel a popularisé une conception ordinaire de la vitesse, celle qu'il est possible d'atteindre en ligne droite et sur autoroute, dont on a oublié qu'elle n'avait rien d'universel. Pour bien des motards, il existe ainsi une différence considérable entre la vitesse maximale théorique que permet la puissance de leur machine, et celle que le pilote peut supporter quand celle-ci est dépourvue d'un carénage protecteur, comme c'est le cas pour la catégorie des roadsters, machines qui représentent la majorité des ventes et dont on a vu, au Club, qu'ils équipaient les débutants : sauf à se coucher sur le réservoir, une position que l'on ne saurait garder sur des dizaines de

kilomètres, la force du vent interdit en pratique sur ces engins les vitesses supérieures à 140 km/h. Édouard, qui possède donc une Triumph Speed Triple, l'archétype du gros roadster, explique bien cette impossibilité :

Je crois que la Speed Triple, j'ai pas dépassé le 200 avec. J'ai du faire 200 simplement pour me dire « je l'ai quand même fait ». J'ai pas cherché à faire plus, d'abord parce qu'on est extrêmement mal dessus à cette vitesse-là, avec une moto qui n'est pas carénée je peux t'assurer que tu as intérêt à te coucher, mais tu travailles les abdominaux pour rester collé au réservoir. (...) Par contre, ça casse énormément les cervicales pour arriver à regarder devant soi. C'est abominable, tu tiens pas très longtemps. Par contre, je me suis amusé, dès que je prenais l'autoroute, à rester le plus droit possible, à la vitesse la plus rapide possible. Pour moi, c'est 140.

Bien que l'on utilise le même terme, le contenu de la notion de vitesse revêt donc, en fonction du véhicule utilisé, une signification radicalement différente : pour un automobiliste, la performance est celle de la voiture, donc de la puissance du moteur, donc des capacités financières, donc du statut social de son propriétaire ; pour un motard, qui dispose d'un vaste choix de motos souvent plus rapides et incomparablement plus performantes en termes d'accélération que n'importe quelle automobile pour un prix inférieur à 12 000 euros, c'est celle du pilote. La vitesse qui compte, pour nombre de motards, n'est pas celle que l'on peut atteindre en ligne droite : c'est celle que l'on peut, et que l'on ose, puisque, sur un deux-roues, le virage oblige à pencher d'autant plus la machine que l'on va plus vite, soutenir dans une courbe. Cette opposition entre ces deux conceptions de la vitesse, Lucio la décrit en ces termes :

Quand on fait des balades dans les Vosges on va au moins une fois en Allemagne, pour s'amuser. Effectivement je suis déjà monté à plus de 300 avec la moto d'un pote pour voir ce que ça faisait, ça m'amuse pas plus que ça. C'est aussi pour ça que je roule en roadster et pas en moto carénée. Moi ce que je préfère c'est les petites routes de montagne, les enchaînements de pif paf, c'est des routes où des fois 130 c'est déjà très très vite par rapport à l'état de la route. Mettre gros gaz en ligne droite tout le monde peut le faire, on se met la tête dans la bulle on met gaz et le compteur avance, le compte-tours aussi et après on freine.

Puisque « tout le monde peut le faire » à condition de disposer d'un véhicule adéquat, donc des moyens de l'acheter et de rien d'autre, la puissance seule n'est, en termes de distinction, d'aucune utilité. Elle ne permet en effet ni de marquer sa distance à l'égard des automobilistes, ni de s'inscrire dans une échelle de valeurs qui valorisera le pilote le plus « fin », le plus efficace et le plus courageux, et dévalorisera l'habitué des lignes droites, du beau temps et des Champs-Élysées, classement qui permet donc à la fois de dire qui est motard et qui, parmi les motards, est un vrai motard.

le virage, lieu d'affrontements, moment de vérité

Cet amour de la courbe a deux conséquences, puisqu'il génère d'une part cette échelle de valeurs viriles, avec à son sommet celui qui incline le plus sa machine, donc prend plus qu'un autre le risque d'une chute provoquée par une anomalie de la chaussée, trou, gravillons, flaque de gazole, ou d'une sortie de route si le virage se referme de manière inattendue, et à sa base celui qui n'ose pas suivre, "tafioler", "lopette", et d'autre part une géographie particulière des lieux les plus adaptés à ce genre de pratique, les "routes à motards".

Cette épreuve constante du virage, et le risque que l'on prend en l'affrontant, se retrouve dans les récits de ces sorties qui, pour un pli dans le revêtement, comme celui qui a interrompu pour longtemps la carrière de Sylvain, ou une plaque de gravillons, auraient pu mal tourner et

démontrent a contrario la maîtrise du pilote et sa capacité à affronter aussi bien le danger que le jugement de ses camarades de jeu. Valentino, qui, ouvrant souvent la route pour les Sportifs, occupe la position la plus exposée, décrit ainsi un incident lors d'une sortie dans le Morvan (reconstitué d'après une conversation) :

J'arrive trop vite dans un virage, freinage de trappeur, et là, à cause d'ondulations sur la chaussée, la roue arrière décolle. Du coup, l'ABS se déclenche, et je n'ai plus de freins. Je suis obligé d'élargir de quelques mètres, je passe sur l'autre côté de la voie, et un type arrive en face avec une (moto) BMW. Je mets du gros gaz, je rétablis la situation, et les autres derrière s'excusent (d'un geste auprès du motard en BMW) pour moi.

Fabrice, après avoir abandonné la Deauville qui lui valait les sarcasmes des habitués du groupe de discussion fr.rec.moto, raconte en ces termes aux abonnés du groupe une rencontre avec un motard pilotant une Honda PanEuropean, grande routière puissante, lourde, et fort peu apte aux exercices qu'il affectionne :

Je voulais en fait vous conter ma première véritable arsouille et avoir vos réactions sur les questions suscitées à la fin du message. (...) Je précise qu'avant d'avoir ma monture actuelle (une 850RT de juillet 2002 avec laquelle je viens de passer les 7.000 km), je roulais sur une Deauville, engin, comment dire... euh, creux, voilà, très creux ! avec lequel il était bien évidemment hors de question de me faire la moindre petite bourre au cours des 20.000 bornes que je lui ai fait parcourir en neuf mois.

Hier, jeudi d'Assomption, férié, beau temps, bécane rodée, commence à l'avoir bien dans les pattes : BALADE !!! Mon pote G, en Thundercat (qui nous lit de temps en temps mais ne poste pas encore) nous avait concocté un ch'tit road-book sympa de 300 km à travers l'est et le sud de l'Oise, (...)

En fin de journée, retour à allure cool (100-120 sur une départementale bien large), on décide de rentrer par la N2²¹ (...). Quelques bornes avant la bretelle d'entrée, une Honda Pan-European 1100ST, l'ancien modèle, immatriculée 91, nous double comme un éclair dans une ligne droite. Le gars devait être à facile 150-160 vu le différentiel de vitesse, on l'a à peine vu arriver, même pas le temps de saluer et lui ne l'a pas fait non plus.

Étant en tête, j'augmente légèrement le rythme, juste histoire de le garder en vue, mais sans vraiment le rattraper. Au bout de quelques minutes, je constate que le gars freine à mort avant chaque virage et que nous le rattrapons petit à petit... "Oh toi, mon gaillard..." (©) JBT. Je monte encore un peu, passe la Pan en exter dans un virage, sort le pied au passage (j'te pourris, mais je te respecte) et me repositionne bien à droite.

Le mec me repasse comme une bombe au premier bout de ligne droite, je le resalue de la main gauche, toujours pas de réponse. Je commence à lui mettre la pression en le collant un peu (à 5-10 mètres derrière, quoi), le type accélère encore et manque de se sortir grave au virage suivant, une grande courbe à gauche en entrée de forêt. Sa roue arrière est sortie sur le bas-côté, sablonneux à cet endroit, il a fait une grande gerbe de poussière, on a vraiment eu peur pour lui. A-t-il été effrayé par le panneau "Danger gravillons" qui était installé juste avant, l'incitant à redresser ? Mon pote a vu qu'il n'avait pas de lunettes de soleil, ni de visière fumée, peut-être a-t-il été ébloui...

Bref (courage, on approche de la fin de l'histoire), l'arsouille s'est poursuivie sur la N2 à un rythme encore plus élevé. La Pan envoyait sévère, il devait monter à 220-230 dans les bouts droits et je le rattrapais aux virages (ma RT ne passe pas le 200). Pas de bol, il ne connaissait visiblement pas la route alors que c'est mon terrain de jeu, je passe par là au moins une fois par mois depuis deux ans... Pour ceux qui connaissent, dans le trou de Vauciennes, dans le

21 Il convient de préciser que, sur une bonne partie du trajet que relate Fabrice, la Nationale 2 est une route à quatre voies avec terre-plein central où la vitesse est limitée à 110 km/h.

sens Soissons-Paris, je l'ai rattrapé dans la grande courbe gauche en descente et passé en exter dans le virage droit en bas, avant la remontée en ligne droite. (...)

