

Denis Berger

Université Paris 8
Département de Sociologie

Des manifestations sauvages au lobbying européen

mutations du mouvement motard français

Master 2 recherche de sociologie
sous la direction de Claudette Lafaye

septembre 2009

Remerciements

Il n'existe sans doute pas de meilleure façon de commencer un tel travail qu'en remerciant tous ceux qui y ont consacré un peu de leur temps, parfois en quantité déraisonnable, grâce à leur participation aux entretiens.

Mais la liste des contributeurs bénévoles ne s'arrête pas ici puisque, en plus de Malika et Bulle à MotoMag et à la Fédé, elle comprend Didier Ganneau chez MotorPresse et Christophe Gaime à Moto Revue, mais aussi l'assistant parlementaire d'énicheur de vieux journaux officiels.

Elle doit aussi s'étendre aux bibliothécaires du Centre de documentation du Ministère des Transports et, plus largement encore, à tous ces anonymes numériseurs de documents de toute sorte qui apportent une aide indispensable au chercheur aussi bien qu'une contribution décisive à une certaine obésité bibliographique.

Introduction

Il n'est pas forcément simple de faire une sociologie de l'action collective lorsque celle-ci exprime les revendications d'un groupe social dont l'existence en tant que tel, au moins aux yeux des pouvoirs publics qui sont la cible de cette action, ne va pas de soi. Les motards constituent pourtant un groupe spécifique, et un objet sociologique, du seul fait qu'ils se réfèrent à une culture qui leur est propre, cette notion banale dont on peut trouver autant d'incarnations distinctes que de périodiques spécialisés chez son marchand de journaux. Certaines de ces cultures ont été étudiées dans *Passion ordinaires*, ouvrage collectif paru en 1998 sous la direction de Christian Bromberger et dans lequel François Portet a publié un des très rares articles ethnographiques consacrés aux motards français. Dans cette optique, ceux-ci se rapprochent des adeptes d'activités sportives que l'on qualifierait volontiers de sports à machines. Ces disciplines, parachutisme, vol libre, plongée sous-marine, voile, surf, ou ski, partagent nombres de points communs. Comme toute forme de sport, elles disposent de leurs propres structures, de leurs modes de sociabilité qui s'exercent à travers des clubs aussi bien qu'au sein de groupes informels, de leur histoire, de leurs valeurs, de leurs héros, de leurs hors-la-loi, de leurs martyrs. Mais il s'agit en plus d'activités qui se pratiquent par l'intermédiaire d'objets qui jouent un rôle de support ou de véhicule, objets souvent complexes, compliqués à utiliser, technologiquement évolués et onéreux, qui donneront ainsi naissance à l'un de ces secteurs industriels apparus seulement à la fin du XIXème siècle ou au siècle suivant, et par là même à des activités de recherche, de production, de distribution, de réparation, de formation. Enfin, soit parce qu'elles placent le corps dans un environnement où il ne peut survivre seul, l'air, l'eau, le vide, le monde sous-marin, soit parce qu'elles se pratiquent à des vitesses élevées sans pour autant pouvoir le protéger de manière efficace, elles ont comme caractère commun d'entraîner inévitablement des accidents graves, voire mortels. En d'autres termes, elle s'accompagnent, et forcent à s'accommoder, d'un risque significatif, et sans commune mesure avec celui de pratiques plus banales, l'athlétisme, le tennis, le football.

Mais parmi ces sports à machines, et contrairement à eux, la moto possède la propriété rare d'être aussi, et essentiellement, un moyen de transport individuel, utilisé sur les routes au milieu des automobiles et des camions. Elle s'emploie donc au quotidien sur un terrain dont elle n'a pas l'usage exclusif, et dépend d'un appareil

réglementaire, d'une infrastructure routière, et de représentations, qu'elles concernent le grand public, les décisionnaires politiques ou l'appareil d'État, dans lesquels il ne lui est à peu près concédé aucune place. Comme on le verra par la suite, cette situation trouve notamment son origine dans un moment historique particulier, à l'occasion duquel la moto a quasiment disparu des rues. Mais sa résurgence à partir de 1970 conduira rapidement à l'affrontement avec un appareil d'État pour lequel la sécurité routière deviendra alors un enjeu de premier plan, et la moto une déviance à contrôler voir, si possible, à éliminer. Après tout, rien n'interdit de penser que, comme aujourd'hui avec les cyclistes, l'État, prenant acte de la volonté de certains de ses citoyens d'utiliser un moyen de transport qui les rend particulièrement vulnérables aux accidents, se soit employé à les protéger. Le fait qu'il ait choisi l'option inverse, et cherché à restreindre de toutes les manières possibles, physiques comme symboliques, l'usage et le développement de la moto ne va donc absolument pas de soi, et a eu un certain nombre de conséquences politiques et sociales au premier rang desquelles l'apparition de mouvements de défense de la moto, lesquels sont l'objet de ce mémoire.

Problématique

En France, le mécontentement s'exprimera publiquement pour la première fois en 1977, par des manifestations rassemblant à Paris quelques centaines d'hommes jeunes et le plus souvent modestement pourvus en capital financier, scolaire ou social, lesquels se bornaient à demander la création d'un circuit où pouvoir pratiquer leur sport dans les meilleures conditions de sécurité. Plus de trente ans après, et là où tant d'autres groupes contestataires alors actifs, et l'objet même de leurs protestations, ont depuis longtemps disparu, le mouvement motard, à travers l'organisation qui l'incarne sans véritable concurrent, la Fédération Française des Motards en Colère, non seulement manifeste toujours, mais a considérablement élargi à la fois son répertoire d'action, et ses moyens, puisque l'organisation englobe aujourd'hui des entités telles que le magazine le plus diffusé dans l'univers motard, et l'une des plus importantes mutuelles d'assurance du secteur.

Aussi la question principale qui sous-tend ce travail peut-elle s'exprimer de manière assez simple : comment le mouvement motard, là où tant d'autres ont échoué, a-t-il réussi à inscrire son action à la fois dans le temps et dans l'espace ? Ainsi posée, cette question appelle plusieurs réponses, partiellement contradictoires. Car si ce mouvement existe toujours, c'est d'abord parce que son adversaire, l'appareil d'État dans sa dimension normative et ses tentatives incessantes de restreindre par voie réglementaire le développement de la moto et la liberté d'action des motards, maintient toujours, depuis trente ans, la même position. Toujours en colère, les motards le sont parce que, contrairement à d'autres catégories sociales également revendicatrices, tels les homosexuels, leurs demandes adressées aux pouvoirs publics ont été fort peu, et fort mal, satisfaites.

Mais s'il s'est ainsi inscrit dans le temps, c'est aussi parce qu'il a réussi, d'une part à créer des structures de soutien viables, occupant des positions fortes dans leur secteur d'activité mais auxquelles il est toujours intimement lié et, d'autre part, parce qu'il a connu de profondes mutations, développant une expertise pragmatique sans guère d'équivalent, enrichissant et diversifiant son répertoire d'action, attirant enfin de nouveaux militants bien pourvus en capital scolaire et qui à leur tour permettront d'élargir le champ d'action, par exemple en mettant en place une

structure d'assistance juridique qui ne peut se concevoir sans son contingent d'avocats et de juristes, ou en lui permettant de prendre, entre négociation et *lobbying*, une place jusque là bien modeste dans l'arène politique.

On a donc affaire ici à un mouvement dont l'action s'exerce dans trois registres distincts. La revendication, en premier lieu, s'adresse pour l'essentiel aux pouvoirs publics même si elle peut occasionnellement concerner d'autres acteurs, la presse et la télévision en particulier. Le répertoire d'action employé, selon la définition de Charles Tilly, reste pour l'essentiel classique : manifestations, pétitions, dégradations d'infrastructures jugées dangereuses, blocage de la voie publique, voire, un temps, « opérations commando » au sens où les entend Olivier Fillieule. Ensuite, le registre du *self-help*, pour reprendre l'expression d'Erik Neveu, qui voit la création de toute une série d'institutions annexes : mutuelle d'assurances, mensuel d'informations d'abord militant puis généraliste, centres de formation, centre d'initiation pour la jeunesse, commission d'assistance juridique. Le *lobbying*, enfin, pratique inaugurée en 1981, lors de l'arrivée de la gauche au pouvoir, poursuivie ensuite avec plus ou moins de bonheur et très activement conduite au niveau européen avec la FEMA, la fédération européenne des mouvements motards, laquelle produit ainsi un savoir-faire qui sera réemployé au niveau national.

On commence à s'en apercevoir, il s'agit donc de mener une étude d'abord longitudinale, qui cherchera en premier lieu à comprendre comment, dans quelles circonstances et pour faire face à quels défis, le mouvement est né. Il s'agira ensuite de comprendre pourquoi la FFMC, apparue en 1980 et dernière arrivée dans l'univers des mouvements motards, subsiste seule aujourd'hui et sans vraie concurrence. Dans cette même perspective longitudinale, il faudra ensuite s'interroger sur cette longue éclipse durant laquelle, après ses succès initiaux, la FFMC, entre conflits internes, défections multiples et situation difficile des structures annexes, se tiendra largement en retrait de l'action politique. A l'inverse, il faudra montrer ce que son retour dans l'action au milieu des années 90, s'il découle en partie de la résolution de ses problèmes internes, doit à l'arrivée d'une nouvelle génération de militants. Enfin, il faudra s'intéresser à cette extension de la lutte au niveau européen, dont le mouvement a assez tôt compris les enjeux multiples qu'il représentait dans sa bataille réglementaire contre les pouvoirs publics. Il s'agit donc d'un programme sans doute trop long, et vraisemblablement trop lourd. Mais il semble difficile de faire autrement tant, par exemple, faire l'impasse sur les origines du mouvement et les conditions préalables à son apparition implique de considérer comme connu ce que l'on sait très bien être totalement ignoré.

Méthodologie

Le mouvement dont il est question dans ce travail cumule donc les singularités. Il porte les revendications d'un groupe social exotique et qui ne s'analyse pas en termes classiques de profession, de catégorie sociale ou d'origine ethnique mais, au contraire, transcende celles-ci. Il représente ensuite, en quelque sorte, un processus d'engagement à deux étages, et totalement volontaire. Il n'existe pas, à la FFMC, de militants de conscience ; les adhérents sont avant tout motards, et leur militantisme est le fruit d'un double choix, celui de rouler à moto, et celui de rejoindre le mouvement, choix exempts de déterminisme et soumis à une pression sociale qui

visé plutôt à les décourager. Multipolaire, il s'est développé à partir de noyaux initiaux répartis sur toute la France, au milieu desquels la région parisienne se distinguait essentiellement, en plus de sa proximité géographique avec les lieux de pouvoir, par le nombre des motards comme des militants. Ne regroupant, en un même instant, que quelques milliers de personnes, et largement dépourvu de soutiens externes, il s'inscrit enfin, du moins à ses débuts, dans un univers où les ressources font cruellement défaut, et s'apparente sur ce plan à d'autres mouvements aussi pauvrement pourvus. Pourtant, là encore, la comparaison trouve vite sa limite : même faibles, ses ressources ont toujours suffi à satisfaire ses objectifs, et d'autant plus que, dans une démarche pragmatique, opportuniste et débarrassée de présupposés idéologiques, ceux-ci étaient le plus souvent fixés en fonction des ressources accessibles.

Le mouvement motard, en d'autres termes, ne possède à peu près aucune de ces qualités qui attirent les sociologues de l'action collective ; en conséquence, on ne s'étonnera pas qu'il soit totalement absent des programmes de recherche nationaux. Quand au rayon européen, il ne semble guère occupé que par un seul ouvrage, celui publié en 2000 par Suzanne McDonald-Walker, maître de conférences en sociologie politique à l'université britannique de Northampton, *Bikers, culture, politics and power*. Dans une perspective qui s'inspire largement des travaux de psychosociologie de la mobilisation menés par Bert Klandermans, elle cherche pour l'essentiel à expliquer les raisons de ce double processus qui conduit des individus, d'abord à rejoindre l'univers motard, puis à adhérer à l'une des deux, et parfois aux deux, organisations revendicatives britanniques, qui se complètent autant qu'elles s'opposent. Assez pauvre en éléments factuels, cet ouvrage s'appuie sur l'observation participante, et surtout sur un riche corpus composé d'une quarantaine d'entretiens ; malheureusement, ceux-ci, et leurs auteurs, sont souvent présentés de façon succincte, et rarement analysés en détail. Aussi, dans le cadre essentiellement national de ce mémoire, ce livre vaut-il surtout par son chapitre consacré à la dimension européenne du mouvement, dans laquelle les britanniques ont joué un rôle fondamental. Il y sera donc abondamment fait appel le moment venu.

Puisqu'on ne dispose pas d'autre référence interne à l'univers motard, il faudra donc procéder par comparaisons, et rechercher des situations proches ; or, il n'est pas si facile d'en trouver. Même si l'orientation sexuelle forme un engagement autrement plus lourd que la simple utilisation d'une machine, quelle que soit la richesse de son contenu symbolique, la revendication homosexuelle, conduite par un groupe transcendant lui aussi les appartenances sociales, et toujours active même si ses objectifs comme ses modalités ont changé, fournit un point de comparaison. En l'espèce, on trouvera dans l'organisation mise en place par l'univers homosexuel dans les premiers temps de la lutte contre sida, telle que Michaël Pollak l'a étudiée, quelques éléments utiles. Plus largement, il faudra s'intéresser aux mobilisations de groupes de petite taille, faiblement pourvus en ressources, privés de relais institutionnels et ayant comme cible l'appareil d'État, auxquels, dans les années récentes, la sociologie politique s'est beaucoup intéressée. Par ailleurs, l'originalité du mouvement motard ne l'empêche pas de revendiquer selon des formes classiques, la manifestation en premier lieu, avec toutefois un contenu entièrement original, et des déclinaisons particulières : aussi la notion de répertoire d'action imaginée par Charles Tilly se montrera-t-elle particulièrement pertinente.

Quant aux données employées pour rédiger ce mémoire, elles relèvent de trois catégories distinctes. Notamment pour les deux premiers chapitres, il a été fait appel à des sources documentaires de nature variée, au premier rang desquelles figure un livre écrit par un journaliste spécialisé, Manuel Marsetti, consacré à la mutuelle d'assurances du mouvement et publié lors de son vingtième anniversaire, en 2003, par la maison d'éditions du mouvement. *Chronique d'une utopie en marche* présente une chronique précise, détaillée et très documentée non seulement de la mutuelle, mais aussi de l'histoire du mouvement en général, et se révèle particulièrement utile dans son traitement de ses premières années. Par ailleurs, on a eu recours à une vaste gamme de publications périodiques, et d'abord à celles du mouvement lui-même, qui sont de deux types. Il s'agit d'abord d'un magazine mensuel généraliste, *Le Pavé dans la Mare*, diffusé sur abonnements à partir de 1984, puis devenu *Moto Magazine* lors de son lancement en kiosque. On trouve aussi quelques publications à usage interne, l'éphémère *Motards en Colère* qui connut quelques parutions en 1980, *Le Caillou dans la flaque*, bulletin trimestriel destiné aux adhérents et dont le premier numéro date de 1996, et surtout le *Bulletin de Liaison*. Lancé lors de la fondation de la FFMC, paraissant de manière irrégulière mais souvent dix fois par an, voire plus, envoyé aux antennes locales du mouvement, le *Bulletin de Liaison* rassemble une collection hétéroclite d'informations qui permettent de retracer la vie tumultueuse de la FFMC bien mieux que le *Pavé dans la Mare*, plus grand public, et au contenu étroitement surveillé. Malheureusement, le dépouillement complet des collections conservées au siège de l'association révèle une lacune irrémédiable, puisque celles-ci commencent seulement avec le n°45 de janvier 1984, et que plusieurs numéros manquent jusqu'en 1986.

À côté de cette presse militante, on a eu recours aux deux hebdomadaires généralistes du monde motard, *Moto Revue* et *Moto Journal*, dont les collections ont été dépouillées entre 1975 et 1982. Il n'est en effet guère utile d'aller au-delà, puisque, comme on le verra, le vif intérêt que ces publications accordent au mouvement motard, et qui en font une source de première importance jusqu'en 1980, s'évanouit vite après la création de la FFMC. En d'autres termes, la période cruciale qui va de 1980 à 1984 souffrira, pour ce qui concerne les sources documentaires, d'importantes lacunes partiellement comblées par le seul ouvrage de Manuel Marsetti. Les sources statistiques, quant à elles, proviennent pour l'essentiel du Ministère des Transports, et de son centre de documentation. D'autre part, on ne saurait négliger les positions exprimées par l'appareil d'État dans sa composante chargée de la sécurité routière, celles notamment de son premier responsable, Christian Gérondeau. Enfin, en particulier pour la partie européenne de ce travail, il a été abondamment fait usage des divers sites web maintenus par les mouvements européens, et avant tout de celui de la FEMA, la Federation of European Motorcyclists' Associations.

Ces données écrites ont été complétées de deux manières, et d'abord grâce à des entretiens. Au départ, il était prévu d'en faire une vingtaine, tant avec des militants historiques présents dès les débuts du mouvement, et quelquefois toujours actifs, qu'avec des gens plus jeunes, appartenant aujourd'hui à ses instances nationales, ou à son antenne parisienne, la FFMC Paris Petite Couronne, qui couvre l'ancien département de la Seine. Étant adhérent de cette antenne depuis janvier 2005, il n'a guère été difficile d'obtenir la participation de ceux-ci, et les entretiens ont eu comme thème principal les fonctions précises que, de manière informelle mais

souvent stable, ceux-ci occupent dans l'organisation. Pour plusieurs raisons, les contacts avec les historiques sont loin d'avoir été aussi fructueux ; ainsi, l'état de santé précaire de Jean-Marc Maldonado, longtemps figure phare de la FFMC, interdit de le rencontrer. Entre refus et accords non suivis d'effet, quelques entretiens prévus ont aussi été perdus. Enfin, la dispersion géographique de ces historiques pose une limite à ce qu'il est possible de faire sans autre financement que ses ressources personnelles : rencontrer Bikette à Charleville-Mézières ne présente pas de difficultés. Le Tarn, Bordeaux, Montpellier, Marseille sont hors d'atteinte. Au total quinze entretiens, dont seulement cinq avec des historiques, ont donc été réalisés, d'une durée qui varie entre une heure et deux heures trente. Autant que possible, l'anonymat des interlocuteurs a été respecté : naturellement, cette règle, lorsqu'il est impossible de les définir autrement que par les fonctions publiques qu'ils occupent, perd tout son sens.

Pour finir, en qualité de militant FFMC PPC, on a participé à toutes les manifestations nationales depuis juin 2006, à quelques actions, et aux réunions mensuelles de l'antenne, ce qui a fourni de précieuses, et uniques, données d'observation participante, en particulier sur cet objet singulier qu'est la manifestation motarde.

Développement

Les propriétés des données recueillies, à la fois abondantes, hétéroclites et lacunaires, la nécessité, faute de travail de référence, de consacrer un long développement à la situation dans laquelle se trouvait l'univers motard au début du mouvement, l'importance des structures de soutien, la dynamique qui, de façon très fluide et opportuniste, a conduit la FFMC à investir des domaines nouveaux, ont conduit à adopter un plan qui suit très grossièrement un ordre chronologique, tout en traitant les principaux thèmes de ce travail grâce à des chapitres largement autonomes.

Les deux premiers seront consacrés à la naissance du mouvement, avec dans un premier temps une introduction historique qui présente la situation de la moto en France à la fin des années 60, les spécificités d'une population de motards en forte croissance et réunie dans un large réseau de sociabilité informel, et l'apparition des premières actions, d'abord pour l'obtention d'avantages, puis contre la politique dévalorisante adoptée par l'appareil d'État. Il sera ensuite, dans le second chapitre, question de l'émergence de la FFMC, dernière arrivée, mais qui deviendra rapidement l'instance unique du mouvement motard, grâce à ses avantages propres : un réseau de militants syndicaux et politiques de gauche, la couverture du territoire national, et les bénéfices symboliques tirés d'une action spécifique, le boycott de la vignette moto.

Une seconde partie sera ensuite consacrée à la difficile pérennisation du mouvement. Dans le chapitre trois, on traitera à la fois des ouvertures politiques permises par l'arrivée de la gauche au pouvoir, de la structuration du mouvement qu'elles entraînent, mais aussi des conflits internes qui conduiront à l'éviction des militants de partis politiques, conflits qui à leur tour diminueront la capacité d'action du mouvement jusqu'au milieu des années 90, où il retrouve une stabilité, et une structure depuis lors inchangée. Quant au chapitre quatre, il analysera la création, la pérennisation et la professionnalisation des structures de soutien, qu'il s'agisse d'entités indépendantes ou de commissions internes, et les rôles que celles-ci

jouent encore aujourd'hui.