Dix bornes plus loin, G qui nous regardait nous tirer la bourre depuis 30 km sans moufter, a décidé de faire parler la poudre et les chevaux de sa YZF 600. Alors que j'étais une nouvelle fois en train de me faire larguer en ligne droite, il nous a passé tous les deux en trois secondes. Je crois que c'est à ce moment-là que la Pan a commencé à se calmer. Il est resté derrière nous jusqu'à ce qu'il tourne sur la Francilienne. (...)

Conclusion: Mon pote et moi nous sommes perdus en conjectures sur le profil du conducteur de la Pan-European. Il conduisait un engin réputé plutôt calme, utilisé d'habitude par des motards expérimentés et rangés des voitures, mais en le conduisant comme un djeunz poireau en sportive : à fond dans les droites et comme une lopette en virage. Son équipement avait l'air de dater, avec un casque intégral blanc visiblement pas de la dernière génération et un blouson en cuir fin à l'esthétique franchement seventies, bleu ciel et blanc avec une barre rouge dans le dos.

Moi je parie pour un gars dans la quarantaine, qui a choisi une moto sûre, fiable et sans histoires pour juste faire le trajet domicile-travail tous les jours, mais qui n'a jamais appris à "piloter". Votre avis ? (...)

Et pour prévenir la volée de bois vert qui ne va pas manquer de m'arriver dans la gueule, je précise que tout cela s'est passé hier, en plein jour, visibilité optimale, phares allumés, avec tout l'équipement de rigueur, sur des routes dégagées, avec très très peu de trafic automobile, à des vitesses certes prohibées et répréhensibles, mais toujours en sécurité, avec clignotants pour chaque dépassement de voiture et tout et tout... Quoiqu'à un moment, la Pan m'a doublé en franchissant une ligne blanche continue, l'enfoiré !

Je tiens par ailleurs à signaler que de nombreux automobilistes bien aimables se sont gentiment rangés pour nous laisser passer, ce dont nous les avons dûment remerciés à chaque fois. Les caisseurs bien élevés n'ont pas (encore) tous disparu, même en Ile de France. (...)

En tout cas, ça fait sacrément plaisir de vivre ça, une petite bourre (en tout, 50 km au plus) en fin de journée, quand les motos et leurs conducteurs sont bien chauds, sans prendre trop de risques, avec enfin une machine vivante, qui me permet de ressentir des sensations nouvelles...

On le voit, tout y est : le combat singulier entre deux motards, la dévalorisation de la pure vitesse de pointe au profit à la fois de la finesse de pilotage et de la prise d'un risque calculé, lesquelles s'additionnent pour permettre le passage le plus rapide en courbe, l'ignorance manifeste aussi bien de la technique de conduite (« *il n'a jamais appris à piloter* ») que des codes du monde motard (les saluts auxquels il ne répond pas) du côté de l'inconnu qui, à la fois malgré sa machine et sa puissance, et à cause de la finalité utilitaire de celle-ci, font qu'on peut lui dénier le qualificatif de vrai motard, sa présence sur un « terrain de jeu » dont il ne maîtrise pas les particularités, les règles mêmes que l'on se donne dans ce que l'on respecte (les autres usagers, les lignes blanches) ou pas (la vitesse maximale), la cohabitation avec le monde étranger des automobilistes, qui sera d'autant meilleure que ceux-ci sont peu nombreux et compréhensifs, la fonction ludique de l'objet, le recours au vocabulaire traditionnel, « *comme une lopette en virage* », tout cela est présent dans ce texte hautement significatif, et même l'autodérision, fil rouge du Joe Bar's team²², ce JBT que Fabrice cite au passage.

²² Cette bande dessinée satirique, qui met en scène, entre bravades et mauvaise foi, les exploits, qui se terminent le plus souvent à l'hôpital, d'un quatuor de motards dans les années 80, est désormais inséparable du monde motard au point que l'on ne puisse plus imaginer qu'un site web consacré à la moto, pour peu qu'il ne soit pas commercial, ne lui fasse pas l'emprunt d'un dessin ou d'une réplique.

L'attrait invincible de la franche arsouille, au demeurant, n'a rien de purement masculin, comme le montre la malheureuse expérience de Brigitte lors de son unique sortie avec un célèbre moto-club féminin :

une fois j'avais vu sur Internet un club de motardes, alors il y a un peu de tout ça allait de trente à cinquante-cinq ans, à peu près, c'était pas des petites jeunes, c'était vraiment des femmes mûres avec mari, enfants, d'ailleurs le mari et les enfants à la maison pendant qu'elles elles faisaient de la moto, dont beaucoup d'ailleurs avec mari motard ou non, donc c'est assez marrant d'avoir une nana qui fait de la moto et pas le mari, t'en avait une qui était pilote de rallye, qui avait une Ducati qui se faisait chier à 140 derrière nous, sur les petites routes des Yvelines, tout d'un coup j'étais à 140 ou 150 et je la vois passer devant ...vroum comme un bolide, mais c'est pas mal quand même sur les petites routes, les petites départementales des Yvelines, on était une vingtaine de motardes c'était vachement sympa, quand même.

Trente à cinquante ans, grosses motos, mariées avec enfants : au sexe près, on retrouve des caractéristiques identiques chez les Sportifs, comme dans la plupart des membres du Club.

Pourtant, cette référence au Joe Bar Team, référence également présente dans les entretiens de Lucio et de Marco, le rappelle, cet affrontement n'est rien de plus que symbolique. Le respect des règles du « code de la route motard », l'encadrement assuré par les plus expérimentés, ceux qui, comme Marco, ont appris, à leur corps défendant, ce qu'il en coûte d'aller trop loin, et qui veillent sur leur groupe comme un « chien de berger » :

Généralement, quand j'organise une sortie, quand il y a de nouvelles personnes j'essaye toujours de ... je dirais pas que je fais la morale parce que bon, on a tous une quarantaine d'années, mais j'essaye quand même ... bon, chacun roule à son rythme, de toute façon chacun sait où on va, on s'attend aux intersections mais surtout chacun roule à son rythme, ne jamais aller plus vite que ce qu'on a envie parce que celui de devant va plus vite. Une balade en moto c'est vachement sympa, mais quand on emmène un copain à l'hosto ça devient plus sympa du tout.

contribuent à maintenir une certaine forme d'ordre dans ces sorties pourtant peu préoccupées du respect de la légalité. Si l'on « s'arsouille » sur les routes, on le fait, à la différence sans doute de motards plus jeunes, sans prendre de risque inconsidéré, et dans une dimension purement ludique, qui sera, plus tard, au pub, le prétexte de maintes railleries et plaisanteries, où, vraisemblablement, l'on montrera plus de respect pour les compétences de tel ou tel, surtout s'il roule sur une moto ordinaire, mais qui ne débouchera jamais sur les dangereuses luttes de prestige que décrivait François Portet.

les routes à motards

La route, ici, est un circuit, à condition qu'elle respecte un cahier des charges relativement précis, belles courbes, bon revêtement, largeur suffisante, faible fréquentation automobile, montées et descentes, cahier des charges finalement assez caractéristique de la moyenne montagne. La géographie sachant aussi se montrer injuste, on sera loin de retrouver ce type de conditions de manière uniforme sur tout le territoire, ce qui contraindra les habitants des zones défavorisées, le nord, la région parisienne, l'ouest, à des liaisons souvent longues avant d'atteindre ces lieux où pourra s'exprimer la pratique sportive. Toute une expertise, dans la reconnaissance, dans l'organisation des trajets, dans le parcours lui-même, voire toute une activité économique d'hôtellerie, de restauration, de guides touristiques, comme « La France à moto » ou le numéro hors-série de Moto Magazine, « Les plus belles routes de France », se développe autour des ces "routes à motards", que les parisiens trouveront dans la montagne de Reims, dans les Ardennes, dans le Morvan avec sa célèbre D 37 au départ de Château-Chinon, et au plus près avec la vallée de Chevreuse, dont les itinéraires, comme « les 17 tournants »

des cartes routières, une portion sinueuse de la D 91 au départ de Dampierre en Yvelines, longue à peine d'un kilomètre, sont aussi connus que fréquentés, par les motards aussi bien que par les autorités.