Le chapitre cinq sera consacré à ce répertoire d'action très caractéristique des mouvements motards, avec l'inscription dans le cadre légal d'un mode de manifestation forcément spécifique, le recours à des actions plus ponctuelles et moins strictement légales, et de plus en plus, avec l'arrivée, à Paris et dans les instances nationales, d'un petit nombre de *professionnals*, une évolution vers le *lobbying*.

Enfin, la dimension européenne sera abordée dans le chapitre six, qui s'ouvrira avec une analyse des fortes similitudes qui existent, malgré des dates de création très éloignées, entre les organisations européennes, avant de s'intéresser à leur fédération commune, et à la manière dont elle pratique le *lobbying* auprès des institutions communautaires.

Première partie :

***La naissance du mouvement motard en
France***

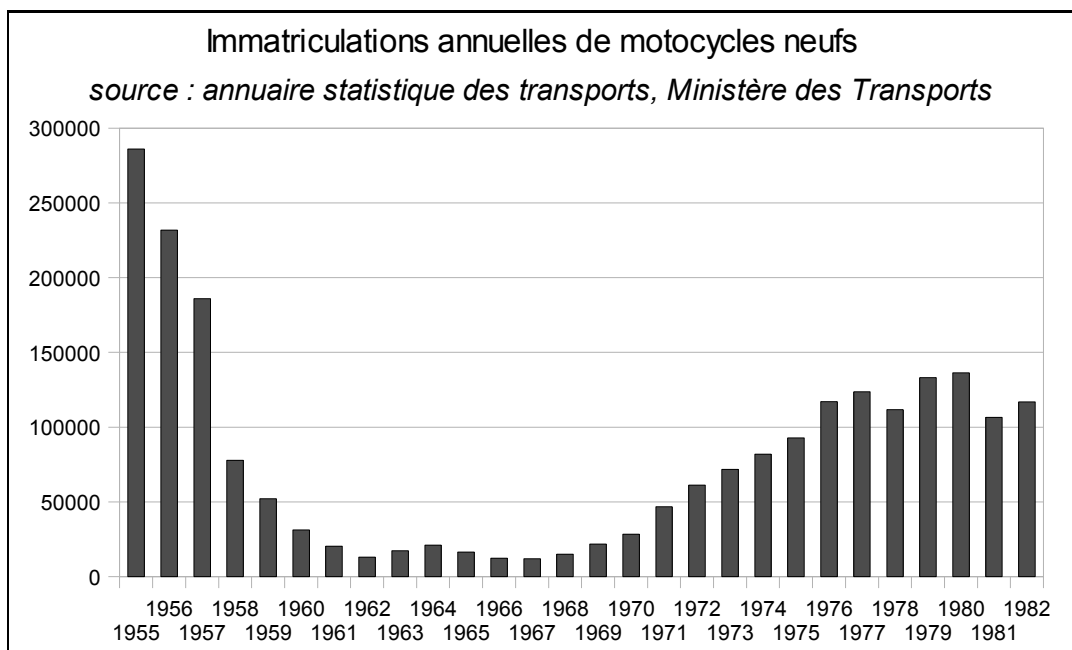
La renaissance de la pratique moto dans les années 70 et ses conséquences

Avec ce que le sens commun qualifie de moto, on s'intéresse à une machine qui se définit d'abord par une propriété physique particulière – un véhicule à deux-roues propulsé par un moteur - propriété qui, par le jeu de paramètres réglementaires, va se trouver déclinée en un certain nombre de catégories qui détermineront à la fois des engins spécifiques et les contraintes que devront respecter leurs propriétaires. Au cours du temps, ces catégories ont connu des modifications ; l'on s'intéresse donc ici à l'état qui était le leur avant 1980, alors qu'elles étaient au nombre de trois. Le cyclomoteur, d'abord, au départ bicyclette conservant un pédalier fonctionnel et équipée d'un moteur dont la cylindrée reste inférieure à 50 cm³, dont la vitesse ne peut dépasser 45 km/h et que tout individu peut conduire sans exigence particulière, pourvu qu'il soit âgé de plus de 14 ans. Le vélomoteur ensuite, aujourd'hui motocyclette légère et, dans le langage courant, 125, défini par sa cylindrée supérieure à 50 cm³ mais inférieure à 125 cm³, dont le conducteur doit avoir plus de 16 ans et être titulaire d'un permis spécifique, le A1, à l'époque simple licence d'obtention facile, mais qui peut également être piloté par les automobilistes titulaires du permis B. Enfin, la motocyclette, c'est à dire le deux-roues dont la cylindrée dépasse 125 cm³, est accessible à partir de 18 ans aux seuls titulaires d'un permis particulier, le A. Et, en quelque sorte, c'est ce permis-là qui fait le motard ; aussi, ce terme de motard sera-t-il utilisé chaque fois que l'on fait référence à eux en tant que groupe social, les distinguant donc des motocyclistes, qui englobent les deux-roues légers, et plus encore des deux-roues motorisés, catégorie qui inclut également les cyclomoteurs. Ces précisions n'ont rien de byzantin, dans la mesure où les statistiques d'accidentalité ne séparent jamais les motards des motocyclistes ; du moins, en France, les cyclomotoristes sont-ils comptés à part.

Mais ce cadre technique et légal ne dit rien, en dehors de l'âge du conducteur, sur les individus eux-même, et les usages qu'ils font de ces véhicules qui, par rapport aux automobiles, conservent toujours l'avantage de leur prix d'achat bien inférieur, et l'inconvénient de leur nature de deux-roues, exposé à tous les risques et à toutes les intempéries, et peu à même d'emporter autre chose que son conducteur et un unique passager. Ces inconvénients, en particulier un risque d'autant plus fort que, par le simple jeu de la statique, les accidents deviendront plus graves lorsqu'ils se produiront à une vitesse plus élevées, vont produire un classement supplémentaire qui sera, cette fois-ci, normatif. À tort ou à raison, les pouvoirs publics, et nombre d'utilisateurs, verront dans le cyclomoteur, engin aux performances très limitées et au coût très faible, voire dans le vélomoteur, plus lourd, plus cher et plus rapide, des véhicules à vocation utilitaire, apportant aux adultes peu fortunés et dépourvus de permis de conduire, ouvriers non qualifiés, mais aussi agriculteurs, un moyen de

transport individuel bien plus efficace qu'une simple bicyclette. La moto, a contrario, réservée aux seuls motards titulaires du permis A, mais dont la cylindrée, supérieure à 125 cm³, peut varier dans un rapport de un à dix, verra, à mesure que sa puissance, son prix, et ses performances, s'accroissent, son statut évoluer de l'emploi utilitaire à l'usage sportif.

Or, le développement de l'automobile à partir du milieu des années 50, la mise sur le marché de voitures peu onéreuses, l'accroissement des capacités financières des ménages, vont conduire les titulaires de permis B, que la réglementation autorise à posséder aussi bien une automobile qu'un vélomoteur, à arbitrer en faveur de la première, avec comme conséquence immédiate un effondrement brutal des ventes de vélomoteurs comme de motocyclettes. On dispose, grâce à l'Annuaire des Transports que le ministère en question publie à partir de 1960, de la série complète des immatriculations annuelles de motocycles neufs depuis l'année 1955. Malheureusement, la série confond assez souvent vélomoteurs et motocyclettes, mais, laissant de côté les cyclomoteurs, elle permet, sinon de compter les seuls motards, du moins de laisser de côté les usages strictement utilitaires. Et le tableau que l'on peut tirer de ces données se révèle, pour le moins, spectaculaire :



En 1956, on immatriculait en effet encore 232 000 motocycles, alors que le nombre d'automobiles s'élevait à 504 000. Mais quatre ans plus tard, en 1960, alors que les immatriculations d'automobiles se montaient à 638 600, celles des motocycles étaient tombées à 32 300. On entre alors dans une décennie durant laquelle les immatriculations annuelles stagnent sous les 20 000, et ne remonteront pas avant 1969. En 1967, avec 11 800 immatriculations, on touche le fond ; la même année, 1 230 000 automobiles sont immatriculées : pour chaque deux-roues mis en service, on immatricule donc plus de cent automobiles.

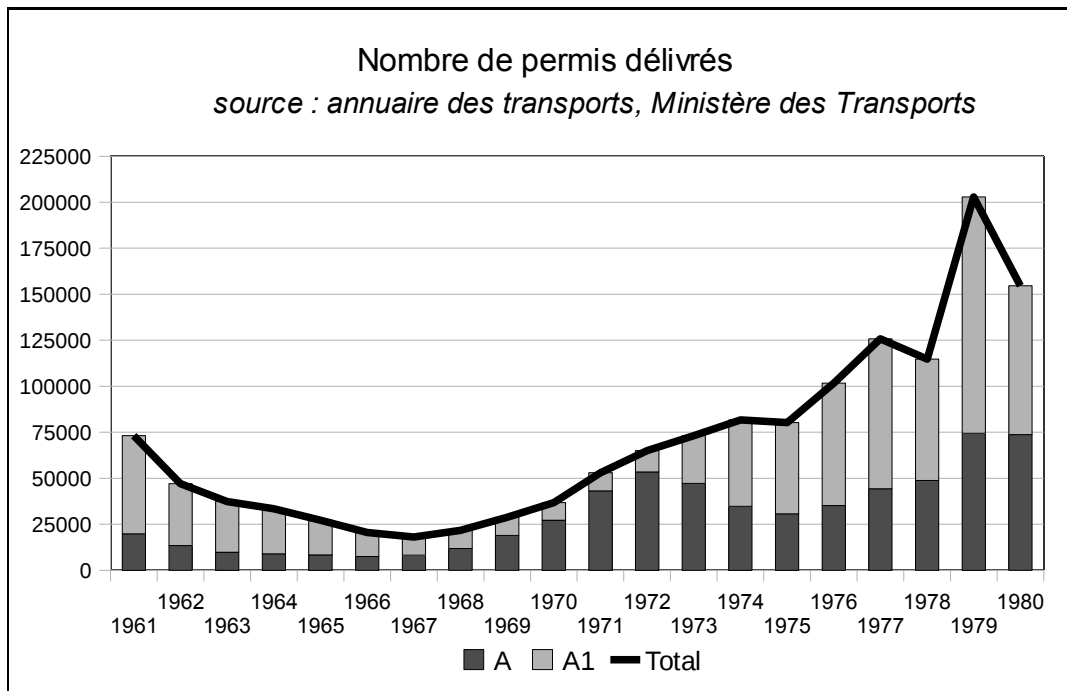
On trouve là un moment extrêmement rare, et qui n'est pas pour rien dans l'intérêt particulier que les motards présentent en tant qu'objet sociologique : pendant dix

ans, une période suffisamment longue, et plus encore avec cette activité généralement associée à un moment éphémère de l'existence, la jeunesse, pour constituer une fracture irrémédiable, la pratique cesse presque totalement. Sans doute cette période voit-elle des carrières s'achever, et des institutions, clubs, rencontres, foires, compétitions sportives, à l'image du Bol d'Or, le grand rendez-vous annuel des courses d'endurance qui ne sera plus organisé entre 1961 et 1968, disparaître. Sans doute aussi les acteurs qui survivent à ces dix ans de crise le font-ils en maintenant une activité minimale, en évitant d'investir et en cherchant à se diversifier. Ainsi en est-il de l'industrie motocycliste britannique, alors la plus importante du marché, où Triumph commercialise en 1960 sa première Bonneville, avec un moteur dont l'architecture date de 1937, ou encore du vénérable Officiel du Cycle et du Motocycle, mensuel professionnel apparu au XIX^{ème} siècle et qui, durant ces années 60 et 70, traite également de motoculture et publie des essais de tondeuses à gazon. Sans doute, enfin, la démographie joue-t-elle son rôle, avec le vieillissement d'une population qui ne se renouvelle pas et dont la personne du président de la Fédération Française de Motocyclisme, Augustin Pérouse, né en 1885 et qui reste aux commandes de la fédération sportive du secteur de 1928 à 1965 fournit un exemple presque caricatural. Et il n'y aurait, si les choses étaient restées en l'état et faute de combattants, guère de matière pour un travail sociologique.

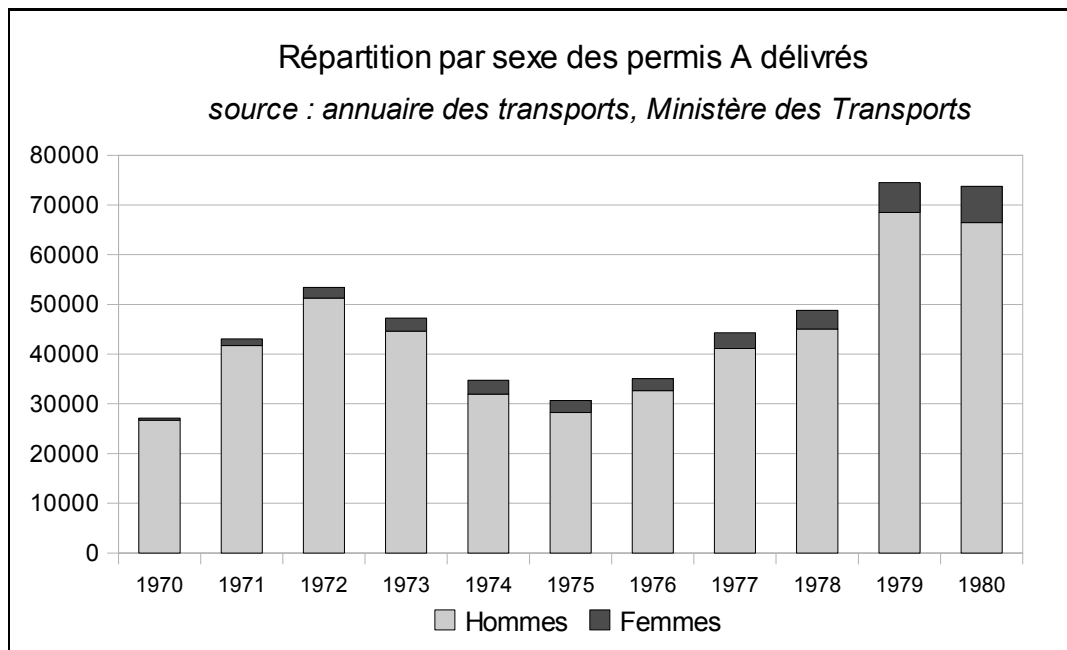
Les motards des années 70 : jeunes, ouvriers, masculins, et de plus en plus nombreux

Pourtant, à partir de 1969, année qui marque un point zéro, la moto va renaître presque aussi brutalement qu'elle avait disparu, avec des machines originales, et une population nouvelle.

Seulement disponible à partir de 1961, une autre série, celle des permis de conduire délivrés, donne l'occasion d'affiner l'analyse, dans la mesure où la distinction, réglementaire, entre permis A1 et permis A y est conservée en permanence. Or, ces deux séries évoluent de manière assez dissemblable : entre 1963 et 1967, moins de dix mille motards obtiennent chaque année le permis A, avec un point bas de 7 437 permis délivrés en 1967. Mais la tendance s'inverse dès l'année suivante, et le nombre des nouveaux titulaires croît, en très peu de temps, de façon démesurée, et atteint un pic de 53 430 en 1973, avant d'entamer un déclin provisoire. À l'inverse, le permis A1 continue à perdre des candidats jusqu'en 1970, année où seulement 9 594 permis sont délivrés, avant de connaître une croissance encore plus brutale que le permis A, puisque 46 948 candidats obtiennent le permis A1 en 1974, contre 34 740 pour le permis A. Comme toujours, l'énorme hausse du nombre des permis passés en 1979 s'explique par l'anticipation d'un changement du cadre réglementaire qui se produira le 1^{er} mars 1980, et sur lequel on reviendra longuement plus loin.



Enfin, on pourra mettre à profit une dernière série, qui n'est malheureusement complète que pour le permis A et démarre seulement en 1970, mais permet d'apprécier un autre indicateur pertinent : le taux de féminité.



Sans doute trouve-t-on là l'une des manifestations les plus évidentes de l'arrivée de cette population nouvelle qui, pour la première fois, s'intéresse alors à la moto. Ce taux, en effet, était, durant les années 60, nul : les données du Ministère des Transports ne sont malheureusement disponibles que pour 1965, année où 39 femmes obtiendront ce permis, contre 7 930 hommes, soit un taux de féminité de

0,49 %. Cinq ans plus tard, en 1970, à 1,6 %, celui-ci, partant de très bas, aura beaucoup monté tout en restant excessivement faible. Mais il augmentera alors de façon continue pour atteindre 11 % en 1980, taux qui diffère peu des 13,5 % actuels.

Tout se passe donc comme si la renaissance de la moto entre 1968 et 1980 se faisait en deux phases. Dans la première, entre 1968 et 1973, avec l'arrivée des motos japonaises, de technologie moderne, fiables, peu exigeantes en entretien, et répondant à des besoins plus larges que l'offre européenne qui existait alors, la croissance de la population des motocyclistes se fonde sur les structures existantes, les clubs, les bars, les bandes, et les lieux de rendez-vous comme, en Île de France, la place de la Bastille. Durant les années 70, celle-ci deviendra ainsi une sorte de territoire motard où ils se retrouveront par centaines tous les vendredis soir, et un marché de pièces détachés d'origine trouble. Participent à ce premier moment des hommes adultes qui ne s'intéressent qu'à la moto et passent donc le permis A.

Ensuite, le succès venant, la moto commence à intéresser des nouveaux venus, des femmes, ou des hommes qui suivent des démarches individuelles et sont d'un milieu social différent de celui des purs et durs, étudiants, par exemple, mais aussi des adolescents qui passent d'abord le permis A1, comme Jean-Marc, né en 1960 et fils de gardiens d'immeubles parisiens, qui raconte ainsi ses débuts :

« Alors le cyclo dans quelles conditions ? Tout simplement j'avais pas mal de copains qui défilaient chez moi, en fait j'étais le plus jeune de ma bande de copains et ils avaient déjà des cyclos, voire des 125 pour certains, par rapport à ça je me suis dit que, moi aussi, un jour, j'aurais un cyclo. (...) Voilà, c'est venu comme ça, mon premier deux-roues motorisé c'était un 50 à vitesses, donc j'ai eu ma première bécane à 14 ans. J'ai eu 14 ans, j'avais économisé, je bossais à droite à gauche pour pouvoir me payer ma bécane et ma première moto ça a été une Moto Guzzi 50 cross (...) c'est une période où j'ai dû avoir une bonne vingtaine de 50 cc jusqu'à 16 ans, et après j'ai passé la licence 125. »

Ainsi, en se répandant progressivement au-delà du cercle des initiés, la moto s'ancre de façon durable dans la société. Malheureusement, seules des données fragmentaires permettent d'étayer ces hypothèses. L'une de ces sources est de nature institutionnelle : en 1974, le Ministère de la Jeunesse et des Sports a commandé une enquête qui visait à déterminer les caractéristiques de cette population nouvelle, et dont les résultats seront synthétisés dans le Moto Revue n° 2273 du 17 juin 1976. Il s'agit d'une enquête par questionnaire en face à face, qui, en plus du recueil des données sociométriques, s'intéressait à la machine utilisée et à l'emploi qui en est fait, ainsi qu'au budget qui lui était consacré. Mais pour mener une étude de ce genre, il fallait d'abord résoudre le problème de l'accès à cette population si rare ; le Ministère a ainsi choisi de conduire son étude en deux vagues, en janvier et en octobre 1974, et dans deux environnements distincts, le Salon de l'auto et de la moto pour la première, et des moto-clubs dont on ignore le nombre et le statut pour la seconde. Bien sûr, si une telle méthodologie vaut comme garantie de bonne fin, puisque le meilleur moyen de trouver des motards est encore d'aller les chercher là où l'on sait qu'ils se trouvent, elle introduit plusieurs biais. Vraisemblablement, un salon attirera une population plus large et moins engagée dans l'univers motard que les membres d'un club, plus représentative donc des utilisateurs de deux-roues motorisés en général ; mais, a contrario, un salon

uniquement parisien attirera d'autant moins de visiteurs qu'ils seront géographiquement éloignés du lieu de l'exposition. Or, la pratique de la moto se développant en fonction de la clémence du climat, celle-ci sera maximale sur le pourtour de la Méditerranée, soit sur la portion du territoire national la plus éloignée de Paris. D'autre part, cette enquête ne dit rien sur ceux qui y échappent, parce qu'ils pratiquent au sein de structures informelles, la bande de copains dont parlait Jean-Marc, ou celle du café, comme pour Jean-Louis, né lui aussi en 1960 et qui, engagé volontaire dans la marine, arrive en 1981 à Brest où il sera mécanicien sur la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic :

« C'était des bars à motards (...) et donc nécessairement tu avais un groupe de mecs qui se formait, un groupe qui se connaissait qu'à travers la moto mais qui avait les mêmes passions, les mêmes envies, on se baladait très souvent le weekend avec les conditions météo que tu imagines dans le Finistère, donc quand même c'était des gens assez purs dans le sens, tu sais, de la terminologie motarde et donc on était à peu près une dizaine, une dizaine à vouloir monter quelque chose, et c'est à partir de ce groupe informel où il y avait de tout et n'importe quoi au sens catégories sociales, il y avait des militaires, il y avait des appelés, il y avait des étudiants, et puis il y avait des ouvriers de l'arsenal parce que c'est un peu Brest, ou tu étudies, ou tu travailles à l'arsenal, le reste, c'est pas grand chose(...) »

et plus encore parce qu'ils roulent seuls, sans participer aux activités communes que sont les sorties ou les concentrations. Enfin, le compte-rendu de Moto Revue reste muet sur le nombre des répondants à l'enquête du Ministère ; ces réserves faites, les données recueillies restent exploitables, tant les résultats sont tranchés. La seconde vague, conduite dans les motos-clubs en octobre 1974, recense 73 % de motards âgés de moins de 25 ans, et un taux de masculinité de 90 % ; avec 85 % de moins de 25 ans et 97 % d'hommes, les effectifs de la première vague, celle du salon, renforcent encore ces caractères sociométriques dénués d'ambiguïté. Quant à la répartition des occupations, il en ressort une forte prédominance des employés et ouvriers - 57 % du total dans la première enquête, 58,2 % dans la seconde, suivis par les étudiants et lycéens – respectivement 28,5 % et 23,1 % - et les cadres et professions libérales – 13,3 % et 12,7 %, laissant subsister un reliquat de professions indéterminées très faible, avec 2,2 %, dans la première enquête, un peu plus élevé dans la seconde avec 6 %.