Cette expertise, on la retrouvera par exemple chez Valentino, qui, découvrant dans le Vexin une portion de route d'une vingtaine de kilomètres que, dit-il, personne ne connaît, donc que personne ne fréquente, et qui comprend une succession suffisamment rapide de virages suffisamment serrés pour procurer à la fois le plaisir du pilotage et l'assurance que, avec une telle configuration, les contrôles de vitesse y seront impossibles, en a fait un de ses terrains d'élection et se l'est en quelque sorte appropriée en la baptisant du pseudonyme qu'il utilise sur le forum des Sportifs.

Cette pratique, de plus en plus commune avec l'accroissement du nombre des motards, connaît même une amorce d'institutionnalisation, puisque, comme le détaille Moto Magazine dans son numéro de juillet 2005, le Conseil général de l'Hérault, en charge, depuis les lois de décentralisation, de l'entretien des routes départementales, avec son directeur des routes qui roule en flat-twin BMW et son responsable de la sécurité routière « également motard », a affecté un budget de 150 000 € à l'élimination des obstacles dangereux en cas de chute pour les motards sur un réseau de départementales, créant ainsi un circuit de 200 km dénommé « route Corinne ». Dans cette zone du sud des Cévennes où la densité de population est faible et l'activité économique sans doute rare, mais qui, par là-même, et par sa géographie qui assure climat agréable et virages sympathiques, possède des conditions aptes à attirer les motards, vient sans doute de naître le premier équipement touristique qui leur est destiné.

Au fond, comme pour les spots des surfeurs, il s'agit, avec la route à motards, de trouver, d'expérimenter et de faire connaître aux autres ces lieux où la nature, la DDE et les Conseils régionaux et généraux, ont créé les conditions qui permettent une pratique optimale de la moto en tant que loisir sportif, et qui deviendront la destination de ces sorties de fin de semaine qui, organisées de façon privée par de petits groupes homogènes, mais universellement répandues, ont largement remplacé, dans le calendrier du motard, la traditionnelle concentration.

La loi et les normes

Du permis à l'équipement, de la presse magazine au véhicule qui, même chez les constructeurs tels BMW, Honda, Suzuki, qui commercialisent à la fois des motos et des voitures, est vendu et entretenu par des concessionnaires spécialisés dans un réseau spécifique, il n'existe rien dans l'univers de la moto qui ne lui soit propre et reste irréductible à aucun autre univers, en particulier à celui de l'automobile. Il était alors fatal que son insertion dans cet espace public qu'elle partage avec les autres usagers de la route se montre problématique, et que cette difficulté conduise les motards à développer des pratiques qui, adaptées à leurs besoins mais indifférentes aux règles, risquent de se révéler souvent illégales. Ces pratiques, d'ailleurs, se trouvent en partie partagées par les usagers qui ont avec les motards ce seul point commun de leur vulnérabilité, cyclistes et piétons, et cela essentiellement parce que l'espace public et ses infrastructures aussi bien que les règles de son utilisation telles qu'elles sont codifiées dans le Code de la route sont conçus pour les véhicules à quatre roues, voitures, utilitaires, camions, autobus. Et si trottoirs et pistes cyclables permettent, en ville et en ville seulement, de fournir aux piétons et cyclistes un espace de circulation qui leur est légalement réservé, il n'en va pas de même pour les deux-roues motorisés, qui non seulement partagent l'espace des automobiles, mais le partagent en totalité puisqu'ils ont accès aux voies rapides et autoroutes interdits aux autres usagers vulnérables. En d'autres termes, c'est pour les motards et pour eux seuls que la concurrence dans l'utilisation de l'espace public, et surtout la confrontation avec les autorités qui le contrôlent, sera la plus vive, et la plus périlleuse.

1 - Un code de la route conçu pour les automobilistes

Pour les motards, l'illégalité dans leur pratique quotidienne s'analyse d'une façon assez différente de celle qu'évoque Jean-Marie Renouard ; maître de conférences à l'Université de Bordeaux et membre du CESDIP, celui-ci, pour « *As du volant et chauffards* », très improprement sous-titré « *Sociologie de la circulation routière* », a mené une enquête par entretiens auprès de trente-neuf automobilistes passant en jugement aux tribunaux de Versailles et de Libourne, donc par définition pour des délits suffisamment graves, grand excès de vitesse et conduite en état d'imprégnation alcoolique pour l'essentiel, pour les conduire devant un tribunal, expérience inconnue pour les motards qui ont participé à mon travail.

Malgré tout, l'enseignement essentiel de cet ouvrage peut être étendu aux motards puisque, pour Jean-Marie Renouard : « Au delà de l'apprentissage de la technique de la conduite et de la connaissance abstraite du code nécessaire à sa formation, l'automobiliste est surtout formé par les échanges avec ses pairs, leurs attentes et les pressions qu'ils exercent. » (Renouard, 2000, p 7). L'automobiliste, celui qu'il définit et qui se définit lui-même comme « *bon conducteur* » sera formé à la fois par le contact avec les autres automobilistes avec lesquels il partage l'espace commun, et par les expériences qu'il vit par ailleurs, dans un autre rôle, en tant que piéton, plus rarement comme cycliste. On pourrait ajouter qu'il lui arrive aussi, de plus en plus souvent, notamment dans les grandes agglomérations, de conduire un deux-roues motorisé. Et son objectif principal sera de rouler en toute sécurité, sans pour autant que cette

sécurité soit acquise par le seul fait de respecter scrupuleusement le Code de la route. Car : « La soumission automatique au code serait rationnelle seulement si les règles suffisaient à régler toutes les situations interactionnelles composant la circulation. (...) le code de la route indique en effet ce qui est légal, pas ce qui est normal. Les automobilistes conduisent d'abord en fonction de ce qui leur semble normal. Selon les situations, cette normalité et la légalité peuvent se fondre complètement ou au contraire s'opposer. » (*Renouard, 2000, p 10*).

La vitesse atteinte, souvent supérieure à la limite légale, aussi longtemps du moins qu'un radar fixe ne vient pas la réguler, par un flux dense de véhicules fournit ainsi un bon exemple d'une telle situation, où la loi s'oppose à une norme ; en effet : « L'impossibilité de respecter les vitesses légales tient aussi à ce que la norme de vélocité est collectivement construite. Le plus souvent, sauf si on est seul sur la route, cette norme préexiste à l'entrée dans le flux de circulation. Elle s'impose à tous les automobilistes. Elle définit le comportement de vélocité attendu de chacun par tous. » (*Renouard, 2000, p 57*). Jean-Marie Renouard définit ainsi trois grandes catégories d'automobilistes : « le *chauffard* est l'automobiliste qui ne respecte jamais les règles, alors que le *traînard* les respecte tout le temps même si la situation ne l'exige pas parce qu'il manque de confiance en lui. Le *bon automobiliste*, lui, respecte la règle ou commet des infractions en fonction de la situation. » (*Renouard, 2000, p 75*). Ce qui, pour les automobilistes, cette communauté d'occasion en constante interaction, fait le bon conducteur, c'est l'adhésion à une norme que, avec un peu d'expérience, chacun connaît, norme que refusent aussi bien le *chauffard*, qui se comporte comme s'il était seul sur la route et ne respecte ni loi ni norme, que le *traînard*, attaché à la lettre de la loi et donc ignorant les normes. Mais produire, à l'occasion, en fonction des circonstances, son propre code qui peut n'avoir qu'un rapport bien lointain avec le Code officiel constitue une transgression que l'autorité ne peut en aucun cas accepter : « Cette revendication à définir, à la place du législateur, une infraction, une limite, une norme de conduite adaptable aux situations est inacceptable pour la loi. Tout le monde lui doit obéissance, partout, sans exception et de la même façon (...) Admettre le contraire, lui reconnaître (*à l'automobiliste*) une certaine compétence pour négocier son rapport à la loi reviendrait à le considérer mieux informé et plus compétent que le législateur. » (*Renouard, 2000, p 82*)

Si les motards suivent aussi une norme qui peut, parfois, être la même que celle des automobilistes, s'ils pratiquent, avec bien plus de constance et d'enthousiasme, la transgression, ce qui les oppose aux automobilistes est quand même bien plus vaste que ce qui les en rapproche. Car les motards évoluent dans un milieu physique, une voirie conçue pour l'automobile avec ses aménagements dont certains, comme les glissières de sécurité simples, sont potentiellement mortels en cas de chute alors qu'ils sont destinés à assurer la sécurité des automobilistes, et dans un cadre réglementaire qui prend peu, ou pas du tout, en compte leur spécificité, comme avec le cas d'un stationnement sur les trottoirs, sanctionné pour tous les véhicules, y compris les vélos, au même titre que pour une automobile. On conçoit alors qu'une telle situation incite fortement à se doter de ses propres normes, et qui seront d'autant plus répandues, ou d'autant plus rares, qu'elle s'éloigneront de pratiques quotidiennes, formellement illégales mais universellement employées, comme la circulation entre les files de voitures, pour toucher des questions beaucoup plus contestées, comme la pratique consciente et fréquente des hautes vitesses, ou le débridage.