La pertinence de ces quelques données sociométriques peut être confortée à l'aide de deux témoignages, le premier publié en 1980 dans un livre écrit par une psychologue, Chantal Favre, *Les motards, le « phénomène moto », les jeunes et leur vie communautaire*, et qui raconte son expérience dans un moto-club de Clermont-Ferrand, le second grâce à un ethnologue, François Portet, qui, dans le recueil *Passions ordinaires* paru en 1998 sous la direction de Christian Bromberger, utilise un matériau d'observations et d'entretiens recueilli bien plus tôt, entre 1979 et 1981, alors que, parallèlement à la rédaction de sa thèse consacrée à l'habitat rural en France-Comté, il fréquentait un moto-club du Creusot. Dans cette ville née pour la métallurgie lourde, les tendances relevées quelques années avant par l'enquête du Ministère de la Jeunesse sont encore plus affirmées :

« Pénétrons l'univers d'un de ces clubs, dont le siège est dans la ville industrielle du Creusot et qui a été créé en 1977. Sur une centaine de membres occasionnels ou réguliers, 90 % sont âgés de 18 à 24 ans. (...) »

Ces jeunes sont, de fait, plus ou moins engagés dans la vie professionnelle. Parmi eux, une écrasante majorité (80 %) d'ouvriers et employés. Vient ensuite une catégorie qui n'entre pas dans les nomenclatures statistiques, mais qui constitue néanmoins un statut : les enfants d'artisans employés dans l'entreprise familiale. Enfin, dernière catégorie représentée par quelques individus, celle des « cadres intermédiaires » : agents d'assurance, représentants, démarcheurs.(...)

L'engouement pour la moto demeure une affaire d'hommes. En 1978, sur 70 adhérents à notre club, 57 sont de sexe masculin, 13 de sexe féminin. Rares sont les filles qui ont un statut de pilote, la plupart sont des « passagères » « que l'on emmène en concentration » ; elles sont engagées dans une relation avec leur partenaire motard et appartiennent au même milieu social que lui : elles sont ouvrières dans des ateliers de confection, vendeuses ou employées de bureau. » (Portet, 1998 p. 459)

Chantal Favre n'a pas procédé à un dénombrement aussi rigoureux, puisqu'elle ne présente que des « impressions et des confidences recueillies au sein de la bande sur le milieu familial et l'âge des membres ». En dehors du chef et fondateur du club, un chauffeur-routier, ses membres sont très jeunes, âgés de 18 ans, et sont plombiers ou électriciens, très rarement lycéens ou étudiants. Quant aux femmes, leur situation est simple puisque, ne pouvant en devenir membres une fois le club constitué en association, elles ne sont admises qu'à titre de passagères.

Le réseau des motos-clubs pirates, un vivier de structures indépendantes.

Du moins, durant ces dix années de traversée du désert, la moto avait-elle survécu en tant que discipline sportive, discipline contrôlée par la Fédération Française de Motocyclisme et structurée par catégories d'épreuves, vitesse ou endurance, sur piste, sur route, ou en tout-terrain, avec son réseau pyramidal de clubs et de ligues régionales, et ses courses locales, nationales, et internationales, en particulier le Grand Prix de France de vitesse, couru sans interruption à de très rares exceptions près, et notamment en 1968 où l'épreuve, prévue pour le 26 mai, sera annulée. Mais, alors que, au niveau national, la FFM ne se préoccupe guère que de sport, les moto-clubs qui la composent ont des activités plus larges ; s'ils sont chargés de l'organisation des épreuves régionales et nationales, nombre d'entre eux proposent également une concentration annuelle, événement festif, occasion de remplir la caisse du club grâce à l'indispensable buvette et à l'inévitable médaille commémorative, et qui, écrit François Portet en décrivant Les Edelweiss, organisée par le moto-club d'Aix-Les-Bains, « 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)

Or, ces occasions de se retrouver entre motards au-delà du cercle local des habitués du club ou de la bande sont très nombreuses, et très suivies. 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 les 2 et 3 juin), huit en juillet, six en août, six en septembre,

une en octobre et en décembre ; Philippe Michel, journaliste à Moto-Journal, consacre dans le numéro 221 de l'hebdomadaire, en date du 29 mai 1975, un article à ces mêmes Edelweiss, dans lequel il estime l'assistance à 1 900 motos, soit bien plus de participants puisqu'on vient souvent en couple. Ainsi, alors que les clubs forment, en quelque sorte, la composante statique des affinités motardes, les concentrations représentent leur versant dynamique, et permettent, d'une région à l'autre, d'une année à la suivante, de tisser ce réseau vivace, informel, mais stable, et fiable, qui compte pour beaucoup dans la constitution et la transmission de cette culture particulière qui fait le motard.

Mais à côté des structures officielles agréées par la FFM, les années 70 verront fleurir les moto-clubs indépendants désignés du vocable de moto-clubs pirates ; ces structures, au demeurant, restent des associations ordinaires et n'ont aucun caractère illégal. N'étant pas affiliées à la FFM, elles ne peuvent toutefois pas organiser de compétitions ni délivrer de licence sportive ; en contrepartie, elle font l'économie du coût non négligeable de l'adhésion à la fédération. Ainsi en est-il avec les Dragons, le club auquel appartenait Chantal Favre, créé en 1968 à Clermont-Ferrand à partir d'une scission du club FFM officiel, et regroupant autour d'un leader charismatique quelque-uns de ses plus jeunes membres. Premier club clermontois libéré de la tutelle de la FFM, il sera suivi de bien d'autres qui, tous, partageront un même amour des désignations déviantes, les Piranhas, les Scorpions, les Vikings. Fondé en 1977 le club de François Portet ira plus loin dans la provocation, puisqu'il s'appelle : « *les Gailles, c'est-à-dire, dans le parler local, les truies* ».

Si le moto-club pirate représente une forme d'organisation intermédiaire entre les structures officielles et traditionnelles de la FFM et les groupes d'occasion, informels et provisoires, fondés sur des liens d'amitiés ou la fréquentation des mêmes lieux, comme on l'a vu avec les exemples de Jean-Marc et Jean-Louis, il marque malgré tout une rupture avec l'ordre établi, une volonté de faire de la moto en dehors des usages légitimés, sport ou trajet professionnel, pour le plaisir et plus seulement la performance, pour la balade et pas simplement la compétition, voire, dans la mesure du possible, en couple et plus seulement entre hommes, et à l'écart des endroits réglementaires et réglementés, contrôlés par une FFM placée sous la tutelle du Ministère de la Jeunesse et des Sports. L'ironie voudra que ce rejet des contraintes passera, en Île de France, par la fréquentation assidue d'un circuit de vitesse que l'on pourrait, lui aussi, qualifier de pirate, lequel circuit naîtra pourtant d'une initiative de la FFM.

Le circuit de Rungis, premières actions, premières revendications, et premiers résultats

En octobre 1972, sur un circuit tracé au milieu des stands d'un marché de Rungis alors ouvert depuis seulement trois ans et encore en construction, la FFM organise en effet ce qui restera comme le premier et unique Prix International de Vitesse de Paris. Cette compétition qui ne figurait pas au calendrier international des Grands Prix attirera malgré tout l'élite du sport motocycliste, Kent Andersson, champion du monde 125 cm³ en 1973 et 1974, le britannique Barry Sheene, champion du monde 500 cm³ en 1976 et 1977, et même le roi Ago, Giacomo Agostini, aujourd'hui encore le pilote le plus titré des compétitions de vitesse moto. La présence de

pilotes aussi prestigieux sur un circuit d'occasion à la sécurité précaire simplement confiée à des bottes de paille s'explique par le statut alors très modeste d'un sport sortant tout juste des années difficiles, et dans lequel, faute de sponsors, la rémunération de la plus grande partie des compétiteurs dépendait de leur prime d'engagement, ce qui les conduisait à courir le plus souvent possible, et à se montrer peu exigeants en matière de sécurité. Celle-ci, au demeurant, n'était pas pire que sur bien des circuits du Championnat du Monde, et l'épreuve ne connut d'ailleurs pas d'accident de course grave. Mais une fois le circuit rendu à la vie civile et fréquenté par les motards d'Île de France, il en ira tout autrement.

A côté de la Bastille, et de l'esplanade située derrière le château de Vincennes, Rungis devint alors un autre rendez-vous, celui de la vitesse et de l'affrontement où l'on ira rouler dans la confusion, sans organisation, sans souci de sécurité, sans aucune hiérarchie puisque tous, de la grosse cylindrée au cyclomoteur, tournent en même temps, comme le rappelle Jean-Marc, encore adolescent, au guidon de son cyclomoteur :

« les années je me souviens plus très bien mais on allait un peu poser les roues sur Rungis, mais c'étaient les grands qui allaient à Rungis. Nous, on était un petit peu plus mômes, et donc il y avait toutes sortes de bécanes qui tournaient à Rungis, c'est ça qui était hallucinant c'est qu'il y avait des mecs en 50 qui tournaient avec des mecs en gros cubes. C'était vachement dangereux parce qu'il y avait aucune infrastructure, forcément, quand on s'en prenait une il y avait toutes les chances qu'on se prenne un trottoir ou un réverbère. Et surtout il y avait une telle différence de vitesse entre les motos, entre les mecs qui tournaient avec des 50 ou des 125 et les mecs avec des 500, voire des plus gros cubes même, quand j'y pense, c'était assez hallucinant, comme truc. A l'époque, ça nous plaisait bien, quoi. »

Plus, sans doute, que les récits, les photos prises alors et qui montrent des courses improvisées entre machines très diverses avec, assise à quelques mètres sur les rebords des trottoirs, une foule comprenant parfois plusieurs centaines de spectateurs, donnent la mesure du risque encouru par tous. On cherchera sans doute en vain un bilan précis des inévitables accidents dans lesquels participants comme assistance se trouvaient impliqués, mais les sources, comme l'ouvrage de Manuel Marsetti, évoquent, en quelques années, un total de dix-huit morts. Dans un article du n° 437 de Moto Journal en date du 6 décembre 1979, on parlera de « 25 morts, des estropiés à vie, et des dizaines de blessés ». A titre de comparaison, le circuit Carole, équipement public ouvert en 1979 à la suite de l'action collective que l'on va maintenant analyser, réservé à la seule pratique motocycliste et acceptant, le weekend, gratuitement, tous les motards, a connu à ce jour un seul accident mortel, à l'occasion d'une compétition officielle. L'émoi suscité par ces accidents trouva un écho dans la grande presse et, au delà, dans un Ministère de la Jeunesse et des Sports dont on a vu qu'il portait un certain intérêt à une population qui, jeune et sportive, relevait après tout de son champ de compétence. Mais Rungis sera aussi au principe de la première organisation revendicative de motards français.

Dans un entretien collectif publié en septembre 1977 sous la plume de Paul Salvaire dans le Moto Journal n°337, ses créateurs et en particulier son président, Jean-Jacques Branfaux, un mécanicien âgé de trente-cinq ans, présentent leurs objectifs, et justifient d'abord le choix de leur nom, l'Amicale des Motocyclistes Indépendants :

« Amicale parce qu'on veut se démarquer des clubs classiques, indépendants pour se placer bien à l'écart de la FFM que nous refusons totalement. Entre autres raisons, parce que notre action aurait dû déjà être engagée depuis longtemps par cette fédération. Or, au lieu de s'occuper du motard de tous les jours, elle se borne à organiser, plus ou moins bien, des compétitions. Indépendants, nous voulons l'être de tout parti politique »
(MJ n° 337, p. 19)

Comme on le constate, l'AMI se définit d'abord par ce qu'elle n'est pas : ni moto-club, ni parti politique, ni dépendante de la FFM, alors qu'elle regroupe des motards engagés dans une action collective dont le premier objectif est sportif, elle récuse toute assimilation à quelque structure existante que ce soit. Car ses ambitions sont originales : elle veut obtenir *« d'abord, la création d'un stade motocycliste dans la région de Paris »* pour ensuite *« servir de syndicat, ou d'union des motards comme consommateurs »* afin d'exprimer *« l'avis des motards sur des points où l'on ne tient pas encore compte de leur opinion : péage au tarif des voitures, contraventions pour stationnement sur les trottoirs, bandes blanches dérapantes (...) et aussi la « réforme du permis » qui va tuer l'industrie moto comme l'instauration du permis A1 avait tué le scooter »*. Trente ans après, certaines de ces revendications, comme la verbalisation du stationnement sur les trottoirs, figurent encore, et plus que jamais, à l'ordre du jour de l'action collective. Quant à son action, elle commence par la manifestation, déclenchée dans des circonstances et selon des modalités qu'explique Gérard, 23 ans, le vice-président de l'association :

« Un vendredi soir, je tournais à Rungis, comme souvent, et j'ai vu un type encore plus barge que moi qui s'est planté devant moi à grande vitesse. Brutalement, j'ai tout réalisé : des rails, des trottoirs, des spectateurs, bref tous ces risques inutiles – il fallait arrêter ça. J'étais avec une dizaine de copains, et nous avons décidé d'arrêter la ronde et de manifester. Pour arrêter le mouvement, nous avons simplement tourné jusqu'au ralenti à 40 km/h. Nous nous sommes donc retrouvés à une centaine, regroupés au milieu de la ligne droite de Rungis. J'ai dit on va partir à Paris pour manifester. Et tout le monde a suivi. »

Ces manifestations répétées, qui emmèneront parfois des centaines de motards jusqu'à la place de la Concorde, fourniront la base d'adhérents nécessaire à la création d'une association, qui, rapidement, ne conservera comme objectif pratique que la création d'un circuit réservé aux motards. Sur la piste de l'aérodrome désaffecté de Coulommiers, en Seine et Marne, à 60 km à l'est de Paris, l'AMI trouvera une solution de rechange provisoire à Rungis, qui lui servira, grâce notamment à l'organisation de plusieurs épreuves d'endurance en 1979, à démontrer son aptitude à gérer un circuit, définitif celui-là. L'AMI trouvera par ailleurs un accueil favorable auprès du Ministère de la Jeunesse et des Sports, qui échafaudera dans différentes régions des projets de stades réservés à la moto, projets qui, tous, échoueront notamment du fait de l'opposition des riverains. Seul, finalement, au terme d'une longue gestation et grâce à l'appui sans faille des élus locaux communistes et du conseil général de Seine-Saint-Denis, le circuit de Tremblay, dénommé circuit Carole et inauguré en décembre 1979, verra le jour. Le Ministère cherchera par ailleurs à désamorcer les conflits en nommant un médiateur, en l'occurrence le journaliste Yves Mourousi, présentateur du journal de 13 heures sur TF 1 et motard, chargé de trouver des solutions à des revendications sommes toutes

assez mineures, telles la baisse des tarifs d'autoroute.

En s'intéressant aux motards en tant que population jeune, le Ministère à la fois leur attribue une valeur positive, et les range dans une catégorie bien plus vaste dont il a comme fonction de s'occuper, donc qu'il connaît et reconnaît, et dont il traite les débordements sur un mode d'inclusion, celui de l'éducation et de la mise en place de structures appropriées. Il en ira tout autrement avec l'intervention d'un autre acteur public, le Comité Interministériel à la Sécurité Routière, avec sa branche opérationnelle, la Délégation à la Sécurité Routière. Cet organisme, de création récente et largement autonome, puisque sous tutelle du Premier Ministre et puisant ses ressources dans plusieurs ministères, a comme fonction de proposer au gouvernement un programme d'action dont l'objectif est de faire baisser le nombre des victimes de la route, et de surveiller son application. Polytechnicien et ingénieur des Ponts Christian Gerondeau, alors conseiller auprès du Premier ministre pour les questions de transports et d'équipement, sera nommé à sa tête et deviendra ainsi le premier Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

La hausse de l'accidentalité et la mise en place d'une politique prohibitionniste.

Créé par décret en juillet 1972, le CISR cristallise une ancienne préoccupation publique, exprimée dès 1953 dans un avis du Conseil Économique et Social et devenue d'autant plus vive que, en même temps que le trafic et les immatriculations de véhicules, la mortalité routière augmentait. On peut, toujours grâce aux chiffres tirés de l'Annuaire statistique du Ministère des Transports, observer sur une assez longue période l'évolution de l'accidentalité, représentée dans le tableau suivant par le nombre annuels de morts sur les routes en fonction de la catégorie d'usagers à laquelle ils appartiennent ; en toute rigueur, il faut préciser que les chiffres ne sont pas rigoureusement comparables d'une année à l'autre. En effet, jusqu'en 1965, seuls les décès ayant eu lieu au plus trois jours après l'accident sont considérés comme dus à des accidents de la route ; ensuite, la limite est portée à six jours.

	1960	1963	1965	1967	1969	1972	1974	1976	1979
Piétons	1 889	2 272	2 874	3 120	3 117	3 180	2 690	2 463	2 091
Cyclistes	848	819	828	838	820	728	574	643	589
Cyclomotoristes	1 625	1 978	2 362	2 497	2 598	2 647	2 319	2 079	1 381
Motocyclistes	1 004	389	254	184	236	700	721	770	970
Automobilistes	2 540	4 081	5 329	6 438	7 285	8 627	6 373	7 014	6 519
Utilitaires	389	488	503	508	608	663	650	608	647
Total	8 295	10 027	12 150	13 585	14 664	16 545	13 327	13 577	12 197

Évolution de la mortalité routière entre 1960 et 1979
source : annuaire statistique du Ministère des Transports

Comme on le constate, la mortalité totale, sur les deux décennies que couvre le tableau, évolue très fortement à la hausse jusqu'au pic atteint en 1972, avec deux fois plus de victimes qu'en 1960. Ensuite, la décrue commence et, comme on le

sait, continue de nos jours. Comme on le constate aussi, toutes les catégories d'usagers évoluent de manière similaire, avec une seule exception : les motocyclistes, qui connaissent une situation presque opposée. Au départ très importante puisque, en 1960, cette catégorie représente à elle seule 12 % du total des victimes, leur mortalité baisse ensuite considérablement pour atteindre un point bas en 1967, où ils comptent pour seulement 1,4 % de la mortalité totale, avant de remonter ensuite de façon significative. En 1979, on recense 970 accidents mortels contre seulement 184 douze ans plus tôt, accidents qui représentent 7,9 % du total des victimes.

On voit bien quelle lecture superficielle peut être tirée de ces chiffres, et plus encore par un organisme à visée normative comme le Comité Interministériel, créé précisément au moment où la mortalité atteint son apogée, et dont les premières mesures, décret limitant la vitesse sur les routes à grande circulation, arrêté rendant obligatoire l'utilisation de la ceinture de sécurité et le port du casque pour les motocyclistes, sont prises en juin 1973. Il lui est ainsi assez facile, à la fois de porter la réduction de la mortalité globale au crédit des premiers résultats de cette politique nouvelle, et de montrer du doigt les mauvais élèves qui vont à rebours de la tendance, ces motocyclistes que l'on pourra dénoncer avec d'autant plus d'efficacité qu'ils forment un groupe singulier, et d'autant plus difficile à comprendre qu'il est, comme on l'a déjà dit, jeune, marginal et rebelle à la contrainte. Si, pour justifier la mise en place d'une politique répressive menée dans l'intérêt de tous, l'on avait eu besoin d'une sorte de groupe témoin qui, à la fois, aurait incarné de la façon la plus claire cette prise de risque désormais hors-la-loi aussi bien que le refus de se plier à la norme commune, on n'aurait pu rêver mieux que ces motards parfaitement identifiés en tant que tels, parfaitement distincts du reste de la population, et suffisamment particuliers pour que les mesures qui les frappent, eux et eux seuls, n'aient aucun impact global, et ne provoquent, en dehors du milieu motard, aucune révolte.

C'est ainsi que procédera Christian Gerondeau, lequel exposera ses intentions dans un livre publié en 1979, *La mort inutile*. En permanence, il entremêle deux registres, celui de la rationalité technocratique, produisant constats et solutions qui s'appuient sur l'étude de la situation nationale comme sur des expériences étrangères, et celui de l'émotion, qu'on ne pourrait mieux résumer qu'en citant quelques lignes de son premier chapitre, intitulé *Un bilan de guerre* :

« Combien de jeunes ne verront jamais fleurir d'autres printemps, combien d'autres, broyés dans leur chair, connaîtront d'atroces souffrances et resteront impotents à jamais, combien de parents désespérés et d'enfants orphelins, sans que leurs concitoyens semblent s'en émouvoir autrement parce que, c'est bien connu, « l'accident n'arrive qu'aux autres » ? »

(Gerondeau, 1979 p 17-18)

Mais si la dimension morale et émotionnelle intervient à titre de justification de la politique qui sera mise en place, celle-ci empruntera le canal règlementaire habituel, qui s'adresse à ces individus dépourvus d'épaisseur sociale que sont les usagers, seulement définis par le permis qu'ils ont obtenu, et les véhicules que celui-ci leur permet de conduire. Le programme d'action du Délégué Interministériel, qui reprend d'ailleurs bien des propositions formulées vingt-cinq ans plus tôt par le Conseil Économique et Social, tient en un certain nombre de points, exposés chacun dans un chapitre distinct : limiter la vitesse, mieux contrôler

et réprimer l'éthylisme, imposer l'utilisation de la ceinture de sécurité, améliorer la sécurité des automobiles avec des dispositifs de freinage antibloquants, l'allumage des feux de croisement en plein jour, et l'instauration d'un contrôle technique, réfléchir enfin à la mise en place d'un permis à points. Inutile de plus entrer dans les détails pour constater que l'on tient là, dès 1979, un agenda qui sera scrupuleusement appliqué, jusqu'à cette tentative pour l'instant infructueuse, à cause des réactions du mouvement motard, de rendre obligatoire l'allumage diurne des feux en 2005. Il devient alors d'autant plus intéressant de détailler les mesures préconisées pour les motards que, à cause d'eux et de leur mouvement, elle seront les seules, sinon à ne pas voir le jour, du moins à ne connaître qu'une existence éphémère.

Cette politique se résume pour l'essentiel à importer des mesures adoptées dans un pays qui, alors, dans l'univers du technocrate, remplace les États-Unis comme source d'inspiration, ce : « *Fascinant Japon qui, dans ce domaine comme dans bien d'autres, fait mieux que le reste du monde* » (Gérondeau, 1979 p. 55). De son voyage d'études chez le premier constructeur mondial de motos, le Délégué Interministériel revient avec une constatation paradoxale, puisque, « *à la demande de leur gouvernement* », les fabricants, qui exportent des modèles dont le plus gros atteint 1300 cm³, ne commercialisent plus sur leur marché intérieur de motos dont la cylindrée dépasse 750 cm³, lesquelles trouveraient par ailleurs bien peu de clients car :

« Des permis très approfondis ont été instaurés pour s'assurer que les futurs utilisateurs de motos de forte cylindrée possédaient bien les aptitudes requises, et orienter les autres vers des engins de cylindrée plus réduite, présentant donc moins de risques.

C'est ainsi qu'on a compté en 1977 7 % de reçus parmi les candidats à la conduite des motos de 350 à 750 cm³, ce qui traduit bien la sélectivité des épreuves. » (Gérondeau, 1979 p. 130-131)

Christian Gérondeau développe alors une classification nouvelle, entre motos « légères », de l'ordre de 125 cm³, « moyennes », avec une catégorie qui n'existe pour l'heure qu'au Japon, les 400 cm³ et « grosses motos ». Chacune sera accessible avec un permis distinct et, puisque « *la conduite d'une « grosse moto » requiert, quant à elle, des capacités et un entraînement tout à fait particulier* », ce permis-là sera d'autant plus difficile. En posant la justification théorique d'une réforme du permis qui sera effective au 1er mars 1980, le Délégué Interministériel crée trois partitions dans un univers dont on a vu qu'il n'en comptait que deux et où, dans la pratique, comme à Rungis ou à la Bastille, ces distinctions n'ont guère cours, et établit une échelle de légitimité dans l'ordre de la sécurité qui commence avec la petite cylindrée raisonnable, passe par une 400 cm³ qui reste acceptable et s'achève avec les « grosses motos » dont il convient de décourager l'usage.

Or, cette tri-partition ne correspond absolument pas à la réalité du marché : en 1979, les 131 329 motocycles commercialisés se répartissaient entre 68 % de 125 cm³, 28 % de « grosses motos » de 500 cm³ et plus, et seulement 4 % de « motos moyennes », 250 ou 350 cm³. De plus les motards, titulaires du permis A, se comportent exactement à l'inverse de la volonté du Délégué Interministériel : ces cylindrées moyennes qui ne comptent plus que pour 4 % des ventes, représentaient, six ans plus tôt, en 1973, 24,5 % du marché, et ce segment des cylindrées moyennes, privilégié par Christian Gérondeau, était alors en voie d'abandon. Enfin, ces 400 cm³ qui n'existent pas encore, puisque, même aujourd'hui, on n'en trouve

qu'au Japon, seront nécessairement des machines neuves : l'offre d'occasion, ce point de passage obligé pour le titulaire jeune et désargenté d'un nouveau permis, sera alors, au moins pendant quelques années, inexistante. Et l'importation sans nuance de la réglementation japonaise, ignorant la catégorie intermédiaire et traditionnelle des 500 cm³ qui représentait à elle seule, en 1979, 10 % des immatriculations, comptera pour beaucoup dans l'échec final de la réforme, et dans le déclenchement d'une fronde qui se cristallisera sur la personne de Christian Gérondeau, tout en puisant à d'autres sources, la hausse des tarifs d'assurance en particulier.

Le problème des tarifs d'assurance, et sa solution par la défection

Avec les sociétés d'assurance, on aborde une nouvelle catégorie d'acteurs, ces sociétés commerciales qui proposent, sur un marché concurrentiel, un service dont le prix dépendra d'un certain nombre de paramètres, au premier rang duquel figure le risque que représente à titre individuel l'assuré, fonction à la fois de la fréquence des sinistres dont il peut être victime, ou auteur, et du coût de ceux-ci. Le secteur, alors partagé entre grands groupes nationalisés comme le GAN ou l'UAP, sociétés privées, et mutuelles, restait largement soumis à l'intervention d'un État encore très actif, et qui contrôle en particulier l'évolution des tarifs. Les assureurs doivent donc publiquement justifier leurs hausses, ce qu'ils font, pour la moto, en arguant du risque spécifique qu'elle représente, et du déficit qu'elle entraîne. Mais ainsi, elles fournissent les données qui permettent à Moto Revue, sous la plume de son rédacteur en chef, Éric Glain, de publier en avril 1976 un premier dossier sur la question. Il relevait, grâce aux informations parues dans le bulletin d'une mutuelle de premier plan, le rapport très défavorable entre le coût des sinistres et les cotisations encaissées, qui s'élevait à 1,5 pour les cyclomoteurs, et 2,7 pour les motocycles, justifiant ainsi une hausse considérable des primes pour rétablir l'équilibre.

Sauf que, comme le précise un peu plus bas Éric Glain, un tel calcul ne tient pas compte des responsabilités respectives dans les accidents. Or, *« selon le même organe d'information, les chiffres faisant ressortir la responsabilité du conducteur lors d'un accident sont loin d'être défavorables aux deux-roues »*; cette responsabilité, pour les cylindrées supérieures à 125 cm³, n'est en effet engagée que dans 15 % des cas. On tient là une particularité toujours valide du risque de la moto, du point de vue de l'assurance : dans les accidents dont ils sont victimes, les motards sont bien moins souvent responsables que les autres usagers, automobilistes en particulier, mais leur sinistres, qui s'accompagnent le plus souvent de dommages corporels parfois graves, sont d'un coût très élevé. Contre le principe même de l'assurance, la tentation de faire supporter à ces motards infiniment moins nombreux que les automobilistes le coût des accidents dont d'autres, ces automobilistes qui forment l'essentiel de la clientèle des assureurs, sont responsables, sera trop forte pour que les compagnies y résistent. À leur tour, elles adoptent ainsi une démarche normative, qui va au plus simple et pénalise les marginaux, suscitant chez eux, dans un premier temps, à la fois un fort sentiment d'injustice, et un certain nombre de stratégies de contournement.

L'augmentation des tarifs suivra donc celle des immatriculations, et la croissance du nombre d'accidents. Et pourtant, il n'y aura là que motif de mécontentement, et

pas matière à action collective, malgré les efforts de certains, comme Jérôme Lambert. Né en 1957, militant socialiste dès l'âge de 15 ans, celui-ci était alors étudiant en droit, responsable de l'UNEF, permanent au siège du PS, rue Solférino, et, en tant que tel, militant CGT ; il faisait partie de ceux qui, ayant accompagné les revendications de l'AMI à partir de Rungis, souhaitaient que l'action continue une fois acquise la création d'un circuit destiné au motards :

« Alors on a commencé, je me souviens, c'était en 77, là c'était fin 77 finalement, au moment où on nous promet le circuit et que eux (les responsables de l'AMI) commencent à nous dire : « ben les manifs c'est fini, rentrez chez vous... », moi j'ai commencé à dire : « ben non, on continue » (...). Alors c'était les assurances ; le premier combat que j'ai préconisé de conduire, c'était les assurances. Alors je me souviens que j'avais tiré des tracts sur les palais de marbre que se construisaient les assurances sur le dos des motards, et des autres, évidemment. »

Si le problème de l'assurance ne mobilise pas plus, c'est parce qu'il est possible d'y apporter de multiples réponses individuelles. En janvier 1979, la même Moto Revue, dans un dossier toujours consacré aux assurances, et dont l'objet essentiel sera de comparer, dans une démarche qui serait aujourd'hui qualifiée de consumériste, l'offre de 32 compagnies, ne peut mieux résumer la situation du marché que par ce titre : « 32 compagnies, 32 tarifs différents ! ». Le coût de la prime, indépendamment des particularités de l'assureur, de sa propre classification des machines et de sa politique à l'égard des motards, dépend en effet de paramètres multiples, cylindrée de la moto, âge et expérience de son propriétaire, garanties souscrites, lieu de résidence, existence d'un autre contrat dans la même compagnie, voir possibilité de négocier individuellement son tarif avec un courtier. Il est, de plus, en cas de nécessité, toujours possible d'opter pour la stratégie de défection ultime, et de rouler sans assurance. Jean-Marc donne ainsi un bon exemple des arbitrages possibles :

« il y avait de très gros problèmes pour ceux qui voulaient s'assurer, pour celui qui s'assurait pas, il n'y avait pas de problème. Moi, je me souviens qu'à un moment donné... Je roulais sans assurance (en cyclomoteur). J'avais pas les moyens de m'assurer, j'étais un peu livré à moi-même, mes parents s'occupaient plus ou moins de moi, et un jour mon père m'a dit : « je refuse que tu roules sans assurance ; je vais te payer ton assurance. » Donc, il m'avait donné des sous pour me payer mon assurance, et j'ai empoché les sous et je me suis jamais assuré. Et en fin de compte, il s'était aperçu de ça donc il m'avait assuré directement chez son assureur, et donc j'avais mon assurance au nom de mon père. Et puis après, quand il a fallu passer au gros cube, j'avais pas d'antécédents, donc c'était plein pot, donc rebelote, j'ai à nouveau roulé deux ans sans assurance. »

Il illustre ainsi trois des multiples stratégies envisageables, en particulier pour un adolescent au guidon d'un cyclomoteur, puis d'une 125 cm³ : ne pas supporter soi-même le coût de la prime, profiter des conditions plus favorables accordées à son père par l'assureur familial, ou, en particulier avec le passage au « gros cube », rouler sans assurance jusqu'au moment où, avec un permis obtenu depuis plus de deux ans, il cesse automatiquement d'être l'un de ces « jeunes conducteurs » que, faute d'expérience et d'historique, les assurances pénalisent d'une prime plus élevée, et peut donc obtenir des tarifs plus abordables.

En première approche, la question peut s'analyser en termes économiques classiques, puisqu'il s'agit, pour le motard assuré et en fonction de ses particularités, de trouver, parmi l'infinité des offres disponibles, celle qui optimise le mieux le rapport entre le coût de la prime et les garanties offertes. Ce n'est pourtant pas si simple. Avec l'encadrement des tarifs par l'État la situation, d'abord, est celle d'une économie administrée. Ensuite, les motards ont cette propriété rare et regrettable d'être, au même titre, par exemple, que les ménages sur-endettés pour les banques, des clients dont les assureurs souhaitent se débarrasser. Sauf pour ceux qui représentent un bon risque, ils ne se livrent donc pas à une concurrence implacable pour s'attacher leur clientèle. Or, le bon risque, c'est le motard adulte et expérimenté, donc précisément celui qui, en cette période de renaissance de la moto, se fait rare.

La perspective que développe Albert Hirschman dans *Défection et prise le parole*, pour peu que l'on prenne soin de remplacer la notion de qualité des produits qu'il utilise par celle, plus vaste, de satisfaction de l'acheteur, s'applique assez bien ici : le motard mécontent de l'offre qu'on lui propose et cherchant à optimiser le coût de son assurance dispose de bien des moyens de le faire. A l'inverse, « comparée à la défection, la prise de parole est coûteuse ; son efficacité est en outre conditionnée par l'influence et le pouvoir de négociation dont disposent ceux qui l'exercent » (Hirschman, 1995 p. 68). En fait, le lien d'échange commercial qui unit habituellement client et fournisseur se trouve ici particulièrement inégal : d'abord, parce que l'assurance est un produit dont l'achat est obligatoire, le défaut en étant pénalement réprimé, ensuite parce que les caractéristiques de la population des motards, sa jeunesse, la faiblesse de ses moyens financiers, son importance numérique négligeable, rendent la négociation difficile, et le recours au rapport de force inefficace. On comprend alors pourquoi, en la matière, ils préfèrent les voies multiples de la défection à la prise de parole.

Avec la création quelques années plus tard d'une société d'assurance mutuelle qui leur sera réservée, cette stratégie de défection ira jusqu'à son terme, entraînant l'apparition d'un nouveau concurrent sur le marché des assurances. Pour l'heure, et parce que subsiste toujours une possibilité individuelle de s'arranger, la hausse des tarifs ne suffit pas à déclencher une action collective. Mais elle produit un terreau fertile pour la revendication à venir, d'autant que l'article de Moto Revue ne paraît pas par hasard au début de 1979. En effet, la libération des tarifs intervient au 1er janvier, et les compagnies se trouvent donc désormais entièrement libres de fixer les primes qui leur conviennent : de fait, la hausse se muera en explosion.

Le retour dans la rue

À l'automne 1978 Christian Gérondeau, au moment où plusieurs accidents mortels viennent de marquer les retours du Bol d'Or, une compétition qui attire des dizaines de milliers de motards, expose sur France Inter sa réaction. Reproduite dans la presse spécialisée, notamment dans le Moto Revue n°2381, l'une de ses phrases sonne comme une déclaration de guerre :

« Les motos de grosse cylindrée constituent un danger. Elles causent plus de 1000 morts et plus de 10 000 blessés par an. Pouvons-nous tolérer de véritables monstres tels que ceux que l'on voit apparaître sur le marché, qui

font 1100 cm³ de cylindrée, dépassant largement les 200 km/h et pesant 300 kilos ? Elles ont un taux d'accidents énorme, et la France devrait s'inspirer du Japon où les plus de 750 cm³ sont interdits » (MR 2381 p. 75)

En une phrase, une politique qui sera détaillée quelques mois plus tard dans *La mort inutile* est ainsi dévoilée, sans guère de précautions, et la prohibition devient, du jour au lendemain, une menace. La réaction du milieu motard sera immédiate, unanime, et prendra deux formes distinctes.

Sur le terrain, et dans l'instant, l'AMI appelle à une manifestation à l'intérieur d'un cadre déjà connu, le vendredi soir à la Bastille ; mais le succès de celle-ci dépassera largement les attentes, puisque l'association recrutera bien au delà de son cercle de militants. Le compte-rendu très factuel qu'en dresse Moto Journal dans son n° 379 débute par une assertion pertinente : *« Vendredi soir, à la Bastille, il s'est passé quelque chose de capital. Des milliers de motards ont répondu à la bêtise et aux menaces par une fête »* (MJ 379 p. 28). Faisant le tour des participants dans les cafés de la place, le journal recueille les propos de Jean Michel, 23 ans : *« Je ne viens jamais à la Bastille, je réprouve le trafic de pièces qui s'y pratique, et je n'aime pas non plus les gros déboulés de motos. (...) Pourtant je suis là car cette fois l'attaque de ce Gérondeau est trop grave »*, de Marc, 25 ans, étudiant : *« Je suis pareil, pas spécialement pour les manif's de masse, mais cette fois il faut se remuer, parce que la moto est un tout petit monde et qu'il est facile de l'attaquer »* et plus loin, sur le parcours, d'André, 53 ans, professeur d'histoire : *« Moi vous savez je ne suis pas pour les manifestations mais je suis quand même venu pour montrer que nous n'avalons pas n'importe quoi »*. Comme souvent, les propos de Christian Gérondeau, analysés comme une menace globale contre une pratique qui se décline dans d'infinies variations individuelles et se reconnaît surtout dans un destin commun, aura eu comme effet de mobiliser les isolés, et de convaincre les indécis.

Avec les précautions que l'on doit prendre en transposant une analyse qui porte sur des manifestants qui défilent à pied et sont souvent susceptibles d'un recours à la violence inconnu, pour des raisons sur lesquelles on reviendra plus loin, des motards, la typologie que fait Pierre Favre de la manifestation initiatrice s'applique assez bien ici :

« La manifestation initiatrice est idéalement celle qui a pour objectif de constituer une nouvelle revendication comme enjeu dans le champ social et/ou de promouvoir une population comme partie prenante du débat politique.(...) Ce type de manifestation présente toute une série de traits caractéristiques. Les manifestants, d'abord, tendent à représenter un groupe potentiel qui ne dispose encore ni d'organisations propres (ou seulement d'organisations fortement déniées) ni de porte-parole ayant leur entrée dans le champ politique. L'objectif central de la manifestation est d'engager un processus de reconnaissance du groupe et de la revendication dans laquelle il s'incarne (...) D'où un rapport particulier avec le public : l'enjeu majeur de la manifestation est de faire admettre par « l'opinion » la légitimité de la revendication nouvelle (...) la plupart du temps dans un contexte d'hostilité. » (Favre, 1994 p. 33-35)

Du tract distribué par l'AMI s'excusant auprès des « Amis automobilistes » du désagrément causé, en passant par le soutien proclamé d'un automobiliste ou par la réaction des passants que rapporte Moto Journal : *« Beaucoup de motards font*

signe aux passants debout sur les repose-pieds, « On se croirait le 14 juillet » dit une dame sur le pas de sa porte... », bien des éléments témoignent de cette volonté de s'assurer la bienveillance des piétons comme des automobilistes.