Des règles de circulation spécifiques sont d'abord indispensables dans l'absolu, et enseignées lors de la formation au permis moto, par exemple la manière de négocier un virage qui conduit à se déporter d'un côté à l'autre de sa voie de circulation, et donc à l'occuper en totalité dans sa largeur, ou les évitements qui visent à échapper aux pièges qui parsèment le revêtement des routes, plaques d'égout, trous, bandes glissantes, toutes manoeuvres

routinières et par ailleurs légales mais qui peuvent déconcerter les automobilistes. Mais ces règles peuvent aussi fournir une réponse commune à l'absence de prise en compte spécifique des capacités comme des besoins des motards, et on peut en dresser une classification allant du plus courant au plus extrême, du plus universel au plus rare, du plus commun au plus individuel, du plus toléré au plus sévèrement réprimé.

2 - Une sorte de hiérarchie des infractions, des plus universelles à une illégalité revendiquée : les Sportifs et la très haute vitesse

Il existe au moins deux pratiques illégales constantes chez les utilisateurs de deux-roues à moteur, voire chez les cyclistes : la remontée entre les files de voitures, lorsque celles-ci sont à l'arrêt ou circulent à faible vitesse, et le stationnement sur les trottoirs. Elles présentent la propriété de se situer toutes deux, en quelque sorte, dans une zone grise, où existe, ou a existé, une certaine tolérance de la part des autorités, laquelle a pu faire l'objet d'une circulaire écrite. Ces deux pratiques, ainsi, le cas échéant, que l'autorisation de circuler dans les couloirs d'autobus, sont l'objet de revendications de la part des organisations de motards, lesquelles visent à les faire tolérer, et cherchent à les codifier, en insistant par exemple sur un code de bonne pratique du stationnement sur les trottoirs, admissible si celui-ci ne gêne pas les piétons, ou de la remontée entre les files, acceptable à condition que le différentiel de vitesse avec les automobiles ne dépasse pas 20 km/h. A Paris, cette revendication, après une négociation de plusieurs années avec les deux autorités concernées, la Mairie et la Préfecture, a produit un tel texte, la Charte du deux-roues motorisé ; signé en mars 2007 par les organisations de Motards, la FFMC en particulier, et la Mairie de Paris ce texte, qui n'a de toute façon aucune valeur réglementaire, n'a pas eu l'aval de la Préfecture, au motif : « qu'il n'est pas envisageable qu'une Charte locale, quel que puisse au demeurant être l'intérêt de certaines de ses dispositions, fasse la promotion de pratiques non autorisées ».

Ces tentatives pour amender un Code de la route qui ne prend guère en compte que les automobilistes ne se limitent par ailleurs pas à l'univers du deux-roues motorisé. Le Club des Villes Cyclables, groupe d'intérêt visant à promouvoir le développement de la bicyclette en ville et rassemblant près de deux cents collectivités locales dont l'essentiel des grandes villes à la notable exception de Marseille, ainsi que des associations comme la FUBicy, Fédération des Usagers de la Bicyclette, revendique ainsi l'ajout d'un « Code de la rue » au Code de la route, qui autoriserait les cyclistes à remonter les files par la droite, ou à franchir un feu rouge pour tourner à droite.

On se trouve en somme là dans une situation où, dans un cadre géographique précis – urbain et péri-urbain, donc une zone où, sauf axes particuliers, les vitesses autorisées ne dépassent pas 50 km/h, et où la densité d'usagers vulnérables, piétons et deux-roues, est particulièrement forte – sur un nombre très réduit de pratiques à la fois universelles et, dans la lettre de la loi, souvent difficiles à réprimer puisqu'il n'existe pas, par définition pourrait-on dire, d'infraction de « remontée entre les files », dans la mesure sans doute où l'on n'a pas encore inventé d'automobile assez étroite pour se livrer à un tel exercice, une action collective se met en place, qui vise, non plus seulement à la tolérance, mais à la transformation de cette tolérance en règle de droit par la modification du Code de la route.

Si donc, à son niveau le plus élémentaire, l'illégalité peut être l'objet d'une action collective visant à l'abolir, les règles que nombre de motards emploient au quotidien, ou plutôt, comme on l'a vu avec les sorties du Club, les transgressions qu'ils s'autorisent, et qui concernent essentiellement les limites de vitesse, ont à la fois très peu de chances de se voir tolérer par les autorités, et vont fortement varier en fonction d'un certain nombre de paramètres, qui, en fait,

se résumant à un seul : la maîtrise que le pilote pense posséder de son engin, laquelle est directement fonction de sa formation et de son expérience.

Sabine, qui assouvit une très ancienne ambition en roulant à moto, ambition qu'elle a confortée en choisissant comme deuxième machine une 750 cm³ lourde et haute de selle avec laquelle, en raison de sa petite taille, elle éprouve des difficultés à poser le pied à terre, fait preuve d'une très grande prudence :

Oh moi, j'essaye de respecter toutes les règles à part celle de remonter les files qui est a priori interdite, mais bon ça me paraît pas la plus dangereuse, quoi. S'il y a quelqu'un qui traverse un passage clouté je vais m'arrêter, si c'est orange je vais m'arrêter, des fois je me fais engueuler.

Kenny, dont on a vu à quel point il considérait ses capacités de pilotage comme perfectibles, illustrera une situation intermédiaire, assez semblable à celles du « bon automobiliste » de Jean-Marie Renouard :

il y a des règles que je sais ne pas respecter dans certaines circonstances : les limitations de vitesse, bien entendu : sur autoroute, seul, sans risque : 150 – 160 km /h sur Paris-Clermont.

Fabrice a par contre développé tout un système de justifications de ses transgressions persistantes :

Sur la route, l'idée c'est qu'on respecte la sécurité, il y a une idée de responsabilité, mais qui est déconnectée du code de la route et de la lettre de la loi. On respecte, on va dire l'esprit mais pas la lettre. Clairement, pour moi, j'ai une formule choc pour dire que les limites de vitesse, c'est pour l'automobiliste qui sait pas conduire. Une limite de vitesse en virage, c'est pour le blaireau de base qui sait que s'il passe le virage à cette vitesse-là il est sûr de pas se sortir. Déjà quand j'étais en voiture je prenais les virages systématiquement 20 ou 30 km/h au-dessus de la vitesse indiquée à l'entrée.(...) et en moto je continue c'est à dire qu'un virage que je connais qui est marqué à 70, je sais que je peux le prendre à 120-130, en penchant bien, si il n'y a pas de circulation, si c'est sec, si il n'y pas d'huile sur la chaussée, de raccord de bitume, des choses comme ça, en conditions optimales on peut très facilement prendre un virage jusqu'à deux fois plus vite que la limite indiquée.

Mais sa règle en virage ne vaut pas pour les lignes droites :

En ligne droite ça peut monter beaucoup plus haut mais là il n'y a aucun intérêt, là j'ai fait presque trois heures d'autoroute pour venir, sur l'autoroute je suis à 140-150 réels, au GPS, je me cale à 140-150 compteur, et ça suffit.

On retrouve cette opposition entre le virage, où s'exprime la compétence du motard en son domaine, qui laisse au « blaireau de base » en automobile, ni assez formé ni suffisamment expérimenté pour le suivre sur un terrain dont il possède donc l'usage exclusif, le soin de respecter la règle, et la ligne droite autoroutière qui ne réclame aucune compétence, et qu'on lui abandonnera donc d'autant plus volontiers. Du moins, quand on n'appartient pas au groupe des Sportifs voire, à l'intérieur de celui-ci, au petit clan des amateurs de très haute vitesse.

Dans ce cercle, Valentino joue en quelque sorte le rôle d'initiateur, voire de théoricien, d'une pratique qui consiste, selon des modalités qui visent à réduire les aléas, sur des portions d'autoroutes délimitées où certaines circonstances, le fait de rouler de nuit par exemple, permettent de maximiser ses chances d'échapper aux contrôles, où le trafic est faible et la qualité du revêtement excellente, à pousser sa machine au maximum de ses possibilités donc, avec les motos des sportifs, de dépasser les 250 km/h. Un peu comme les surfeurs avec leur spots, Valentino dispose ainsi d'un petit catalogue de lieux où il sait, souvent seul, parfois avec un de ses camarades, Valerio par exemple, pouvoir se livrer de temps à autre à cet exercice, lieux auxquels il a donné des noms, comme « StarWars », une portion d'autoroute éclairée où

la vitesse lui fait percevoir les taches de lumière des réverbères comme une seule traînée continue.