Certes, il y a une différence : l'organisateur existe, puisqu'il s'agit de l'AMI. Mais, engagée dans une négociation avec les pouvoirs publics pour le futur circuit Carole dont elle espérait bien obtenir la gestion, il lui était difficile d'aller trop loin dans la contestation. Jérôme Lambert, avec son engagement politique et syndical, interprète ainsi la situation :

« le petit noyau qu'ont était - on n'étaient pas nombreux, on devait être cinq-six au départ que j'avais rassemblés – on distribuait des tracts, pas contre l'AMI, mais pour dire que, nous, on n'étaient pas d'accord pour arrêter. Donc s'en est suivi une sorte de scission, c'est à dire que l'AMI, elle, on la considérait un peu comme des collabos (rires) parce qu'ils avaient vendu le mouvement motard naissant contre la gestion du circuit Carole dont ils avaient eu l'assurance qu'elle leur reviendrait, mais finalement ils considéraient que ça y est, c'était fini. Nous on disais ben non, c'est l'amorce de quelque chose d'autre, voilà. »

C'est là une différence importante avec l'analyse de Pierre Fabre :

« Somme toute, les manifestations initiatrices sont centrées sur le futur, les manifestants entendent obtenir quelque chose qui s'étendra sur le temps long : un changement de situation ou de représentation irréversible »

(Favre, 1994 p. 36)

Recrutant bien au delà du cercle des déjà militants, la manifestation initiatrice du 22 septembre 1978 montre pourtant un potentiel de protestation qui ne demande qu'à s'incarner sur le « temps long ». Pourtant, en dehors de cette occasion ponctuelle, celui-ci restera provisoirement inutilisé en raison des contraintes qui entravent l'AMI laquelle, au fond, n'a pas d'autres objectifs que ceux qu'elle a déjà atteint. Pour exploiter ce potentiel, il faudra d'autres acteurs, libérés de ces contraintes et dont on verra qu'ils ont des objectifs, et des appartenances, plus directement politiques, et des revendications plus larges. Il faudra, aussi, que les déclarations de Christian Gérondeau trouvent un commencement d'exécution, avec la traduction, l'année suivante, de sa politique en actes, en particulier avec la réforme du permis moto.

Mais la diatribe de Christian Gérondeau aura une autre conséquence, également importante : elle va conduire la presse spécialisée, avec ses deux hebdomadaires, la vénérable Moto Revue, créée en 1913, et le tout jeune Moto Journal, apparu en 1971, à entrer dans l'arène politique. Ceux-ci s'étaient, jusque là, et pour l'essentiel, consacrés à la même tâche : essayer les nouveautés des fabricants de motos et d'équipements, et suivre les compétitions de la manière la plus détaillée possible. A partir de septembre 1978, le ton change : Moto Revue publiera, sous le titre « *Le grand coup de gueule des motards* » un article de trois pages dans son n°2381 qui à la fois réfute les arguments du Délégué Interministériel et présente des points de vue divers, en particulier celui de l'AMI. Moto Journal va plus loin et, avec ses n° 379, 380 et 382, ouvre le « *Dossier Gérondeau* », ce « *technocrate parano* (qui fera de la moto le bouc-émissaire des accidents mortels causés par la circulation automobile » (MJ 379 p. 27). Et, comme le rappelle Yannick Picard, une des figures historiques du mouvement motard, né en 1960 et alors préposé aux PTT, en poste à Poitiers, puis à Paris, cette presse va jouer un rôle-clé dans l'émergence du

mouvement, en ajoutant à sa fonction d'information une fonction d'intermédiaire entre les parties prenantes, et pas seulement les pouvoirs publics :

« A cette époque-là la presse moto, comme il y avait pas de fédération qui existait la presse moto jouait un rôle fédérateur, le ton de la presse moto était un peu différent d'aujourd'hui, plus dans la connivence, du coup c'était le truc d'information et c'était les seuls à parler des problèmes qui se posaient à Rungis ou ailleurs. Donc ils avaient une certaine crédibilité, d'ailleurs les pouvoirs publics quand ils voulaient s'adresser aux motards en général demandaient à la presse moto. Parce qu'il y avait pas de groupe. Le seul groupe qui existait c'était la FFM, fédération sportive qui à l'époque était dirigée par des gens qui étaient très âgés. »

Grâce à elle l'ennemi, cette figure indispensable à tout mouvement social, a désormais un nom, un visage, un parcours professionnel et une qualification doublement dépréciative, celle du technocrate à ambitions politiques. Il ne manque plus qu'un élément décisif pour lancer l'action, celui que l'on peut qualifier de fait générateur. Et si un mouvement d'humeur ne suffit pas à enclencher une action collective durable, l'événement mobilisateur qui sera au principe du mouvement motard paraît, de prime abord, bien anodin : le fait que la Loi de finances 1980 prévoie d'étendre à la moto la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, jusque là uniquement acquittée par les automobilistes, et connue sous l'appellation de vignette.

L'entrée du mouvement motard dans l'arène publique

Pour dépasser le stade de la simple expression inorganisée d'un mécontentement, et prospérer jusqu'à voir la création de structures revendicatives pérennes, un groupe social particulier, mécontent de son sort sans pour autant se montrer particulièrement offensif, a sans doute besoin de l'aide décisive que lui apporte un catalyseur. Si l'événement lui-même peut prendre des formes très diverses, répression policière, nouvelle contrainte réglementaire, propos stigmatisants, il aura toujours comme caractéristique de cristalliser les tensions latentes et les frustrations qui s'étaient accumulées au sein du groupe, et de lancer une confrontation directe entre les autorités et les membres du groupe en question lequel, jusque là assez fractionné, inorganisé et peu engagé dans l'action politique, trouvera en faisant face à l'ennemi commun le fait générateur nécessaire à l'enclenchement d'une dynamique collective. Ce fait générateur ce fut, par exemple, pour le mouvement gay, les incidents de Stonewall, comme l'explique Jan Willem Duyvendak :

« Ainsi, le contrôle intensif exercé par la police américaine sur les bars gays à la fin des années 60 – sous le prétexte de la présence de mineurs – démontrait que le gouvernement se sentait « défié » par ce phénomène subculturel, alors que les homosexuels eux-mêmes n'avaient absolument aucune aspiration politique à l'époque. C'est pourtant l'intervention de la police dans l'un de ces bars, le Stonewal Inn, qui fut la cause immédiate de la formation d'un mouvement social et le moteur de la transition d'une subculture à un mouvement » (Duyvendak 1994 p. 77)

Le *Stonewall* des motards français prendra la forme plus policée d'une disposition légale, l'article 11-III de la loi de finances pour 1980 qui étendait aux motocycles la perception de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur, plus connue sous l'appellation de vignette. Son existence fut éphémère puisque, exigible à compter du 1er novembre 1980, elle sera supprimée peu de temps après l'élection de François Mitterrand à la présidence de la République, le 10 mai 1981, mais fructueuse. C'est en effet dans l'opposition à cette mesure devenue la traduction concrète de la politique « motophobe » et « anti-jeune » conduite par le gouvernement que des unités très petites, très dissemblables et réparties sur tout le territoire s'unirent en une fédération nationale qui se dota rapidement d'une plateforme revendicative aux ambitions plus larges. Succès aidant, le « boycott de la vignette » devint l'action fondatrice à laquelle il est aujourd'hui encore fait référence, de la même façon que l'univers homosexuel commémore toujours Stonewall. Et pourtant, si l'on envisage les choses d'un point de vue utilitariste, la vignette représente, dans le budget du motard de la fin des années 1970, un poids négligeable, très largement inférieur à cet autre prélèvement dont il doit obligatoirement s'acquitter, l'assurance. Mais, pour les raisons que l'on vient

d'exposer, le mécontentement causé par la forte augmentation du tarif des primes ne suffira pas à générer une protestation collective organisée, et celle-ci prendra corps seulement avec la discussion de la loi de finances pour 1980. Naturellement, il faudra se demander pourquoi.

L'élément déclencheur : la création de la « vignette moto »

En 1969, Honda révolutionne le monde de la moto en introduisant la CB750 Four avec son moteur quatre cylindres en ligne, mécaniquement bien plus complexe que les vieillissants bi-cylindres britanniques alors en voie d'extinction, et lance ainsi une course aux armements entre constructeurs japonais qui culminera avec les six cylindres apparus dix ans plus tard, Honda CBX 1000 et Kawasaki Z1300, cibles de l'anathème lancé sur les ondes de France Inter par le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Christian Gérondeau. Pour autant, et quand bien même cette Z1300 était taxée au montant maximum, il ne faut pas voir dans l'introduction de la vignette moto une volonté prohibitionniste se conformant aux désirs du Délégué Interministériel, mais plutôt, comme en témoigne le débat parlementaire nourri qui accompagne le vote de la mesure à l'assemblée, le désir bien plus ordinaire de ne pas laisser en friche une ressource fiscale potentielle en très forte croissance mais que, du fait de son maigre rendement, l'on avait négligée jusque là.

Inscrit dans la loi de finances pour 1980, le projet de vignette prévoyait de taxer les motocyclettes d'une cylindrée supérieure à 500 cm³ en fonction du barème suivant :

Age du véhicule	+500 cm ³ (6cv)	750 cm ³ (7cv)	850 cm ³ (8 et 9cv)	1000 cm ³ (10 et 11 cv)	1300 cm ³ (plus de 11 cv)
Moins de 5 ans	100 F	160 F	280 F	560 F	800 F
Plus de 5 ans	50 F	80 F	140 F	280 F	400 F

Barème initial de la taxe différentielle sur les motocyclettes
source : projet de loi de finances pour 1980

Le débat sur cet article du projet de loi de finances eut lieu à l'Assemblée en première lecture le 20 octobre 1979 avec comme principaux protagonistes Robert-André Vivien, député RPR et président de la commission des finances, Parfait Jans, député-maire communiste de Levallois-Perret et membre de la même commission, Laurent Fabius pour le parti socialiste et, dans un rôle relativement secondaire, le ministre du budget du gouvernement de Raymond Barre, Maurice Papon. La longueur des débats, la remarquable connaissance de la question dont font preuve en particulier les intervenants communistes, les allusions aux manifestations qui se déroulent au même moment, montrent que la revendication motarde a su trouver des échos, et des relais, à l'assemblée. Parfait Jans, en proposant au nom des communistes un amendement supprimant l'article 11-III de la loi, donc la vignette moto, déclare ainsi :

« Pour une moto de plus de 300 centimètres cubes, l'assurance s'élève à 2 600 francs par an lorsque le conducteur a son permis depuis plus de deux ans et est âgé de plus de vingt-cinq ans. Quant aux conducteurs qui n'ont pas vingt-cinq ans et dont le permis remonte à moins de deux ans, il n'est pas rare qu'ils acquittent une prime de 4 000 francs.

Au surplus, la redevance sur les autoroutes – je ne parle pas des trois ou quatre jours de gratuité par an – n'est pas moindre pour les motos que pour les voitures de tourisme.

Tous ces arguments justifient amplement la suppression du paragraphe III de l'article 11 dont l'application aggraverait l'injustice fiscale. Que cherche le Gouvernement en instituant la taxe ? Des recettes supplémentaires ?

Elles n'atteindraient que 17 millions de francs, ce qui est insignifiant au regard du budget. (...) En réalité, le Gouvernement veut frapper la

jeunesse. Voilà pourquoi nous sommes résolument opposés à cette mesure. »

Le coût prohibitif de l'assurance qui pénalise en particulier les jeunes conducteurs, les tarifs d'autoroute qui ne font pas de distinction entre motards et automobilistes, le caractère « anti-jeunes » de la politique gouvernementale : le député reprend à son compte le catalogue des revendications motardes, tel qu'il est exprimé par les manifestants ou la presse spécialisée, et démontre ainsi l'efficacité d'une relation que ses adversaires politiques tiennent pour acquise, comme le précise Robert-André Vivien, s'adressant aux élus communistes :

« Je peux vous dire d'ailleurs que vous avez très mal servi la cause des motards hier soir en les mobilisant. J'ai reçu les représentants nationaux des motards. Ce sont des gens sérieux, pondérés. (...) Ils m'ont fait part de leur inquiétudes à l'égard d'une récupération politique par le parti communiste d'un mouvement d'indignation des jeunes. »

Il reste malheureusement assez difficile de deviner à quels représentants des motards il est précisément fait allusion ; l'hypothèse la plus probable est celle de l'AMI, déjà introduite auprès du Ministère de la Jeunesse et des Sports, et qui est alors en train de se retirer d'un mouvement dont elle rejette les « actions organisées par certains groupuscules à des fins de manipulations politiques » (déclaration de Jean-Jacques Branfaux dans Moto-Revue n°2434, p. 9)

Mais il est sans doute tout aussi significatif de voir le même Robert-André Vivien déposer un amendement qui sera adopté, et qui, supprimant les deux premières catégories du projet d'origine, limite le champ de la vignette aux seules motos dont la cylindrée dépasse les 750 cm³, soit 8 cv et plus, amendement qu'il justifie notamment en ces termes :

« (...)on s'aperçoit que cette vignette sur les motos de plus de sept chevaux risque, en réalité, d'avoir une faible rentabilité.

Elle risque en outre d'accroître encore le déséquilibre qui existe entre les automobilistes et les motocyclistes : assurances variant entre 2 000 et 6 000 F suivant les compagnies et les régions, sans que l'on sache pourquoi ; taxation de certains articles de sécurité à 17,6 %, d'autres à 33 %. (...) »

Si, à l'évidence, Robert-André Vivien ne dispose pas des mêmes sources que les députés de gauche il est, lui aussi, fort bien informé. Aussi, grâce à son amendement, l'assiette de la taxe se trouve divisée par deux, et, très grossièrement dans la mesure où l'on ne dispose pas de données pour le parc et que l'annuaire du Ministère des Transports fournit le détail des immatriculations seulement à partir de 1973, le nombre de motards concernés passe de 100 000 à 50 000 et représente désormais moins de 10 % de l'ensemble.

La vignette moto, en d'autres termes, d'un point de vue strictement comptable, constitue une dépense négligeable pour les motards qui en sont redevables, à l'exception peut-être des propriétaires de la Z1300, alors seule 1300 cm³

commercialisée, et ne concerne par ailleurs qu'une faible minorité d'entre eux. Comprendre pourquoi cet événement secondaire a fourni le fait générateur de la mobilisation devient donc d'autant plus pertinent, et peut s'expliquer par le jeu d'un certain nombre de facteurs, dont le premier passe par une comparaison avec le rôle tenu par les tarifs d'assurance.

On a vu à quel point l'assurance ouvrait de multiples accès à la défection dont le plus simple, et le plus risqué, consistait à se soustraire à cette obligation. Avec la vignette, en première analyse, le même problème se pose, et les trois attitudes de défection, de soumission ou de revendication restent envisageables, sans nécessairement être mutuellement exclusives, mais avec une différence notable. Car si l'assurance offre nombre de stratégies de défection, il n'en existe plus, avec la vignette, qu'une seule, la plus risquée : le défaut de paiement, donc l'infraction fiscale. Dans un milieu où, du manifestant au parc de motos, on éprouve, de façon constante, les plus grandes difficultés à dénombrer quoi que ce soit, la vignette présente au moins l'avantage d'avoir été précisément comptée. Ainsi, l'Annuaire statistique des Transports recense-t-il un total de 25 733 vignettes moto achetées en novembre et décembre 1980, donc pendant la période de commercialisation normale. Passé ce délai, des pénalités de 3 % du montant de la taxe, donc d'autant plus élevées que le retard sera important, sont perçues. Si l'on estime ce parc des plus de 750 cm³ aux environs des 50 000 machines, on voit que leurs propriétaires se divisent à part égale entre partisans de la soumission, et de la prise de parole : l'impact du boycott, même s'il se trouve loin d'atteindre les 80 % revendiqués au même moment par une FFMC nouvelle née, demeure donc indéniable.

S'il ne reste donc qu'une moitié d'insoumis, ceux-ci vont se montrer redoutablement actifs, et instrumentaliser la vignette en la transformant, jusque dans la dimension visuelle de l'expression, en étendard de la révolte. Elle présente, il est vrai, dans cette optique, de nombreux avantages, et offre de multiples arguments de contestation, à commencer par le barème utilisé pour son calcul.

Spécifique à la moto, celui-ci est fondé sur la seule puissance effective des véhicules et, même s'il applique une certaine décote par rapport aux automobiles, ne tient pas compte du prix d'achat des motos, très inférieur, à puissance égale, à celui des voitures. L'argument est ainsi exposé par Parfait Jans lors du débat parlementaire du 20 octobre 1979 :

« Elle (la vignette) frapperait en effet des jeunes de moins de trente ans, dont les ressources sont souvent modestes et qui consacrent à leur moto presque tous leurs revenus, au détriment, parfois, de dépenses essentielles. Certains soutiennent que la moto coûte aussi cher qu'une automobile. Mais de quelle automobile s'agit-il ? Alors que l'un des modèles les plus simples, tel la Renault 4L, coûte 20 400 francs, les motos de 500 à 750 cm³ varient entre 14 527 francs et 20 138 francs, celles de 750 à 1000 cm³ de 20 750 à 29 788 francs, et celles de plus de 1000 cm³ (...) de 24 119 à 31 836 francs, prix de la moto la plus coûteuse vendue en France.

On ne peut donc pas classer les propriétaires de moto parmi les « richards » de notre pays. »

A la précision comptable de Parfait Jans, Laurent Fabius apporte une touche plus subjective, en reproduisant les témoignages de deux électrices :

« Une employée à l'INRA déclare : « Je fais de la moto depuis dix ans. Je gagne environ 3 000 francs par mois. C'est tout juste pour venir à bout de

l'entretien de ma 750 Kawa. Si la vignette vient s'ajouter à l'assurance monumentale, je n'y arriverai plus. (...) Je trouve dommage (...) de priver des milliers de jeunes qui, comme moi, ont la passion de la moto. On finit par se demander dans quel but le Gouvernement suggère une telle mesure. »

C'est effectivement la question qui se pose.

Une autre jeune, qui a vingt et un ans et qui est propriétaire d'une 1000, répond à la question que pose sa collègue : « (...)pour trouver de l'argent, on s'en prend à tout le monde, et pourquoi pas alors, dit le Gouvernement, aux motards ? Les responsables (...) ne s'embarrassent pas de scrupules en prenant en considération la condition sociale de leur propriétaire. Mais alors qu'on ne parle pas de justice.¹ »

Ainsi, la vignette d'une petite voiture comme la 4L s'élevait à 140 francs, là où le propriétaire d'une Yamaha XS 850, vendue exactement au même prix, devra s'acquitter de 280 francs, soit juste le double. On voit l'argument symbolique qui peut être invoqué, dans lequel cet écart deviendra une pénalité voulue par l'État et qui frappe de façon discriminatoire celui qui, à budget, ressources, et niveau social similaires, a exercé son libre choix de préférer la moto à l'automobile. Ce sentiment d'iniquité se double, comme le dit Laurent Fabius dans son intervention, de celui d'une injustice sociale puisque cette taxe, nouvelle et inéquitable, va frapper pour l'essentiel une population jeune et peu fortunée. Telle qu'elle sera votée par l'assemblée, la taxe prête enfin le flanc à une troisième critique, encore plus mobilisatrice : avec son assiette réduite et son niveau modéré, son rendement escompté sera bien inférieur à son coût de perception. Les chiffres avancés par divers acteurs, comme le sénateur communiste Guy Schmaus, et à divers moments, évoquent ainsi un coût de 72 millions de francs pour une recette de 12,5 millions. Le scénario d'un élargissement progressif jusqu'aux cylindrées les plus modestes, les 125 cm³, et d'une hausse parallèle du montant de la taxe prend ainsi corps, et semble d'autant plus réaliste qu'il peut se prévaloir du précédent de l'automobile, pour laquelle il n'existe pas de limite inférieure.

Même si la vignette ne concerne pour l'heure qu'une petite frange du monde motard, le boycott devient alors une mesure d'intérêt général, une mobilisation à laquelle chacun peut trouver une bonne raison de participer, et ce d'autant que, d'une part, le risque concerne exclusivement cette petite minorité d'acteurs qui refusent de s'acquitter de la taxe et que, d'autre part, la manière dont il sera mis en œuvre par la seule Fédération Française des Motards en Colère impliquera la participation de tous. Et, tandis que le cycle de manifestations et d'actions inauguré le 7 septembre 1979 sera lancé par la seule organisation alors existante, l'AMI, le boycott de la vignette sera l'œuvre de cette FFMC tout juste créée, et représentera pour celle-ci à la fois un acte fondateur, une occasion d'asseoir sa notoriété et un moyen de démontrer son efficacité.

1 On voit la subtilité avec laquelle Laurent Fabius sort du registre corporatiste de la défense des motards pour passer à ceux, bien plus larges, de la jeunesse et de l'injustice, glissement d'autant plus efficace que, dans cet univers encore essentiellement masculin, les victimes qu'il choisit de présenter sont des femmes.