S'il y a bien là de quoi effrayer les bonnes âmes, si l'on se trouve en effet dans une transgression potentiellement lourde de sanctions pénales, on voit aussi à quelle point elle est soigneusement organisée. Elle ressemble ainsi aux stratégies qu'utilisent les fumeurs de marijuana d'Howard Becker pour limiter les risques sociaux de leur consommation régulière, donc éviter d'être découverts sous l'emprise de la drogue : « Ce mode de consommation suppose soit une autre attitude devant le risque d'être démasqué par des non-fumeurs, qui consiste à admettre que l'on peut fumer sous le nez de ceux-ci, soit une forme de participation à la vie sociale qui supprime presque tous les contacts avec les non-fumeurs » (*Becker, 1985, p 91*). Puisque la seconde stratégie est impossible à mettre en oeuvre, les amateurs de très haute vitesse vont donc tout faire pour éviter d'être démasqués, par exemple en rendant leur plaque d'immatriculation illisible en la maculant de graisse.

Howard Becker évoque une seconde limite sociale à la consommation de marijuana, l'impératif moral : « Un autre facteur règle la consommation de marijuana : les notions morales conventionnelles, et plus précisément les impératifs moraux fondamentaux qui prescrivent à l'individu de se soucier de sa propre santé, de son propre équilibre, et de se conduire raisonnablement. » (*Becker, 1985, p 96*). Sans doute parce que la haute vitesse ne constitue qu'une transgression supplémentaire et, si l'on tient compte du temps que l'on y consacre comme du fait qu'on ne met alors d'autre vie en danger que la sienne, mineure par rapport à d'autres, l'impératif moral ne semble guère poser de problème, et pas même à Valerio, pourtant officier de police judiciaire :

Bon on a une moto, moi, personnellement, je l'ai déjà mise à plus de 285 compteur (...) Non, j'ai pas de problème par rapport à ça, je sais que je transgresse, je sais aussi que si jamais je me fais choper ben je vais morfler deux fois plus que n'importe qui puisqu'il n'y a pas de cadeaux pour nous avec la justice, maintenant je le fais pas dans n'importe quelle situation non plus, je prends en compte beaucoup de paramètres... en fait, ma transgression se limite à la vitesse et au débridage.

Il en pose en fait d'autant moins que, comme on va le voir maintenant, la haute vitesse ne constitue qu'un volet d'une transgression beaucoup plus générale, qui viole une disposition réglementaire ancienne et que le monde motard condamne unanimement en lui déniait toute légitimité : la prohibition de la vente des motos dépassant une certaine puissance.

3 - L'interdiction de commercialisation des motos de plus de 100 cv

Dans la longue liste des mesures prohibitionnistes qui, depuis le milieu des années 70, ont existé à l'état de projet, comme l'application du taux de TVA majoré aux motos de plus de 450 cm³ ou le bannissement des cylindrées supérieures à 750 cm³, ou bien ont fait une apparition fugitive, telle la vignette moto, instaurée en 1979 et supprimée en 1981, la limitation de puissance des motos commercialisées en France se singularise par sa persistance. Entrée en vigueur au 1er janvier 1986, cette mesure issue du décret n°84-1065 du 30 novembre 1984, généralement et improprement connue sous l'appellation "loi des 100 cv" se réduit, en fait, à un simple alinéa de l'article R311-1 du code de la route, lequel définit une motocyclette comme un "véhicule à deux roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur et dont la puissance n'excède pas 73,6 kilowatts (100 ch)". Cette disposition extrêmement discrète puisqu'elle tire son efficacité d'un fonctionnement en cascade, un véhicule sortant des définitions du code de la route ne pouvant être homologué par le Service des Mines, un véhicule non homologué ne pouvant légalement circuler dans l'espace public, mais pouvant être utilisé dans l'espace privé de la compétition sur circuit fermé, le conducteur d'un véhicule non homologué circulant dans l'espace public s'exposant, au minimum, et en plus de pénalités sur lesquelles on reviendra, à un refus de prise en charge de son assurance en

cas d'accident, peut donc paraître anodine au premier abord. Elle reste sûrement presque totalement ignorée du législateur comme du politique, alors qu'elle influence pourtant de façon absolument déterminante les pratiques d'une bonne partie des motards français, dans la mesure où elle les conduira si besoin est à opter pour une situation illégale qui se trouve, en particulier depuis la loi Sécurité et développement des transports de janvier 2006, très fortement réprimée.

une question spécifiquement française

La définition de l'article R311-1 possède la double caractéristique de poser une restriction absolument unique en Europe, et d'interdire à tous les motards français, quels que soient leurs capacités comme leur expérience, de conduire ces véhicules ; fixant une frontière, comme souvent, arbitraire, puisque le fait qu'elles soient conformes au Code de la route n'empêche pas de commercialiser des motos dont la vitesse dépasse 240 km/h, sa finalité est purement symbolique. Cette mesure ne vise nullement à assurer la sécurité de qui que ce soit : elle vise à désigner un engin particulier comme intrinsèquement dangereux, et dangereux à un point tel que, au même titre qu'une drogue, ou une arme de guerre, sa commercialisation ne saurait être autorisée. Il s'agit, en somme, d'une mesure de stigmatisation, stigmatisation qui, de plus en plus, crée des délinquants, et qui a d'autant moins de chances de ne pas être perçue comme telle que, nécessairement, elle ne va concerner que des motards déjà avancés dans leur carrière, clients privilégiés de ces motos qui, par ailleurs, ne sont pas parmi les moins chères, et donc, professionnellement et socialement, les plus intégrés.

Au moment de son introduction en 1986, l'impact de cette mesure sur le marché de la moto était très marginal, puisque seuls de rares modèles très sportifs dépassaient la limite. Depuis, avec l'augmentation constante des puissances spécifiques comme des cylindrées, son effet n'a fait que s'étendre au point que, si l'on retient les modèles vendus à plus de mille exemplaire pour l'année 2005, les motos dont le moteur a été bridé pour satisfaire à la norme représentent plus de 40 % du marché, donc bien plus d'une moto sur trois. Et plus la cylindrée est importante et son caractère sportif affirmé, plus l'écart entre ce qui est légal en France, et ce qui est autorisé partout ailleurs en Europe, grandit : ainsi BMW commercialise depuis 2005 un quatre-cylindres de 1200 cm³ dont la puissance, pour la version sportive, atteint 123 kW. L'écart de 67 % entre les puissances disponibles en France et dans le reste de l'Europe entraîne deux conséquences inévitables, l'une technique, l'autre sociale, et que résumait Marco :

n'importe quel motard belge, allemand, tous les motards du monde peuvent venir rouler légalement en France avec une moto de 200 cv et nous on n'a même pas le droit de rouler avec une moto de 110 cv. On a largement de quoi pulvériser tous les excès de vitesse avec une moto de 100 cv, le problème c'est qu'on se retrouve avec des motos qui sont mal bridées.

Techniquement, plus l'écart entre puissance d'origine et puissance autorisée sera important, plus l'effet en sera sensible pour l'utilisateur. Car une adaptation subtile aux seules spécificités nationales impliquerait de concevoir deux moteurs entièrement différents, l'un pour la France, l'autre pour le reste du monde ; une telle opération ne pouvant être rentable, les constructeurs se contenteront d'une limitation brutale qui handicape sévèrement l'agrément d'utilisation. Et socialement un acheteur potentiel, conscient du caractère arbitraire d'une contrainte qui n'existe nulle part ailleurs en Europe, sera fortement tenté, s'il considère que le jeu en vaut la chandelle, d'entrer dans la clandestinité.

une répression de plus en plus lourde

Ainsi, une fraction non négligeable des motards français roulent sur des véhicules dont l'usage est interdit en dehors des circuits ; ils sont, en d'autres termes, en permanence, dans une illégalité revendiquée, qui s'apparente à ce que, dans certains milieux pourtant fort peu

adeptes de la moto, on qualifie de désobéissance civile. Or, cette désobéissance coûte de plus en plus cher. Pendant longtemps, la répression s'est désintéressée des motards pour ne se préoccuper que des jeunes utilisateurs de cyclomoteurs, et plus encore des professionnels spécialistes du secteur qui leur fournissaient les pièces nécessaires à l'amélioration des performances de leur deux-roues, et dont on a vu un exemple au deuxième chapitre avec Lucio. Sans que l'on puisse y trouver de fondement, sinon rationnel, du moins opportuniste, puisque, rapportée à l'évolution du parc, la mortalité routière à moto, depuis 1980, ne cesse de baisser, la loi n°2006-10 dite « sécurité et développement des transports » va, dans son article 21, modifier ainsi l'article L-321-1 du Code de la route :

« Le fait d'importer, d'exposer, d'offrir, de mettre en vente, de vendre, de proposer à la location ou d'inciter à acheter ou à utiliser un cyclomoteur, une motocyclette ou un quadricycle à moteur qui n'a pas fait l'objet d'une réception ou qui n'est plus conforme à celle-ci est puni de six mois d'emprisonnement et de 7 500 EUR d'amende. Lorsque cette infraction est commise par un professionnel, elle est punie de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 EUR d'amende. Le véhicule peut être saisi. »

Le rapporteur du texte pour l'Assemblée Nationale, Dominique Le Méner se montrait, dans son commentaire, par ailleurs remarquable concentré de préjugés ethnocentristes, autrement plus explicite :

« Les motocyclettes de grosse cylindrée sont presque toutes débridées, généralement par des professionnels. Cette augmentation de puissance, souvent de plus de 50 %, procure à ces engins financièrement très accessibles, des performances très supérieures à celles de toutes les automobiles (vitesse maximale proche de 300 km/h), ce qui incite leurs utilisateurs à rouler très au-dessus des vitesses maximales autorisées et contribue ainsi à la très forte accidentalité des conducteurs de ces véhicules, dont les performances sont incompatibles avec leurs autres caractéristiques techniques (freins, pneus) et l'expérience de leurs jeunes utilisateurs. Leurs pétarades sont également difficilement tolérables pour les riverains, sans compter que ces véhicules consomment jusqu'à 40 % de plus, ce qui induit d'autres nuisances. »

La lourdeur des peines qui attendent désormais le contrevenant amplifie considérablement les risques auxquels il s'exposait déjà, comme le refus de prise en charge par son assurance en cas d'accident. Dès lors, à la liste déjà complexe des stratégies mises en oeuvre pour « débrider », c'est à dire faire sauter cette limitation de la puissance ou plutôt, suivant l'expression consacrée, « remettre sa moto aux normes européennes », va s'ajouter un ensemble de réponses à l'accroissement de la répression, contestation institutionnelle de la réglementation, renforcement de sa déviance ou, à l'inverse, retour dans le rang.

les stratégies de contournement

Suivant les marques, le débridage peut se révéler assez simple, au point que l'on en trouve la recette sur Internet, ou redoutablement complexe, ce qui implique un ensemble de manoeuvres que Valentino détaille :

En fait, le concessionnaire chez qui je l'ai achetée vend des motos bridées, conformément à la loi. En revanche, quand il en a vendues deux, trois ou quatre, il propose à leurs propriétaires de les lui ramener, il les met sur un camion, il les emmène en Belgique, il les fait débrider en Belgique et il les ramène ensuite. Coût de l'opération : 70 euros pour le propriétaire.

Au sein du groupe des Sportifs, le débridage est devenu une obligation, au point d'entacher la réputation de ceux qui restent en configuration d'origine. Comme pour les fumeurs de marijuana, l'entrée dans le groupe, ici au moyen d'une simple inscription au forum, donne accès à tout le savoir pratique déjà accumulé : on met volontiers au courant le nouveau venu et, par courrier électronique, donc de manière personnelle et confidentielle, on lui fournit

l'adresse du concessionnaire belge où le groupe a ses habitudes. Pour le cas de Valentino, une situation particulière lui a fourni une occasions à saisir :

Moi, pour faire débrider la moto, je téléphone au concessionnaire, il me dit : « vous venez quand vous voulez ». Bon, et après, comment ça se passe, il me dit, « c'est moi qui vais la débrider », parce que, je reviens un peu en arrière, le bridage sur cette moto c'est un programme informatique qu'il faut enlever sur le calculateur. En revanche, le fait d'enlever ce programme informatique laisse la trace de qui l'a enlevé. C'est pour ça que les concessionnaires renâclent au débridage. Alors, le type me dit : « je vais vous la débrider moi-même ». Je lui dit : « mais ça va laisser la trace », il me dit : « oui, mais c'est pas gênant parce que je dois faire un crash informatique pour remettre mon système informatique à plat, donc c'est pour ça que je peux me permettre de le faire ».

Bien d'autres pratiques, comme l'envoi des boîtiers électroniques, que l'on peut programmer pour limiter, ou pas, la puissance, en Suisse, existent, et qui permettent de contourner la restriction sans risque pour le concessionnaire, puisque l'opération n'est pas effectuée par lui, et a lieu dans un pays où elle est légale. De la même façon, l'acquisition d'une licence de pilote donne la possibilité de faire débrider légalement son engin, qui sera alors réglementairement limité à un usage sur circuit, et de rendre légale, sinon son utilisation sur route, du moins sa possession, technique dont Marco pense que nombre des Sportifs la pratiquent :

on en discute pas trop, mais plusieurs vont tourner à Carole en semaine, et pour tourner à Carole en semaine, il faut une licence.

Reginald, le président du Club, a de son côté mis en place une opération complexe pour faire débrider sa nouvelle acquisition : il a créé une adresse électronique qui lui a permis de commander en Belgique, de manière parfaitement anonyme, les pièces nécessaires qu'il est allé chercher et que, puisque ses comptes n'en garderaient pas la trace, son concessionnaire lui a alors montées. Et si les concessionnaires ne sont sûrement plus nombreux à accepter de faire ce type de modifications ce qui, soit parce qu'ils les réalisent eux-même, soit lorsque, comme les Sportifs pour lesquels un équipement particulier est nécessaire, ils les font effectuer à l'étranger, ne handicape guère les motards, ceux-ci se voient proposer, comme Valentino lors d'une révision fin novembre 2006, de faire remettre leur moto aux normes françaises, au prétexte que, face au durcissement de la répression, beaucoup de clients le demandent.

les effets de la répression : contestation, ou rentrée dans le rang

S'agissant d'une mesure réglementaire vieille de plus de vingt ans, l'accroissement récent des pénalités sanctionnant les infractions vient brutalement rompre un équilibre ancien, où le fait d'être hors-la-loi ne prêtait guère à conséquence. Avec ce nouvel article du Code de la route le débridage, aussi bien à cause de la lourdeur des sanctions qui l'accompagnent que par la mise en place des filières clandestines qui permettent de contourner la loi, devient un délit qui ressemble à bien d'autres trafics. Mais, contrairement sans doute aux préjugés du législateur, le public qui bascule ainsi, non pas tant dans l'illégalité banale du stationnement interdit, voire de l'excès de vitesse, que dans une délinquance propre au monde motard, se compose, pour toutes les raisons qui ont déjà été évoquées, en fait de « jeunes utilisateurs » irresponsables, d'adultes expérimentés, socialement intégrés et appartenant souvent aux catégories socioprofessionnelles supérieures, comme les Sportifs, comme Reginald, mais aussi comme Jean-Claude, qui résume ainsi son sentiment :

ce qui est né depuis deux trois ans, depuis que la répression est très forte ... j'admets pas d'être traité comme un dangereux ... de risquer des peines de prison parce que ma moto est débridée, de payer des amendes fabuleuses parce que je roule à 180 sur une autoroute

déserte, et cet espèce de sentiment de révolte me pousse à vouloir vraiment me révolter, à chercher le moyen d'être un véritable anarchiste alors qu'en fait, à la base, je suis qu'un bon citoyen qui paye ses impôts.

Cette illégalité, de plus, se situe à l'opposé d'autres pratiques réprimées pour des raisons et dans des proportions comparables : là où, par exemple, la consommation de marijuana sera interdite dans presque tous les pays européens, à très peu d'exceptions près, la France se trouve, à l'inverse, seul membre de l'Union Européenne à prohiber les motos de plus de 100 cv. Cette spécificité a permis à la FFMC d'organiser, suivant des procédures similaires à celles qu'utilisent des organisations de consommateurs comme UFC-Que Choisir, une collecte de plaintes²³ adressées à la Commission Européenne, destinée à faire abolir cette mesure au motif de la discrimination qu'elle instaure entre citoyens européens. L'opération visait à recueillir des plaintes individuelles et donc nominatives, plaintes dont le nombre a dépassé les 15 000, soit à peu près trois fois l'effectif des adhérents à la FFMC. Loin d'être donc une simple mobilisation des militants déjà acquis à la cause, son succès montre comment, par le canal institutionnel du mouvement motard, l'action collective légaliste peut représenter une des réponses possibles au défi posé par l'accroissement des sanctions.