Les manifestations de 1979 : nouveaux enjeux, nouveaux acteurs

Si la manifestation initiatrice du 22 septembre 1978 n'avait pas eu d'effet immédiat, du moins avait-elle conforté ceux qui, comme Jérôme Lambert, souhaitent poursuivre le mouvement, ce qu'il fit en s'engageant, dans, selon ses termes, de « l'agit-prop » sur le mode étudiant :

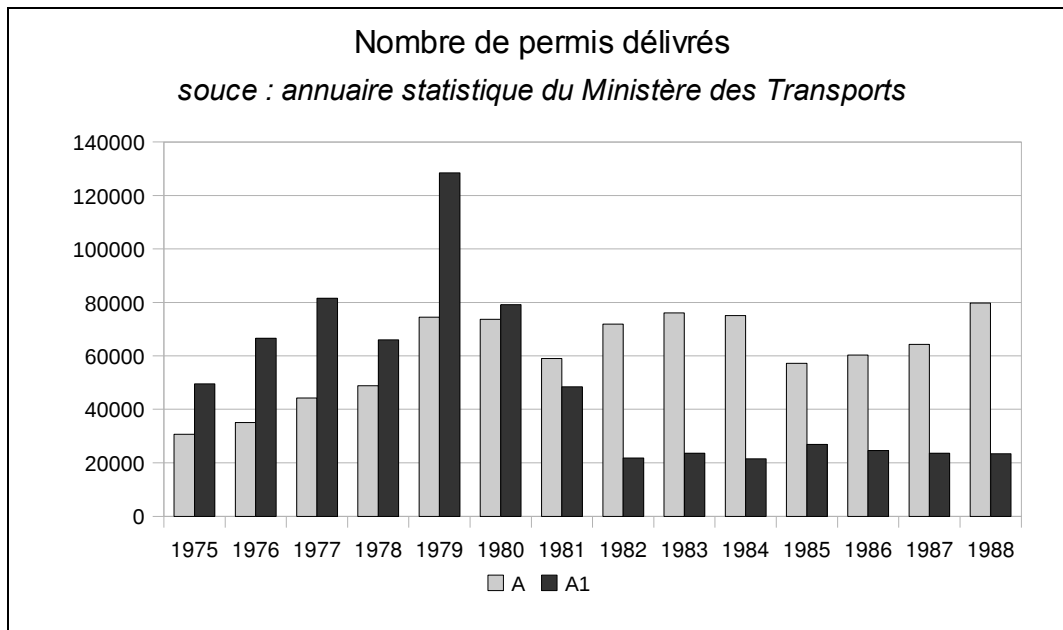
« Et à la Bastille en 1978, là on est en 78, j'avais créé avec un petit noyau le Comité de Lutte des Motards de la Bastille. Alors le Comité de lutte c'était quoi, c'était une ronéo, je faisais des tracts avec un ou deux copains au départ, on s'était institué Comité de Lutte des Motards de la Bastille et tous les vendredis, il y avait 300, 500 tracts qu'on distribuait pour appeler à des rassemblements sur la Bastille devant, à l'époque, la gare qui n'existe plus, il y avait une petite place et on réunissait notre comité de lutte tous les vendredis assis par terre, en demi-cercle, 200, 300 motards, comme dans les amphis de faculté, finalement. Voilà, c'était le Comité de Lutte et à chaque fois, ou presque à chaque fois, départ en manifestation mais, pendant un premier temps, notre cible, c'était les assurances. »

Comme on l'a déjà dit, l'augmentation des primes d'assurance ne jouera pourtant qu'un rôle secondaire dans la contestation. C'est qu'il existe, pour l'heure, deux questions plus urgentes, et plus générales puisque, avec la force de la contrainte réglementaire, elles s'imposent au monde de la moto dans son acception la plus large : la vignette, décidée lors du conseil des ministres du 5 septembre 1979, et la réforme du permis moto voulue par Christian Gérondeau, annoncée un jour plus tôt et entrant en vigueur le 1er mars 1980. Ce nouveau permis va créer non pas une, mais deux nouvelles classes de motos. En effet, en plus de scinder l'ancien permis A en deux sous-catégories, d'une part un permis, en quelque sorte, ordinaire, le A2, donnant accès à des machines qualifiées de moyennes mais dont la cylindrée ne dépasse pas 400 cm³, et de l'autre un « super-permis » ouvrant la voie aux « gros cubes », le A3, réputé, faute d'informations précises, très difficile à obtenir, la réforme va aussi bouleverser le permis A1, celui grâce auquel on pouvait, dès 16 ans, conduire cette 125 qui donnait accès de plein pied à l'univers motard et dont on a déjà mesuré l'importance prépondérante, tant sur le plan des ventes que de la formation. Avec la réforme, la catégorie 125 disparaît au profit d'une nouvelle cylindrée, totalement inédite, de 80 cm³ dont la vitesse est limitée à 75 km/h : ainsi, en perdant en cylindrée et en gagnant, comme les cyclomoteurs, un moteur bridé, on passe, dans l'image comme dans les faits, d'une petite moto à un gros cyclomoteur. Le procès du 80 sera vite mené par la presse moto, comme dans cet article paru dans le Moto Journal n°425 du 13 septembre 1979, qui poursuit l'instruction du « dossier Gérondeau » :

« nous ne cesserons à Moto-Journal de considérer le 80 limité à 75 km/h comme une aberration, et de plus une aberration dangereuse (...) Un 80 limité à 75 à l'heure roulera entre 60 et 70. C'en est fini du grand tourisme pour les 16 à 18 ans, des promenades en duo car les 80 limités supporteront mal la surcharge (...) Une fois de plus, on sent bien que cette loi a été faite par des gens qui ne connaissent rien à la moto. Des 125 limitées à 100 km/h par construction auraient bien plus contribué à la sécurité des usagers. Mais Christian Gérondeau ignore ce qu'est une enquête sur le tas. Il prend ses décisions en petit travailleur laborieux,

retranché derrière ses chiffres et son bureau ».

Paru sous le titre « *Motards, on veut votre disparition* », l'article expose les craintes que suscite cette nouvelle catégorie, et l'intention cachée que l'on prête au Délégué Interministériel : entraîner le dépérissement progressif de la moto en l'attaquant à la fois par en bas, en visant les adolescents qui y accèdent grâce au permis A1, et par en haut, avec la prohibition indirecte des grosses cylindrées. De fait, si la nouvelle réglementation restera sans grand effet sur le permis A, elle signera l'arrêt de mort du permis A1, comme le montre le graphique suivant :



Alors que le permis A retrouve assez vite son niveau d'avant-réforme, l'effectif des candidats au A1, après les 128 412 permis obtenus par anticipation en 1979, s'effondre dès 1981, première année complète durant laquelle il ne permet plus d'accéder qu'à des 80 cm³, pour descendre en 1982 à 21 819 ; dès lors, son importance ne cesse de diminuer. Sur ce point au moins, la réforme a atteint son but : désormais, plutôt que de passer dès seize ans le permis A1, les candidats attendront d'en avoir dix-huit, l'âge qui permet de conduire des motos au plein sens du terme.

L'accumulation des menaces à l'automne 1979 entraînera alors une nouvelle phase dans l'action puisque, au lieu de la manifestation unique du 22 septembre 1978, on verra, à partir du 7 septembre 1979, se mettre en place tout un cycle d'actions qui durera jusqu'aux élections présidentielles de mai 1981, touchera le pays entier et plus seulement la région parisienne, verra l'émergence de nouveaux acteurs et, au delà d'un recentrage progressif sur la question de la vignette et l'organisation de son boycott, prendra un contenu bien plus directement politique.

Car si cette première manifestation du 7 septembre 1979 rassemblait quelques milliers de parisiens répondant encore à l'appel de l'AMI, elle connaîtra aussi quelques développements en province, avec par exemple la création du Comité de Défense des Motards Bordelais, ou l'entrée en scène de Jacques Maggiori à Toulouse. Organisateur de la concentration de Saint Paul d'Espis et animateur bénévole sur Sud-Radio d'une émission destinée aux motards, celui-ci disposait,

avec son fichier de participants et son audience radiophonique, de deux relais pour diffuser informations et revendications. Ensuite, le mouvement se développe, dans sa dimension géographique, par la vigueur comme par la diversité des actions qui sont menées, et par l'accès à une arène politique qui n'est plus seulement celle des élus et des techniciens en charge du dossier. Les 28, 29 et 30 septembre 1979, à l'occasion du Salon de la moto qui se tient à Paris, des intervenants de tous ordres, moto-clubs, MJC, comités de défense déjà constitués, organisent des actions de divers types, manifestations, pétitions, blocage de péages d'autoroutes. A Paris, rue de l'Université, les leaders rencontrent l'une des principales figures du Parti Socialiste, Gaston Defferre, député-maire de Marseille ; mais à côté de Jean-Jacques Branfaux, président d'une AMI désormais baptisée Union Nationale des Motards et qui cherche à élargir son audience, deux nouvelles têtes apparaissent. Dans le Moto Journal n° 429 du 11 octobre suivant, chacun présente son action : à côté de l'UNM qui revendique son ancienneté et se contente de rappeler ses résultats, et de l'Association de Défense des Intérêts des Motards de Michel Ambrosi, lequel vise plutôt la négociation, avec les pouvoirs publics mais aussi, sur le terrain, avec les forces de l'ordre, ainsi que la légitimation de son mouvement, grâce à la fois à des acteurs externes, media ou automobilistes, et internes, en proposant aux motards des prestations de services, Jean-Marc Maldonado, le futur leader charismatique d'une FFMC encore à venir, entre en scène, au nom d'un vague comité des Motards Indépendants. Celui que Moto Journal présente comme un « *grand type tendu et passionné (...) cheveux longs et lunettes, il vole dans les plumes de tout ce qui se sclérose et s'endort* », syndiqué à la CGT et technicien dans une société du secteur aéronautique dont il est délégué du personnel, avait déjà obtenu sa place dans la version motarde du *speakers' corner* qui se tenait les vendredis soirs à la Bastille, et commencé à organiser son réseau, comme le rappelle Jérôme Lambert :

« à l'automne 79 je me souviens que quelqu'un vient me voir, on était en réunion du Comité de Lutte comme tous les vendredis, quelqu'un vient me voir pour me dire : « tu sais, ça serait bien qu'on se retrouve à quelques-uns pour voir comment on pourrait développer ça ». Et ce quelqu'un, c'était Maldonado, mais je l'avais pas identifié, qui était présent, qui venait de temps en temps, je l'avais repéré comme ça avec sa grande tignasse, et je lui dis pourquoi pas, et on se retrouve dans un café, on était cinq-six autour d'une table dans un café de la Bastille et puis je crois qu'il y avait déjà Michel Beck, Michel Beck c'était un permanent du Parti Communiste qui travaillait au Havre, qui était responsable des MJC du Havre, et finalement sur le coin d'une table comme ça on décide de faire un mouvement national. »

On trouve également dans ce premier noyau Gilles Gautier, journaliste-photographe lyonnais travaillant pour l'Humanité et responsable de Moto Liberté, moto-club pirate affilié à la Fédération Sportive et Gymnique du Travail et Kiwi, technicien EDF et syndiqué CGT. Avec cet embryon de présence nationale, cette similarité des engagements politiques et syndicaux et les ressources, officielles ou clandestines, auxquelles ceux-ci donnent accès, ce mouvement encore informel va très vite s'imposer. Après l'adoption de la vignette moto par les députés, après un rassemblement devant l'Assemblée auquel, pour la première fois, l'UNM de Jean-Jacques Branfaux ne participe pas, un appel est lancé au 28 octobre 1979 pour une

journée nationale d'action, initiative largement relayée dans une presse moto qui peut ainsi sortir du rôle de simple compte-rendu auquel, en l'absence d'action organisée, elle était jusque-là confinée et, par exemple, annoncer l'heure du rendez-vous parisien, place de la Concorde.

L'émergence de la FFMC et le boycott de la vignette

Les compte-rendus détaillés de cette journée du 28 octobre publiés tant par Moto Revue que par Moto Journal relatent la manifestation parisienne. Partie de la place de la Concorde, elle remonte les Champs-Élysées avant d'être arrêtée par un cordon de policiers. *« C'est alors qu'un homme des renseignements généraux, aux dires des manifestants, prenait contact avec Jean-Marc (Maldonado) et leur indiquait qu'un adjoint de Jacques Chirac était disposé à les recevoir à la mairie de Paris »* (Moto Journal n°432 p. 20), une rencontre rapidement expédiée sur la place de l'Hôtel de Ville. Avec Jean-Marc Maldonado et Michel Ambrosi, les deux seuls leaders présents, en tête, le cortège se dirige ensuite vers le périphérique et l'autoroute A1 jusqu'au premier péage. La manœuvre, déjà employée par les motards comme par d'autres catégories d'usagers, consiste alors à laisser le passage libre aux automobilistes, tout en leur demandant une contribution financière qui sera ensuite reversée, en présence de journalistes, à l'Union des Vieux de France. Mais *« Quelques mecs un peu excités, et qui s'en prennent un peu méchamment aux véhicules sont vite calmés. Il y en a qui sont bas du casque mais grosso-modo chacun sait pourquoi il est là et l'auto-discipline joue à plein »* (Moto-Revue n° 2434 p. 7). La manifestation se termine par un meeting à la Bastille, et sera suivie quelques jours plus tard d'une conférence de presse au siège d'un des moto-clubs engagés, la section moto de l'ACBB de Boulogne-Billancourt, conférence à laquelle, en plus des deux leaders parisiens, participent Michel Beck et Gilles Gautier.

En somme, le vocabulaire de la manifestation est à présent bien maîtrisé : il ne s'agit plus d'un simple défilé purement réactif, sans organisation ni objectif précis, mais d'une intervention proactive, qui sera au préalable annoncée dans la presse, qui permet d'entrer en contact avec les autorités, où l'on sait faire régner l'ordre, et qui vise à obtenir une couverture de presse plus large que celle des seuls magazines moto, par le nombre des participants, par l'occupation d'un espace prestigieux, mais aussi par l'action spécifique mise en œuvre au péage d'autoroute. Si le libre passage des automobilistes a pu être une pratique assez courante, la quête au profit d'une cause tierce, en l'occurrence l'Union des Vieux de France, association de retraités liée à la CGT, fait référence à l'argument infondé avancé par les pouvoirs publics lors de la création de la vignette automobile en 1953, et selon lequel les sommes ainsi recueillies seraient destinées aux personnes âgées. Le compte-rendu donné lors de la conférence de presse constitue enfin une première tentative pour construire un discours destiné à la grande presse, et se montre ainsi conforme à l'analyse de Pierre Favre :

« une relation privilégiée se crée avec les médias, puisque le groupe doit se faire connaître et donc trouver un moyen d'atteindre la presse et que, réciproquement, les médias peuvent être sensibles à l'originalité de la revendication. » (Favre, 1994, p 36)

Alors que Jean-Jacques Branfaux et son UNM ont abandonné le terrain, ce qui,

écrit Moto-Revue « est sans doute le prix à payer pour gagner la respectabilité nécessaire à l'attribution du circuit Carole » la présence de Michel Ambrosi n'est pas du goût de tout le monde, de Jérôme Lambert en particulier :

« il y avait Ambrosi qui était là, je me souviens, qui du coup était revenu avec son AMI (sic), mais on pouvait pas se sacquer tous les deux, parce qu'on s'était donné des coups de casque, ben oui, un ou deux ans avant, quoi, et Ambrosi était quand même toujours là, il essayait de faire son trou mais on savait qu'il était proche du RPR et qu'à la limite il était là pour voir ce qui se passait et si possible nous entraîner dans des impasses pour nous dire un moment donné : « ben c'est bien les gars, maintenant on a ce qu'on veut, on arrête ».

Mais celui-ci ne trouvera qu'un rôle secondaire dans l'action suivante, les 17 et 18 novembre, avant de se retirer totalement début 1980. Cette opération, conduite par les Motards Indépendants, alors simplement un nom et un porte-parole, Jean-Marc Maldonado, et dénommée Triangle de la colère, se déroule simultanément à Lyon, Toulouse et Paris. À Paris, sous la tour Eiffel, des élus socialistes et communistes, avec leur écharpe tricolore, les seuls à avoir répondu à une invitation lancée à tous les groupes parlementaires, sont présents, comme le précise Guy Schmaus, sénateur communiste, lors du débat sur le projet de loi de finances qui se tient le 23 novembre au Sénat :

« (...)il n'y a pas de différence d'origine sociale entre possesseurs de grandes et de petites cylindrées. Dans leur masse, ce sont de jeunes travailleurs qui, au prix de sacrifices sur leurs loisirs et sur leur confort de vie, acquièrent une grosse moto. Nous les avons rencontrés, à leur invitation, samedi dernier sous la tour Eiffel. »

Le même jour, en conférence de presse, la création de la Fédération Française des Motards en Colère, dont les statuts seront déposés le 23 janvier 1980 est annoncée ; sa fondation sera entérinée lors du congrès fondateur, les premières assises qui se dérouleront au Havre les 2 et 3 février 1980.

Choisie après de houleux débats, la dénomination montre bien à la fois l'envergure nationale et la nature fédérale d'un mouvement qui se démarque ainsi de ses prédécesseurs, et son ambition de devenir ce que la FFM refuse d'être : un organisme revendicatif, représentant les intérêts des motards dans leur univers quotidien, et une structure de soutien, leur apportant, sur des points cruciaux comme l'assurance ou la formation, une prestation conforme aux principes de l'économie sociale. C'est pourquoi ces assises vont décider à la fois des modalités de fonctionnement du mouvement, et de son ambition. Celle-ci sera synthétisée dans une plate-forme qui entremêlera projets de structures nouvelles (mutuelle d'assurance, préparation au permis en liaison avec un réseau d'auto-écoles indépendantes, bulletin de liaison), tentatives de négociations (avec l'Équipement ou le Délégué Interministériel) et un programme d'action qui, en plus de cibler directement les politiques, Premier Ministre ou députés ayant approuvé la loi de finances, donc appartenant à la majorité, et d'appeler à une manifestation nationale pour le 1er mars, va mettre en place le boycott de la vignette².

2 Arme lourde de l'action collective, employée par les démunis, et à leurs propres dépens, contre les puissants, le boycott ne semble pas avoir fait l'objet d'une définition proprement sociologique. Apparue en Irlande dans le dernier quart du XIX^{ème} siècle, le terme désigne une forme d'ostracisme qui visait alors la personne de Charles Boycott,

Décidée lors des assises du Havre, la première phase du boycott est d'ordre logistique : elle prévoit d'éditer une fausse vignette rapidement dénommée « vignette de la colère », autocollant de forme hexagonale frappé de la dénomination Fédération Française des Motards en Colère avec en son centre un casque décoré d'un bras d'honneur, et dont la vente permettra de financer un « collectif d'avocats » chargé de défendre les motards boycottés, autocollant qui, accessoirement, sera la seule source de financement du mouvement naissant. Celui-ci, bien qu'ayant adopté la forme associative, ne prévoit en effet pas, pour des raisons que l'on exposera plus loin, de mettre en place un système formel d'adhérents et de cotisations. Le processus lui-même sera détaillé dans un opuscule de dix pages édité fin 1980 sous le titre de « *Guide juridique du motard boycotté de la vignette* », et qui reprend pour l'essentiel des éléments publiés en cours d'année dans *Les Motards en colère*, bulletin de liaison qui ne connaîtra guère que quatre numéros dont le premier paraîtra en mai 1980. En trois pages, la partie proprement juridique explique à la fois ce qu'est la vignette, qui doit la payer, et quelles sont les sanctions encourues en cas de défaut, défaut qui ne pourra pas être constaté avant le 1er janvier 1981.