Mais si les Sportifs ont massivement participé à l'initiative de la FFMC, celle-ci ne les aide guère, au quotidien, et à court terme. Et là, il semble bien que ce groupe, réuni au départ autour d'un unique modèle de moto d'une puissance bien supérieure à la limite légale, connaisse de plus en plus de « *dissidents* » : si Valentino a choisi une moto d'un autre constructeur, encore plus puissante, et débridée, Marco, Valerio, d'autres, ont acheté un modèle du même fabricant, d'un type tout à fait différent, doté d'un moteur dont, d'origine, la puissance ne dépasse pas la limite légale française ; ainsi, ils ne sont plus hors-la-loi, puisque leur nouvelle moto n'est pas bridée.

On le voit, on se trouve au coeur d'un processus qui s'élabore en continu, élaboration qui est loin d'avoir atteint son terme même si, depuis la loi récente, les choses s'accélèrent, et dans lequel chaque progrès de la répression contraint cette fraction des motards qui ont choisi de contourner l'interdit à la fois à trouver des solutions nouvelles, et à les trouver avec plus de risques et de manière plus clandestine, comme dans cette situation que relate sur le forum l'un des Sportifs :

quant à notre pote qui s'est tué en mai en Z (à la sortie en Dordogne) on a fait fissa à rapatrier la moto pour la rebrider, un fil à rebrancher et quatre rondelles à mettre, mais si ça avait été (X, leur modèle avec lequel on ne peut procéder de cette manière artisanale) comment on aurait fait ? L'expertise c'est la loterie, pour dany (X) y a eu expertise, pour nico (Z) y'a pas eu d'expertise !

là ou d'autres, à l'inverse, acceptent de voir leur choix en matière de motos haut de gamme sévèrement limité aux quelques modèles qui ne dépassent pas la puissance autorisée ce qui, au demeurant, n'est jamais qu'une manière légale de refuser la contrainte posée par la loi.

En roulant à moto, on ne choisit pas seulement la nature de sa déviance mais aussi, fatalement, son degré. Plus précisément, une fois entré dans cet univers considéré, qu'on le veuille ou non, comme déviant, diverses options sont ouvertes, et le sont d'autant plus largement qu'on roulera plutôt en solitaire, donc à l'abri de la pression des normes d'un groupe. Sabine, Frédéric ou Pierre, ingénieur BTP bientôt retraité qui roule sur une Harley-Davidson Sportser 1200R, modèle tranquille par excellence mais au potentiel de distinction maximal, sont de ceux qui se contentent du fait d'être motard, et respectent pour l'essentiel les

23 L'opération est décrite sur le site web <http://www.motardsencolere.com/-100cv-.html>

règles, en partie par choix aussi bien que par nécessité puisque leur machine leur ferme les portes de la haute vitesse, en partie par volonté avec Pierre qui, isolé dans ce choix, respecte « *par principe* » les interdictions et est « *relativement pour la répression parce que les gens abusent* ».

Lucio, chez les Sportifs, ou Kenny, au Club, roulent au-delà des limites de vitesse mais sur des motos bridées, ce que Kenny justifie ainsi :

le jeu n'en vaut pas la chandelle, je sais de toute façon que je ne réussirai jamais à aller aux limites de la moto bridée. Donc pourquoi la débrider, si ce n'est pour avoir des emmerdes au niveau de l'assurance ou de la police. Cela dit, je comprends tout à fait les gens qui débrident ; je ne me permettrais pas de juger, c'est leur choix personnel mais honnêtement avec la Sprint, j'ai pas encore atteint les limites.

D'autres, enfin, sont en « full power », et dans l'illégalité totale. Une des caractéristiques de la déviance des motards tient donc à cette option qui leur est offerte d'aller plus ou moins loin dans l'illégalité, voire, sinon de ne pas y entrer du tout, du moins de le faire de façon très fugitive, option refusée aux consommateurs de marijuana dont la pratique, si occasionnelle et exceptionnelle soit-elle, reste totalement illégale.

On constate en tout cas que l'on trouve là, dans la lignée du travail d'Howard Becker, un exemple de la manière dont un groupe particulier définit ses propres normes, les met en oeuvre, et les justifie tout en récusant la légitimité de la pénalisation qui le frappe. Il lui suffit pour cela de procéder à une simple opération symbolique, de présenter le débridage comme une « remise aux normes européennes » pour en inverser le sens, et faire de cette limitation de puissance, en fait de mesure destinée à améliorer la sécurité, une brimade que rien ne peut légitimer, puisqu'elle est unique en Europe.

Conclusion

Ce travail visait donc à vérifier la validité de deux hypothèses qui sont, en quelque sorte, imbriquées l'une dans l'autre. Car il n'allait pas forcément de soi de faire des motards, qui après tout ne sont, formellement, qu'une catégorie particulière d'usagers de la route au même titre que les cyclistes, avec des devoirs, être titulaires d'un permis spécifique et respecter le Code de la route, et donc, en principe, les mêmes droits que les autres, un groupe formant un objet sociologique précis et, qui plus est, déviant. Et il était sans doute encore plus hypothétique de distinguer, à l'intérieur d'un tel groupe, deux pratiques, l'une juvénile, l'autre mature, suffisamment distinctes pour justifier de ne s'intéresser qu'à la seconde.

On pouvait, en étudiant des motards âgés de quarante ans, et seulement armé de son bon sens et de ses préjugés, s'attendre à trouver des pratiquants dotés de vingt ans d'expérience, voire plus s'ils commencent en 125 dès seize ans, ne comptant plus les motos qu'ils ont possédé ni les kilomètres qu'ils ont parcouru à leur guidon, donc déroulant une longue carrière sans rupture notable ; en fait, ces motards existent sans doute bien mais, dans les quatorze entretiens recueillis, Jean-Claude est seul à les représenter. Encore distingue-t-il lui même deux moments dans sa pratique, séparés par une période où, pour des raisons professionnelles et familiales, « la moto passe au second plan » : les autres ont soit commencé plus tard, à vingt-cinq, trente-cinq, voire quarante ans et plus, soit connu une interruption prolongée, de dix, voire vingt ans ou, au minimum, une activité réduite qui ne devient intense qu'à l'approche de la quarantaine.

En fait, les données recueillies permettent bien de séparer, au sein d'une même carrière, deux trajectoires fortement divergentes, l'une juvénile, l'autre mature, qui se distinguent en particulier par la manière dont on prend des risques. Cette période où l'on « roule fort », ces descentes de col où l'on se présente à quatre de front en espérant être le dernier à freiner avant le virage appartiennent désormais au passé, et font « des souvenirs pour les vieux jours ». Ce qui ne veut absolument pas dire que les motards adultes roulent beaucoup plus doucement, et dans le respect des limites légales : mais l'expérience, le métier, l'accident parfois, leur ont appris à reconnaître les dangers de toutes sortes et de toutes natures, automobiliste dont l'allure trop lente et la conduite erratique signale l'utilisateur d'un téléphone mobile, camion se préparant à une manœuvre impromptue, chaussée rendue glissante par l'accumulation de feuilles mortes, gendarmes camouflés à l'entrée d'une agglomération, qu'ils sont d'autant plus à même d'affronter que, d'une part, ils disposent aujourd'hui de motos bien plus efficaces, en matière de pneus, de tenue de route et de freinage, que celles avec lesquelles ils ont débuté, et que, d'autre part, ils sont équipés de manière autrement plus protectrice.

Leurs responsabilités professionnelles souvent lourdes, leur famille, modifient, comme le dit Sylvain, leur comportement, et font donc que, passé la trentaine, selon l'expression de Lucio, « ils se calment très fortement », et adoptent cette attitude de prudence qui consiste à se prémunir de toutes les façons possibles contre les aléas auxquels ils savent ne pas pouvoir échapper. S'ils débutent tardivement ou, ce qui revient largement au même, recommencent

après une longue interruption et en quelque sorte à zéro puisque, par exemple, Valentino comme Loris achètent d'abord un modèle de moyenne cylindrée, 600 cm³, avant de passer très vite à plus gros, alors que Marco, reprenant la moto en 2003 après quatorze ans d'interruption, récupère une vieille BMW K100 datant de 1987 qu'il remonte entièrement, c'est donc en toute connaissance de cause.