Quant à la partie revendicative, elle propose une action à laquelle chacun peut participer : puisque la dénomination des motos reprend toujours la cylindrée du moteur, et que ce nom figure toujours sur les flancs de la machine, il s'agit de brouiller les pistes, en modifiant ces désignations de façon à faire passer toutes les motos exonérées, soit de la 125 cm³ à la 750 cm³, dans la catégorie taxée, et inversement. On voit l'intérêt symbolique de la manœuvre, qui donne à ceux que la vignette ne concerne pas un moyen de participer malgré tout au mouvement sans pour autant courir le moindre risque, puisque l'on reste heureusement entièrement libre de décorer sa moto comme on l'entend. Aux autres, on prodigue à la fois des conseils sur la manière de se comporter en cas d'interpellation, et on fournit un modèle de lettre à présenter aux autorités et justifiant le boycott. Enfin, il reste à s'occuper des traîtres, en une apostrophe où l'on reconnaît déjà la manière vigoureuse de Jean-Marc Maldonado :

« Nous remercions tous les soit-disant motards qui ont acheté leur vignette et qui, par leur geste de faiblesse (ou de peur) ont mis en danger non seulement la moto mais de plus tous les copains qui, par responsabilité, ont boycotté leur vignette. (...) Et ne cherchez pas d'excuse pour nous dire que

régisseur britannique d'un propriétaire terrien absentéiste du comté catholique de Mayo, en conflit avec des ouvriers agricoles irlandais. Refusant de travailler pour lui, évitant même toute espèce de contact avec sa personne, les membres de la communauté villageoise le contraignirent à recourir, à grands frais, à une main d'œuvre en provenance des comtés protestants, accompagnée d'une forte et dispendieuse escorte militaire. L'action collective ainsi lancée possède donc quelques caractéristiques particulières, puisqu'elle a, pour celui qui s'y engage, un coût, qu'elle peut, aussi, présenter un risque, qu'elle suppose la présence d'un certain nombre d'interactions en face à face pour lancer et entretenir la mobilisation et que, puisque son succès dépend uniquement du nombre des participants, elle implique aussi d'être en mesure d'exercer une certaine pression sur la collectivité, et d'y faire régner l'ordre. Le boycott du service municipal de transports de Montgomery dans l'Alabama, acte fondateur du mouvement américain des droits civiques, avec ses conséquences pénales pour certains, et ses difficultés quotidiennes pour tous, correspond exactement à cette définition. Il en va de même, sans pousser plus loin la comparaison, de la grève fiscale ainsi lancée par la FFMC et qui, exposant à des sanctions pécuniaires, impliquait de créer une organisation à même de convaincre indécis comme récalcitrants.

vous ne pouviez pas faire autrement. Maintenant, vous faites partie des « rats morts » qui font ou sont complices de la discrimination anti-motard »
(Guide du motard boycotteur, p. 8)

L'appel au boycott, lequel ne peut être efficace qu'avec l'engagement de tous, s'adresse donc au monde motard dans son ensemble, et offre à chacun un moyen si modeste soit-il d'y participer. Mais, pour les plus déterminés, le répertoire d'action ne se contente plus de la seule manifestation. La manifestation nationale du 1er mars 1980 prend, à Paris, une forme qui ne variera guère par la suite. Ainsi, comme le précise Alain Gillot dans le n° 450 de Moto-Journal, « *Les forces de l'ordre très discrètes n'avaient interdit que deux points, les Champs-Élysées et le Palais du Président tout proche. Paris, en dehors de ces lieux explosifs, était aux motards* ». La police adopte ainsi une tactique par laquelle, à l'inverse des manifestations à pied, elle n'encadre pas le défilé lui-même mais se contente d'interdire systématiquement l'accès à des lieux qui abritent des composantes spécifiques de l'appareil d'État, comme la Préfecture de Police, tactique qui reste en vigueur de nos jours. De la même façon le défilé motard qui suit un parcours particulier, en l'espèce les Grands Boulevards, passe par le dépôt d'une motion à l'Hôtel de Ville et se termine par un meeting sous la tour Eiffel, se pratique encore aujourd'hui selon des modalités proches.

Mais à côté de la grande manifestation, des actions plus spécifiques, plus offensives, et ouvrant la voie à des poursuites judiciaires, commencent à apparaître. Ces actions visent, aussi, plus directement, les hommes politiques de la majorité, en particulier le Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, et le Premier Ministre, Raymond Barre, et signent, un an avant les élections présidentielles, l'entrée de la FFMC dans une arène plus étroitement politique.

Militants et dirigeants : une culture syndicale, une proximité des partis de gauche

Ainsi, le 23 mars 1980, des membres de Moto-Liberté, le moto-club lyonnais animé par Gilles Gautier, décidés à perturber l'inauguration de la foire de Lyon par le Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, sont violemment pris à partie par des éléments de son service d'ordre. Désireux, quelques jours plus tard, de porter plainte, ils se retrouvent alors au commissariat central de la place Bellecour où, devant le refus des policiers d'enregistrer leurs doléances et selon les termes d'un des participants cité dans Moto-Revue, ils ont alors « *emprunté une machine à écrire et un képi annonçant que nous les rendrions le lendemain en présence de la presse locale (...)* Sur ce, les policiers ont prévenu les autres commissariats et 44 motards ont été arrêtés dans Lyon, embarqués au poste.(...) Nous avons été neuf à être inculpés et Christian et Gilles (Gautier) incarcérés » (Moto-Revue n° 2457 p. 5). Après six jours de détention préventive, l'affaire passera en correctionnelle où les neuf inculpés seront condamnés à 8 jours de prison avec sursis et 500 francs d'amende.

Le 1er Juin, il s'agit toujours de jouer les indésirables aux rassemblements présidentiels, cette fois-ci à la Fête de la Liberté, sorte de contre-fête de L'Humanité organisée un an avant l'élection par l'UdF, le parti du président, et qui se tient au Bourget. Le compte-rendu circonstancié que Jérôme Lambert fait de cette action montre bien comment on se trouve désormais loin des manifestations

improvisées des débuts, et à quel point l'expérience de l'activiste étudiant et militant socialiste peut être recyclée au profit des motards :

« on faisait plein de choses dès qu'il y avait des manifestations officielles, je me souviens, dans la période 80 – 81 dans l'année qui a précédé les présidentielles de 81, à chaque fois que Giscard ou Barre ou un ministre important se déplaçait en province, il y avait forcément 200, 300 motards devant le lieu de réunion ou à proximité à s'exprimer, avec parfois des incidents, incidents que parfois on recherchait. Je me souviens par exemple de la Fête de la Liberté organisée tout à fait au début 81 (sic) au Bourget, c'était une fête qui lançait la campagne de Giscard, nous on avait décidé d'y aller manifester plus ou moins clandestinement, c'est à dire on avait pas organisé un appel public à manifester mais on s'était passé le mot et ça avait bien marché, (...) on s'était retrouvé à plusieurs cortèges ça c'était des organisations un peu de gauchistes (rire) c'était calqué sur le modèle, on s'était retrouvé au Bourget à 4000 motards, c'était assez important à 200 mètres ou 150 mètres de l'entrée principale de la fête donc on était audible et visible, ce qui mettait tout le monde en rogne, les gendarmes et les policiers étaient sur les dents, il y avait Jules qui était là, très provocateur, il marchait sur les pieds des CRS, bref ce qui a fait que pendant une heure on les a tellement harcelés que, évidemment, la première étincelle a créé l'incident, c'est à dire quelques coups sont partis, un camarade qui s'appelait Bertrand Hug³ a été interpellé, mis dans un fourgon, alors c'était : « libérez notre camarade » (gros rire) « la Fête de la Liberté, ils emprisonnent les motards » il y avait l'Huma qui était là et Libé qui était là pour faire les photos, on avait tout prévu, le lendemain ça a fait la une de l'Huma je crois, la Fête de la Liberté on voyait un CRS face à un jeune, voilà tout ça était bien organisé, quoi. »

Le même Jérôme Lambert décrit le fonctionnement d'une action systématiquement mise en œuvre tout au long de l'année 1980 dans le cadre du boycott de la vignette, d'abord à Lyon puis dans tout le pays et qui relève là du répertoire plus classique de l'action anti-fiscale tel qu'il a pu être employé par exemple par des agriculteurs, des artisans ou des petits commerçants, le murage de l'entrée des perceptions :

« la perception à côté du Louvre, on l'a murée, enfin on en avait muré plusieurs, mais à Paris je me souviens de cette manifestation-là. L'organisation reposait, justement, on retrouve Bertrand Hug qui avait loué la camionnette, c'était une camionnette de la CFDT, je crois. Il transportait les parpaings qui avaient été mis en place avant qu'on arrive, on voulait pas trimbaler tout le matériel avec nous, d'abord pour être plus mobiles (...) et puis on voulait pas non plus que ça attire l'œil en disant qu'est-ce qu'il y a dans la fourgonnette, donc la fourgonnette avait été pré-placée à vingt mètres de l'entrée de la perception qu'on avait visée, et puis évidemment on est arrivé sur la perception, on a ouvert les portes de la camionnette avec tout ce qu'il avait dedans pour murer les portes. »

Il participera également au dernier coup d'éclat d'avant les élections, l'enlèvement, en mars 1981, de la figurine de Valéry Giscard d'Estaing au musée Grévin, figurine

3 Jérôme Lambert est le seul à faire référence à Bertrand Hug, militant CFDT travaillant dans le secteur bancaire et qu'il qualifie de « proche d'Edmond Maire ».

qui, après une promenade en side-car abondamment photographiée, sera rendue aux forces de l'ordre. Ces quelques exemples ne sont que des témoignages d'une activité revendicative intense qui se poursuit jusqu'aux élections de mai 1981, comme le rappelle toujours Jérôme Lambert :

« jusqu'à 81, moi je me contentais très bien de tout ce qui était de l'agit-prop, quoi. Raymond Barre à la foire internationale de Lyon, ou à Bordeaux, il y avait 2000 motards, 3000 motards systématiquement, on a fait des dizaines de manifs, moi je parlais, Maldonado et d'autres on parlait à quatre-cinq motards de Paris, dès qu'il y avait une grosse manif en province pour animer tout ça, et voilà. Donc ça a été un an, de fin 79 à mai 81, un an d'intenses manifestations. Quelques réunions dans des ministères qui tournaient toujours très court. »

Les animateurs qui consacraient tellement de temps, cette ressource si précieuse et si difficile à obtenir, au militantisme motard avaient pourtant bien d'autres activités professionnelles.

Dans la mesure du possible, on a cherché à reconstituer, pour ces figures du mouvement, actifs, à Paris comme en province, dès les premiers jours de la FFMC, leur éventuel engagement politique et syndical, et leur profession initiale. Ces données figurent dans le tableau suivant avec, entre parenthèses, leur dernier emploi, ou leur dernier engagement connu. Pour le remplir, on a eu recours aux diverses sources bibliographiques, en particulier à l'ouvrage de Manuel Marsetti, au Pavé dans la Mare, le mensuel généraliste publié par la FFMC à partir de 1983 à destination des motards, à Motards en Colère, le tout premier journal du mouvement qui connut quelques parutions en 1980 et permet de retrouver, avec la place importante qu'il accorde à la situation en province, quelques leaders locaux, et au dépouillement des entretiens. Quant à cette qualification, qui recèle une part d'arbitraire, de « leader », elle se justifie par les positions dirigeantes qu'ils occuperont dans les instances du mouvement, et sur lesquelles on reviendra plus loin, ou par leur rôle à ses débuts, sans que l'un et l'autre soit antinomique. Le résultat obtenu, lacunaire, incomplet, ne dépasse pas le stade du brouillon. Dans ce milieu de connaissances interpersonnelles et de relations verbales, où tout le monde savait qui était qui, où l'on se présentait avec un simple prénom, voire un surnom, où la liste des contacts se contentait de mentionner le même prénom accompagné d'un numéro de téléphone, personne n'a songé, en tenant des archives en ordre, à faciliter la tâche de l'historien ou du sociologue.

Nom	Profession	Lieu	Engagement syndical	Engagement politique
Maldonado	Technicien aéronautique	Paris	Délégué CGT	(Élu municipal Mouvement des Citoyens, 2003)
Kiwi	Technicien EDF	Paris	CGT (permanent Sud Énergie)	?
Lambert	Étudiant en Droit (Député depuis 1986)	Paris Charentes	CGT UNEF	Permanent PS
Beck	Directeur MJC	Le Havre	?	PC
Gautier	Reporter photographe L'Humanité	Lyon	?	PC
Picard	Préposé PTT (directeur des rédactions FFMC)	Poitiers Paris	CGT	Trotskiste (proche LO / LCR)
Villain	Éducateur spécialisé	Marseille	?	Gauche PS
Lindemann	Éducateur spécialisé Ceméa	Tarn	?	PC
Bikette	Ouvrier mécanicien	Charleville	CGT	Mouvance PC
Maggiori	Motociste ?	Midi-Pyrénées	?	(Élu local radical de gauche)
Périot	Éducateur spécialisé	Cher	?	?
Rohée	Ouvrier ébéniste (informaticien, Académie de Créteil)	Paris	?	Trotskiste (proche OCI)
Santucci	Technicien chantiers navals	Toulon	?	Trotskiste (MPPT)
Charpentier	Juriste fiscaliste	Paris (Montpellier)	?	?

Éric Charpentier, dont il n'a pas encore été question, occupe une position particulière : juriste, responsable d'un cabinet de conseil aux entreprises, il sera la cheville ouvrière de la mutuelle alors en projet, mais ne participe pas directement aux actions de terrain. Si les autres n'ont, en principe, à l'exception de Michel Beck, d'autre point commun que celui d'être motards, on voit combien le tableau révèle des régularités, et des proximités, significatives. La première porte sur leur activité professionnelle. Même s'il peut sembler bien audacieux de tirer des conclusions définitives d'un effectif aussi faible, force est de constater que les occupations des activistes, techniciens, employés, ouvriers, et un étudiant, correspondent étroitement à celles que l'on a déjà rencontrées dans la population motarde en général, avec une différence intéressante. On voit en effet apparaître ces professionnels de la jeunesse, et peut-être plus encore d'une jeunesse de milieu populaire, que sont éducateurs spécialisés ou responsable de MJC, à la fois éducateurs et travailleurs sociaux, et bien en phase avec cette caractéristique démographique d'un monde motard alors juste sorti de l'adolescence. On imagine également bien que ces seules propriétés ne suffisent pas à en faire les militants de

cette cause nouvelle, et qu'ils ne l'épousent que parce que déjà, de longue date, depuis 1973 pour un Jérôme Lambert entré au parti socialiste à quinze ans et permanent à vingt ans, ils sont militants, politiques, et syndicaux. Et cet engagement préalable à la fois fonde, en partie, la spécificité de la FFMC par rapport aux mouvements motards antérieurs et concurrents, explique comment des gens qui se sont rencontrés pour la première fois un vendredi soir sur les pavés de la place de la Bastille ou dans les lieux qui, dans les grandes villes de province, jouaient un rôle similaire, ont pu si rapidement se reconnaître et s'unir en un même mouvement, et permet de comprendre la vitesse de son développement, et l'efficacité de ses actions. Il permet aussi de comprendre pourquoi, à Paris comme en province, les positions dirigeantes ont été occupées par ceux-là mêmes qui, dans leur univers professionnel, comme représentants syndicaux ou activistes politiques, occupaient déjà des positions analogues, et l'on été d'autant plus facilement que, d'une part, ils retrouvaient avec les motards un milieu social comparable à leur environnement professionnel, et que, d'autre part, leur nombre et leur cohésion ont facilité l'élimination des concurrents qui, tels Michel Ambrosi, ne partageaient pas leurs positions politiques.

Dans une association privée de moyens financiers, puisqu'elle ne dispose d'autre revenu que la vente, au tarif de 5 F, de la « vignette de la colère », les ressources même les plus infimes et de quelque nature que ce soit apportées par chacun seront mises à profit. C'est ce qu'illustre de manière imagée Bikette, alors actif leader dans le nord-est du pays :

« des nanas qui faisaient des photocopies à la préfecture, une nana qui a piqué cinq timbres, pour nous c'était une richesse terrible. C'était la démerde. »

Bien sûr, on emprunte la photocopieuse de la section locale du PC ou le mégaphone de la CGT, comme le rappelle Jérôme Lambert :

« Donc, on avait des moyens ... on préférerait tant qu'à faire avoir un mégaphone estampillé CGT ou CFDT, parce qu'ils avaient toujours leurs autocollants, qu'un mégaphone estampillé avec le poing et la rose ou la faucille et le marteau. On veillait quand même à ça. Et tous les moyens pendant longtemps venaient de là. Après, quand on a eu des recettes par les autocollants, tout ça, on s'est acheté notre propre matériel. »

Ainsi assure-t-on le quotidien. Quant à l'exceptionnel, l'organisation des Assises, les rencontres nationales et alors bisannuelles du mouvement, il sera pris en charge par ceux qui pouvaient mettre à contribution leur affiliation politique et, en particulier, les communistes. Michel Beck accueillera ainsi les premières assises dans sa MJC du Havre, Gilles Gautier les secondes à Lyon ou, plus précisément, à Vaulx-en-Velin. Mais il est aussi possible de faire jouer les avantages qu'apporte la situation professionnelle de tel ou tel, en particulier lorsqu'il s'agit de consacrer du temps à l'action et à l'animation d'un réseau national en cours d'édification. Si Jean-Marc Maldonado utilise ainsi au profit de la FFMC les heures de disponibilité que lui assurent sa situation de délégué syndical, si Jérôme Lambert, étudiant et permanent PS, peut disposer d'avantages équivalents, si, plus globalement, on a affaire là à un militantisme du weekend et du vendredi soir dans lequel il s'agit, au fond, d'arbitrer entre la manif et la sortie dominicale, Yannick Picard met en œuvre une stratégie différente :

« Sur la vignette j'étais à Poitiers, et je suis très vite venu à Paris parce que je me suis fait muter aux PTT, enfin je travaillais aux PTT donc j'ai été muté à Paris, forcément, mais j'avais ma copine qui était toujours à Poitiers donc je faisais l'aller et retour tous les weekends, et en fait j'avais pris l'habitude le vendredi soir de passer à Bastille pour récupérer les infos auprès de Maldonado et de tous les militants qui étaient là, parce qu'il y avait meeting tous les vendredis soirs à Bastille, meeting et Bastille, et du coup vers le dernier train, ou je partais en moto, ça dépendait, je repartais à Poitiers et le samedi matin dans mon garage, j'étais chez ma mère, j'organisais la réunion FFMC. Donc j'amenais plein d'infos toujours fraîches. »

On trouve sans doute là à la fois une propriété de l'univers des motards, et une des marques les plus fortes de leur engagement : avaler des milliers de kilomètres, faire, dans une vaste zone qui va de Poitiers à Charleville, de Besançon au Havre, et parfois jusqu'à Lyon puisque la délégation de Moto-Liberté aux assises du Havre comptait vingt-cinq représentants, la liaison de Paris vers la province pour organiser des actions, et la liaison inverse afin de diffuser, directement et immédiatement, les dernières informations. Plus encore, on sait à la fois faire jouer ses réseaux, jusque dans l'hémicycle de l'Assemblée Nationale, et apprendre comment populariser sa cause, au moins dans les colonnes d'une presse grand public qui y est tout sauf acquise, avec ces interventions spectaculaires et sarcastiques que sont l'enlèvement au musée Grévin, le vol de képis de policiers, ou les actions contre la vignette que rappelle Yannick Picard :

« sur la vignette moto, il y avait beaucoup de trucs drôles, alors des autocollants pour changer la cylindrée de la moto. On se faisait tout le temps arrêter par les flics, avant que la vignette soit mise en place ils savaient qu'on allait boycotter la vignette, une fois qu'elle a été mise en place on la boycottait donc on était régulièrement arrêtés, sur les deux ou trois il y en avait toujours un qui allait coller « halte à la vignette » sur l'estafette des flics, donc des trucs un peu marrants. Les mecs qui allaient organiser des pique-niques dans les jardins des députés, des trucs un peu marrants. (...). On a découvert aussi les trucs qui nous rendaient sympathiques aux yeux des media. Sans compter que c'était la période de lancement des radios libres, aussi, c'était la pleine période des radios libres et il y avait pas mal de motards là-dedans, qui participaient à relayer, à être présents. »

On sait, enfin, avec son expertise et sa conviction de militant, convertir les jeunes et les nouveaux venus, ceux qui, comme Jean-Marc, fréquentent au départ la Bastille dans le seul but d'y trouver les pièces détachées indispensables pour maintenir en état leur machine :

« Enfin je me souviens, on les voyait déjà essayer de rameuter, venir parler. Pour nous, c'était du chinois. Nous, on venait à Bastille pour acheter des pièces, pour bouffer des merguez, pour vendre aussi des pièces de temps en temps avec les copains, on était plutôt en-dehors de tout ça. Donc on profitait de ce truc-là vraiment comme la fête de la soirée de fin de semaine, avec aucune vision politique de la chose. »

Mais dont la perception de la nécessité de l'engagement va se concrétiser au fil du temps :

« Et après, j'ai discuté avec des beaucoup plus âgés que moi qui, eux, en m'expliquant certaines choses, m'ont fait venir sur certaines réflexions. Donc j'ai eu envie de m'associer en me disant: « ça, ça peut peut-être faire avancer le schmilblick ». Être à plusieurs, et vraiment combattre pour la meilleure vie du motard. Donc c'est venu comme ça. Et puis j'ai trouvé que, effectivement, être dans une bande de 15 loustics, c'est bien, mais être dans une bande de plusieurs milliers de loustics, c'était encore mieux.

Question – Et donc ta première manif, ça a été contre la vignette ? C'était quand ?