Ce qui conduit à une remarque en apparence paradoxale : ayant désormais les moyens d'assumer, sans compromis, leur déviance, cumulant une situation financière et une expérience qui leur donnent accès aux modèles les plus performants dont ils constituent l'essentiel de la clientèle, ils sont sans doute beaucoup plus déviants, et de manière bien plus réfléchie, bien plus globale puisqu'elle met directement en cause l'appareil d'État, et bien plus organisée, qu'à leurs débuts. Si les jeunes motards sont des déviants d'occasion, les motards adultes, endurcis, durs à cuire, le sont par habitude, et avec préméditation.

Cette déviance possède de plus la particularité de se cacher à l'intérieur d'un usage légitime, celui d'un véhicule individuel qui sert à aller travailler, et parfois à prendre des vacances bien méritées, celui aussi d'un réseau routier qui fait certes très peu de concessions aux particularités du deux-roues motorisé, mais ne lui est pas non plus interdit. Elle passe donc par le détournement d'objets et d'équipements et dessine une sorte d'univers de normes et d'usages qui à la fois s'exprime dans l'espace public et reste imperméable au profane, et qui se superpose à l'univers ordinaire.

Comme telle, elle implique de prendre en considération les réactions du corps social au niveau le plus général, mais plus particulièrement celles des usagers avec lesquels on va partager cet espace commun dont l'on se sert d'une façon si particulière : les automobilistes. D'une manière générale, l'univers des motards reste toujours, socialement, d'un accès difficile, en particulier à l'intérieur de la famille, avec les relations avec ses parents où l'on doit, pour devenir motard, briser un interdit d'autant plus fort si l'on est une femme, ou avec son conjoint puisque le mariage marque souvent la fin de la pratique, mais aussi dans l'univers professionnel où l'on doit souvent affronter le regard incrédule, voire les remarques paternalistes ou désobligeantes d'une partie de ses collègues de bureau. Mais à l'opposé, au moins dans les grandes concentrations urbaines, à cause de ce fort développement du deux-roues motorisé qui à la fois oblige à une cohabitation dont il est dans l'intérêt de tous qu'elle se passe le moins mal possible, permet un apprentissage mutuel des particularités de chacun, et augmente, statistiquement, la probabilité qu'un automobiliste soit aussi un utilisateur de deux-roues motorisé, les interactions quotidiennes, autrefois vécues sur le mode de l'affrontement, s'améliorent au point d'assister au développement de normes communes. Ainsi la pratique selon laquelle, sur les routes comportant plusieurs voies comme le périphérique parisien, les automobilistes circulant sur la voie la plus à gauche ménagent un espace à leur droite pour laisser passer les deux-roues est-elle désormais largement suivie, et connue sous le nom de « file des motards », au point que le non-respect de l'alignement ainsi créé signale moins souvent l'automobiliste récalcitrant que l'étranger, ignorant des normes.

La position d'un appareil d'État qui, en France, depuis les années 70, a toujours eu à l'égard de la moto une attitude prohibitionniste paraît donc d'autant plus singulière que, dans un même mouvement, celle-ci se renforce alors même que, avec la baisse de l'accidentalité, ses justifications s'amenuisent. Ainsi la prohibition des motos dépassant la puissance de 100 cv, vieille de plus de vingt ans et jusqu'à présent guère pénalisée, et, au moins devant les tribunaux, jamais poursuivie, vient-elle d'être assortie de pénalités très significatives. De la même façon, un décret paru en mai 2006 soumet à obligation de déclaration préalable toute « concentration de véhicules à moteur » ; ne fixant pas un nombre minimal de participants, définissant les concentrations suivant des termes qui s'appliquent exactement aux sorties

dominicales, il fait basculer celles-ci dans l'illégalité. La procédure de déclaration impliquant en effet de déposer deux mois à l'avance et en deux exemplaires un dossier comportant une dizaine de pièces dans chacune des préfectures des départements traversés, on peut parier qu'elle ne suscitera, auprès des groupes de toutes sortes, voire des individus, organisant ces sorties, qu'un respect extrêmement limité, d'autant que personne n'envisage que cette réglementation produise des effets.

Cette montée en puissance de la répression, qui vise aussi d'autres pratiques jusque là tolérées comme le stationnement sur les trottoirs, conduit à s'interroger sur la position d'un appareil d'État qui, dans le contrôle des usagers de la route, semble disposer de la plus grande autonomie, et paraît mener une politique spécialement répressive à l'égard des motards, dont la déviance, eux qui préfèrent employer un véhicule qui n'offre pas cette sécurité passive de l'automobile que l'État privilégie, lui semble d'autant moins supportable que, aujourd'hui, elle paraît mieux acceptée. Si, dans le corps social en général, les motards sont de moins en moins déviants, ils deviennent, sans rien changer à leur comportement, avec le renforcement de cette législation répressive, de plus en plus délinquants.

Table des matières

Introduction.....	2
1 - L'approche sociologique des motards : un domaine en friche.....	2
2 - Motos et motards : définitions du sens commun, catégories administratives.....	3
3 - Pourquoi ne s'intéresser qu'aux motards expérimentés ?.....	5
4 - Des parcours suffisamment similaires pour parler de carrière.....	6
5 - Une sociabilité qui passe par des groupes stables, mais selon des modalités qui ont beaucoup évolué.....	7
6 - Des normes suffisamment spécifiques et indifférentes à la légalité pour parler de déviance.....	8
7 - La méthodologie.....	8
La moto : démographie, typologie.....	11
1 - Un objet devenu extrêmement marginal dans les années soixante.....	11
2 - Un développement explosif à partir de 1970.....	12
3 - Une typologie de plus en plus complexe.....	16
4 - Un exceptionnel outil de distinction.....	17
5 - Le rejet du frère ennemi : l'utilisateur de scooter.....	18
La carrière du motard : la phase de l'apprentissage initial.....	20
1 - Le cyclomoteur, outil d'initiation précoce.....	21
2 - Le permis moto, seul point de passage obligé.....	24
une épreuve plus proche des permis professionnels que du permis B.....	25
une épreuve vécue en groupe : le premier contact avec les codes du monde motard.....	28
La carrière du motard : la construction de l'expérience.....	33
1 - La première moto : un choix toujours raisonnable et raisonné.....	33
2 - Une évolution systématiquement marquée par la montée en gamme.....	35
3 - Les aléas et leurs conséquences.....	36
chutes et accidents.....	37
interruptions et reprises.....	39
équipement et formation.....	41
4 - Trajectoires individuelles ou collectives.....	44
Les groupes de motards : diversification des caractéristiques sociales, permanence des codes et des pratiques.....	47
1 - Motards et moto-clubs dans les années 70 et 80 : des hommes jeunes et de faible niveau social.....	47
2 - Des regroupements plus souples et plus spécialisés grâce à Internet.....	50
3 - Les deux groupes étudiés : histoire, composition sociale, fonctionnement, modes de sociabilité.....	53
fonctionnement et composition sociale du Club.....	54
les Sportifs, fonctionnement et caractéristiques sociales.....	57
voyages entre amis : les groupe de pairs.....	60
4 - La sortie dominicale : règles officielles et « code de la route motard ».....	61
5 - Le système de valeurs : « franche arsouille » sur les « routes à motards ».....	63
le virage, lieu d'affrontements, moment de vérité.....	64
les routes à motards.....	67

La loi et les normes.....	69
1 - Un code de la route conçu pour les automobilistes.....	69
2 - Une sorte de hiérarchie des infractions, des plus universelles à une illégalité revendiquée : les Sportifs et la très haute vitesse.....	71
3 - L'interdiction de commercialisation des motos de plus de 100 cv :.....	73
une question spécifiquement française.....	74
une répression de plus en plus lourde.....	75
les stratégies de contournement.....	76
les effets de la répression : contestation, ou rentrée dans le rang.....	76
Conclusion.....	79

Bibliographie

- Becker, H, 1985, *Outsiders, Etudes de sociologie de la déviance*, Paris, Métailié
- Boltanski, L, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents »
Actes de la recherche en sciences sociales, 1975 vol 1 n°2 p 25-49
- Bourdieu, P, 1979, *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de minuit
- Favre, C, 1980, *Les motards, le « phénomène moto », les jeunes et leur vie communautaire*,
Toulouse, Privat
- Portet, F, 1994, « L'argent de la moto », *Terrain*, n°23, p 115-122
- Portet, F, 1998, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque » dans
Bromberger C. (dir) *Passions ordinaires*, Hachette
- Renouard, JM, 2000, *As du volant et chauffards, sociologie de la circulation routière*,
L'harmattan
- Soriano, C, 1999, *Les motards, étude d'un groupe d'usagers de la route*, maîtrise de sociologie
sous la direction d'Yves Gilbert, Perpignan
- Vigarelo G., Duret P., « La machine et la chute. Les mutations de l'univers motard »,
Ethnologie française 1991 n°3 p 85-91