Alors, je sais plus vraiment la date, mais c'était ma première manif, oui. Ça a été une vraie prise de conscience des motards de l'époque, c'est vrai que c'était un peu décousu, chacun allait dans son coin et puis là, il y a eu comme un élan, un mouvement qui a réussi à encadrer. On sentait qu'il y avait un mouvement, que ça prenait une direction. Il y avait des gens qui parlaient, ça tirait pas à hue et à dia. Il y avait quelque chose, ne serait-ce que la vignette, il y avait un objectif, déjà. C'était assez motivant, quelque part. »

Cet sensation, que l'on retrouve à l'identique dans les entretiens de Jérôme Lambert ou Yannick Picard, non pas seulement d'avoir de bonnes raisons de se révolter, ni même d'avoir des intérêts partagés et un but commun mais d'être, grâce à l'organisation qui se constitue alors, en mesure d'atteindre celui-ci, la sensation, en somme, que, après plusieurs faux départs, avec la FFMC, cette fois-ci, c'est la bonne, explique pourquoi la Fédération s'impose seule, et au niveau national. Et sa prédominance n'est déjà plus contestée lorsque, déjà forte d'une vingtaine de sections locales, après l'élection de François Mitterrand à la présidence de la République, elle recueille les premiers fruits de son action.

L'arrivée de la gauche au pouvoir et ses conséquences

78 ème des 110 propositions qui formaient le résumé du programme du Parti Socialiste, dernière de la section intitulée « le droit d'être elle-même pour la jeunesse », la suppression de la vignette moto sera effective dès le mois de juin 1981. Un autre changement, plus discret mais tout aussi significatif, se produit un peu plus tard : Pierre Mayet, ingénieur du corps des Ponts, ancien directeur du personnel à l'Équipement, remplace Christian Gérondeau au poste de Délégué Interministériel à la Sécurité Routière. Avec lui, on sort de l'affrontement pour entrer dans une période de coopération qui, aujourd'hui encore, laisse des souvenirs émus à ceux qui l'ont connue. Mais, plus encore, l'opportunité ainsi ouverte va permettre de pérenniser le mouvement en l'orientant dans une direction différente, dans laquelle, à côté de la revendication, on va mettre en place le programme esquissé lors des assises du Havre, et, en particulier, lancer le projet qui va mobiliser toutes les énergies durant une dizaine d'années : la Mutuelle des Motards.

Deuxième partie :

La consolidation du mouvement

Structures, pouvoirs, opportunités

Lors des assises fondatrices du Havre, en février 1980, la FFMC est donc née comme structure opérant à l'échelon national, et qui regroupait des sections créées à partir d'initiatives locales, toujours autonomes et parfois bien antérieures. Or, comme on l'a vu dans l'introduction, les lacunes des sources documentaires, particulièrement aigües durant les premières années du mouvement, aussi bien que le faible nombre d'entretiens obtenus auprès des militants historiques, laissent dans cette période des vides impossibles à combler. Les conséquences d'un fonctionnement longtemps resté très informel, la création d'une carte d'adhésion et d'un Secrétariat National avec un premier permanent n'intervenant qu'en 1992, compliquent par ailleurs la tâche : l'on ne dispose ainsi de statistiques fiables et suivies sur le nombre d'antennes, ces sections locales de la FFMC idéalement présentes dans chaque département, et le nombre d'adhérents, qu'à partir de 1997. Comme on le verra plus bas, cette sorte de précarité permanente répond à une politique voulue par certains dirigeants du mouvement. Elle s'explique également par la présence des structures annexes, le journal, mais surtout la mutuelle qui, en assurant quelques positions salariées dont profitaient les mêmes dirigeants, leur permirent, durant plus de dix ans, d'être permanents à l'intérieur du mouvement tout en laissant la FFMC dans cet état d'organisation très embryonnaire.

Il devient de la sorte très difficile de rendre compte d'une des spécificités de cette structure, sa totale décentralisation, terme qu'il ne faut pas comprendre dans son acception administrative, comme le transfert partiel de pouvoir du centre vers la périphérie, mais à l'opposé comme le développement simultané, à l'initiative de ces militants historiques dont certains, ceux dont la trace ne s'est pas perdue, ont été présentés dans le chapitre précédent, de groupes revendicateurs autonomes et au départ isolés mais qui, chacun de son côté, mèneront, *mutatis mutandis*, une action assez similaire à celle que l'on a analysée en Île de France. Ces groupes locaux, en plus de répondre aux mots d'ordre centraux en prenant leur part dans les manifestations nationales, conduiront des actions particulières qu'ils seront libres de mener à leur convenance. Ils agiront alors nécessairement contre des acteurs implantés localement, DDE, préfecture ou élus, et selon des problématiques chaque fois spécifiques. Le caractère irréductiblement local de certaines questions est bien illustré par Bikette, à partir de l'exemple des Ardennes :

« Quand vous parlez de sécurité à moto, qu'est-ce que vous voulez que j'aie rencontrer les gars de Marseille et leur parler des problèmes qu'on a avec le ramassage des betteraves sur la route, ou des routes verglacées où il y a dix centimètres de verglas sur la route ? Comme eux, ils vont nous parler du goudron qui fond. »

Cette fragmentation s'incarne aussi dans la diversité des structures qui s'uniront pour former la FFMC, ces moto-clubs tels Moto Liberté à Lyon ou la Salamandre à la MJC du Havre, qui doivent sans doute en partie à leurs animateurs, militants communistes, d'avoir joué un rôle déterminant dans les premières années de la contestation. On trouvera aussi des entités fondées dans un but plus revendicatif, comme le Comité des Motards de Montbéliard, le Comité de Défense des Motards Bordelais, ou SOS Moto Survie près d'Agen. Si la FFMC est une fédération, c'est donc à la suite d'un mouvement centripète où la périphérie a autant d'importance que le centre, et où l'autonomie des antennes locales, constituées chacune en association, restera déterminante, et le sera d'autant plus que Bordeaux, Toulouse, Montpellier ou Marseille, grands centres urbains très éloignés de la capitale, disposeront en plus d'un poids démographique particulier, celui que leur assure une densité de motards qui est d'autant plus forte que la météo est clémente. Il n'y aura donc rien d'étonnant à voir l'autonomie toujours préservée de ces antennes se muer, le cas échéant, et, avant tout, à Marseille, en opposition aux décisions centrales.

Entre les assises bisannuelles et le « porte-parole national », une structure bancale

En apparence, la structure fondée lors des assises du Havre adoptait une forme banale, la FFMC n'étant, d'un point de vue statutaire, qu'une simple association loi 1901. Mais si elle comprenait, réglementairement, président, trésorier et secrétaire, les « statuts » adoptés lors de l'assemblée suivante, en octobre 1980 à Lyon, et qui ressemblent bien plus à un règlement intérieur, privaient pourtant ceux-ci de tout pouvoir :

« article 5 : le rôle du bureau juridique national

Déposé à la préfecture pour la reconnaissance de la FFMC, ce bureau, composé d'un président, de deux trésoriers, de deux secrétaires, n'a aucun pouvoir de décision au nom du mouvement motard. Il reste cantonné à exécuter les décisions prises par l'ensemble du mouvement »

Ce pouvoir reste donc de la compétence exclusive de « l'assemblée nationale » :

« article 9 : assemblée nationale

Elle est composée de tous les délégués FFMC des villes et des départements. (...) Seules les décisions prises par cette Assemblée déterminent la politique à suivre par la FFMC (...) Aucune personne ou groupe ne peut passer par-dessus sa volonté »

Organisées deux fois par an, alternativement dans la partie nord et la partie sud du pays, profitant des weekends prolongés de la Pentecôte et de la Toussaint pour s'étaler sur trois, et parfois quatre jours, ces Assises, auxquelles tous les militants pouvaient prendre part, avaient tout, compte tenu d'une assistance au départ réduite à quelques dizaines de participants, d'une incarnation optimale de la démocratie directe.

En fait, aussi bien les comptes-rendus des premières assemblées publiés par la presse moto, et plus tard par le *Pavé dans la Mare*, le journal du mouvement, que les entretiens avec des participants tels Jérôme Lambert, Bikette ou Yannick Picard donnent plutôt l'impression d'une situation où la confusion des débats a une conséquence, celle de profiter à celui qui disposera à la fois de la capacité à en tirer une synthèse, et de l'autorité comme de la légitimité nécessaires pour imposer ses

conclusions, et les faire voter à titre de résolutions, et dont Yannick Picard décrit ainsi la tactique :

« la Fédé était organisée en assises, la grande réunion où il y avait 200, 300 personnes et Jean-Marc (Maldonado) avait un talent, une capacité à synthétiser tout ce qui pouvait se dire dans une assemblée un peu désordonnée où on pouvait passer des heures à débattre, à s'opposer et à un moment donné il prenait la parole, il synthétisait et il arrivait à sortir l'essentiel de ce qui avait été dit, là dessus il était assez bon, il savait assez bien couvrir tout ce qu'il pouvait y avoir comme idées. »

Ce pouvoir personnel sera, après le départ forcé, sur lequel on reviendra plus loin, des historiques militants du PC ou du PS, institutionnalisé lors des Assises de l'automne 1983, sous la forme d'une résolution que le Pavé dans la Mare présente ainsi :

« Tous les motards se réclamant de la FFMC sont tous sur le même pied d'égalité et personne n'est au-dessus des autres. Proposition présentée par Jean-Marc Maldonado et adoptée à la majorité des voix. Désormais les seules notions qu'il reste sont : « Porte-parole FFMC de région ou national ». (Le Pavé dans la Mare n°4 p. 42)

Si l'on ignore dans quelle mesure ces porte-parole régionaux ont réellement existé, on peut en tout cas tenir pour acquis que ce poste, bénévole, de « porte-parole national » que Jean-Marc Maldonado, réélu lors de chaque assemblée, détiendra jusqu'à son éviction et sera seul à détenir, et que, de facto, il détenait depuis les premières heures du mouvement, lui permettra à la fois d'être, en particulier auprès de la presse, son seul représentant effectif aussi bien que légitime, et de maintenir celui-ci dans une inorganisation dont Jérôme Lambert, devenu un opposant, pense qu'elle était parfaitement planifiée :

« Maldonado, porte-parole de la FFMC, mais il n'était que porte-parole, y avait pas de président, on voulait pas, d'ailleurs, mais Maldonado surtout voulait pas parce que c'était une fonction un peu souple qui faisait que ... dès le début, rapidement en tout cas, moi, je me souviens, j'avais dit à Maldonado : « il faut qu'on s'organise, avec un système d'adhésions ». Maldonado voulait pas avec un motif qui avait l'assentiment général des motards, c'était de dire : « non, on veut pas de carte, on veut pas de fichage », c'était dit comme ça. En réalité, c'était pour éviter toute réelle organisation qui aurait pu être de nature à remettre en cause ... lui. »

La question de l'adhésion, du recrutement, de savoir qui était vraiment militant de la FFMC sera résolue d'une manière ingénieuse, en discernant la qualité de membre à « tout motard se reconnaissant dans les valeurs du mouvement ». Et pour juger de cette reconnaissance, une simple marque d'intérêt suffisait, comme le rappelle Jérôme Lambert :

« là on considérait qu'on était adhérent à partir du moment où on avait l'autocollant, 5 francs, ou alors on faisait partie du fonds de création de la mutuelle. »

Le fonctionnement du pouvoir au sein du mouvement, à ses débuts, ne ressemblait donc en rien à celui que pouvait laisser supposer son classique statut associatif. À l'opposé, l'indétermination planifiée, qu'elle concerne le nombre des militants ou leur qualité même, les attributions effectives de dirigeants dont un seul possédait,

sinon une fonction qui restait vague, du moins un titre officiel et une légitimité à s'exprimer au nom du mouvement, ou les actions à entreprendre, puisque chaque structure locale disposait, sur son territoire, d'une autonomie totale, contribuait à assoir le pouvoir d'un seul homme. Pourtant, assez vite, le développement de la FFMC et, plus encore, la création de ces structures de soutien qui seront étudiées au chapitre suivant, obligeront à plus d'organisation, la prise des décisions ne pouvant attendre les seules assises bisannuelles. Projeté lors des Assises du printemps 1985, un Conseil National sera ainsi mis en place la même année ; il sera au départ formé d'un représentant élu pour chaque « collectif », notion désignant un regroupement d'antennes locales suivant grossièrement le découpage des régions administratives. Si ses missions, sa composition, son appellation même, puisque l'on parle aujourd'hui du Bureau National, connaîtront bien des modifications, il marque un premier pas en direction d'un fonctionnement qui devient moins personnel, et vers une ouverture qui concède à une opposition essentiellement présente dans les antennes locales la possibilité d'influer sur la prise de décision. Cette ouverture, pourtant, arrive après une intense période de conflits, qui, sur la trame du refus de la récupération du mouvement par les instances politiques d'une gauche alors arrivée au pouvoir, a vu l'éviction de ces militants communistes et socialistes dont on a relevé le rôle déterminant lors de la création de la FFMC.

Luttes de pouvoir, conflits internes et évictions

Pour une organisation comme la FFMC, le problème des relations avec des partis politiques, en l'espèce, de gauche, de leur nature, de leur statut, et de leur intensité, se posait en des termes sans doute assez proches de ceux que doivent affronter les syndicats ouvriers. Choisir clairement son camp, à l'image d'un Kühle Wampe, organisation revendicative de motards allemands résolument engagée à l'extrême-gauche, posait comme préalable à l'adhésion la souscription à cette ligne politique, et incitait donc les militants potentiels ne partageant pas ces vues à aller voir ailleurs, donc à créer, comme en Allemagne, leurs propres structures. Et le problème se posait plus encore pour les motards, population, en théorie plus encore qu'en pratique, transversale par rapport aux catégories sociales, donc beaucoup moins susceptible, à l'inverse de la population ouvrière, d'être réduite à une unique appartenance politique, de gauche. La question de la « récupération » devenait en outre d'autant plus pressante que la victoire électorale d'une gauche dont on a vu ce que, indirectement par le soutien de ses instances, et directement par le rôle actif joué par certains de ses militants, elle avait apporté au mouvement, à la fois, pour aller vite, ouvrait la voie de la collaboration, tout en fermant celle de la contestation. Pour des militants comme Jérôme Lambert, permanent au PS rue de Solférino, assistant du Secrétariat national aux fédérations et aux contentieux, la question de la poursuite de l'action se posait ainsi en des termes inverses de ceux qui l'avaient amenés à maintenir la mobilisation après les premiers succès obtenus par l'AMI en 1978. Ce qui avait eu en 1979 une importance tactique, apporter des preuves de l'indépendance de la FFMC à l'égard de la gauche, comme il le précise dans son entretien :

« Et Maldonado porte-parole, tout de suite, parce que quand on s'est regardés autour de nous, d'abord on trouvait que Maldonado était bon, on était d'accord avec lui, et il avait l'avantage d'être le seul à pouvoir ne pas

se revendiquer d'un parti. Certes syndicaliste, CGT, mais il était pas encarté dans un parti, or on voulait pas que le mouvement, dans un premier temps, au moment de son émergence, 79, c'était une période dure sur le plan des luttes politiques, on voulait pas que le mouvement soit tout de suite taxé d'être récupéré ou manipulé par ... nous, quoi. »

en avait désormais beaucoup moins, puisque la victoire était acquise. Le risque d'une soumission au PS et à son agenda, lequel avait d'autant moins de chances de coïncider exactement avec celui de la FFMC que, arrivé au pouvoir et aux commandes de l'appareil d'État, il allait devoir composer avec des contraintes de tous ordres, et gouverner, existait donc.

Et ce risque existait d'autant plus que l'on peut citer en contre-exemple un mouvement contemporain et qui partage quelques points communs avec celui des motards, dans lequel des jeunes de catégories défavorisées, rassemblés autour d'une identité dévalorisée, celle des immigrés de seconde génération, se mobilisèrent contre la discrimination dont ils étaient l'objet à partir, comme l'écrit Didier Lapeyronnie, d'un réseau associatif important, composé d'associations culturelles ou de solidarité. (Lapeyronnie 1987 p. 303). Mais si les mobilisations de jeunes immigrés connurent, avec la Marche pour l'égalité et contre le racisme de 1983, une dimension nationale, et un succès médiatique certain, la mobilisation, faute de programme, faute de création de structures pérennes, partagée entre stratégie d'intégration au profit du PS, et stratégie de rupture accompagnée par le PC, s'essouffla vite (Lapeyronnie 1987 p. 305-308), au profit principal de SOS Racisme, dont Philippe Juhem a montré que, loin d'être l'expression de cette mobilisation des banlieues, sa création découlait de la reconversion, autour de Julien Dray, d'un groupe de militants trotskistes entrés au PS et désireux d'y accroître leur influence (Juhem 2001 p. 141-144).

Plus diversifié, plus indépendant, plus aguerri, organisé dans une fédération nationale pourvue d'un programme déterminé, le mouvement motard, malgré le poids des « encartés », et sans doute en partie grâce à l'expérience de ceux qui, militants CGT, étaient, en tant que tels, confrontés aux tentatives de contrôle des partis de gauche, évita cet écueil, comme l'explique Yannick Picard :

« la Fédé dans ses débuts, elle était un mix de motards de bonne volonté et puis de mecs plus expérimentés, qui pouvaient avoir des rôles de syndicalistes ou des militants politiques et qui ont apporté une forme d'expérience. Moi j'étais syndicaliste, je sais que Maldo il l'était aussi, il était même détaché par sa boîte, des heures qu'il utilisait largement pour la Fédé, après il y avait des militants politiques aussi qui apportaient leur expérience. Mais ça c'est tendu quand il y a eu des tentatives de récupération après de chacun, y'a des types qui étaient au PS comme Jérôme Lambert d'autres qui étaient au PC, tous étaient acceptés sans difficulté et puis quand, pour les uns, ils commençaient à vouloir servir l'organisation politique à laquelle ils appartenaient en prenant un peu la direction de tout ça, là il y avait chez les motards un côté libertaire en disant, non, on veut pas qu'il y ait de ligne politique et la Fédé pour ça a été assez exemplaire puisqu'elle a jamais cédé. C'était assez drôle d'ailleurs puisque dans la plupart des partis politiques les mecs pensaient que la Fédé était récupérée par le parti opposé. »

A contrario, ces tentatives, réelles ou supposées, de récupération, fournirent prétexte et munitions à une succession d'évictions qui renforcèrent le pouvoir personnel de Jean-Marc Maldonado, et débutèrent avec celle de Michel Beck, premier sur la liste puisque, en plus d'être militant communiste, il n'était pas motard et, à ce titre, incarnait à lui tout seul la figure de l'adhérent de conscience. Après les communistes, Beck et Gautier, vint le tour de Jérôme Lambert :

« à ce moment-là j'avais été taxé de vouloir récupérer le mouvement pour le Parti Socialiste. Enfin bon, le tribunal populaire de Beck a de nouveau fonctionné et j'ai été viré, plus ou moins, il y avait rien de statutaire.

Question – mais il n'y avait pas d'adhérents ...

Oui, voilà, c'est ça, simplement : « si on te revoit, on te casse la gueule », quoi. »

Après avoir tenté de créer son propre mouvement, Jérôme Lambert mettra un terme à sa déjà longue carrière de militant motard, le PS lui offrant l'occasion d'une reconversion fructueuse, puisqu'il sera, dès 1986, élu député de la troisième circonscription des Charentes, position qu'il occupe encore aujourd'hui. Mais s'il est le dernier militant politique historique à être contraint de quitter le mouvement, il ne sera pas le dernier à abandonner la FFMC, du fait de la contrainte, ou simplement de la déception, comme l'explique Bikette :

« Jean-Marc en a fait partir beaucoup, dès qu'un type avait une grande gueule, paf. Il y en eu un, qui était celui que j'aimais le mieux, c'était Serge Periot, il y en a un qu'ils ont viré avec la complicité des marseillais. »

Mais la vigilance d'un Maldonado à l'égard d'éventuels opposants à son pouvoir, si elle eut raison de la résistance de certains, et surtout peut-être de ceux pour lesquels, à l'image d'un Jérôme Lambert, ce mouvement, si important soit-il, n'était pas essentiel, lui valut aussi des adversaires résolus. Si les militants politiques cédèrent les premiers, les défections jalonnèrent l'existence du mouvement jusqu'au début des années 90, et eurent bien d'autres causes que la seule action du porte-parole national, ainsi qu'on le verra dans le prochain chapitre.

La relation au politique : ouverture et collaboration

À la veille de l'élection de François Mitterrand, le mouvement motard s'était donc doté, avec la FFMC, d'une structure fédérale. Aux trois objectifs initiaux, la suppression de la vignette moto, l'abandon de la réforme du permis de conduire mise en place par Christian Gérondeau, la baisse des tarifs d'assurance, les Assises fondatrices du Havre de février 1980 avaient ajouté l'ébauche d'un projet bien plus vaste qui visait, dans le cadre de l'économie sociale, à créer un ensemble de structures répondant à tous les besoins des motards, projet que l'on étudiera au chapitre suivant.

Quelques semaines après l'arrivée de la gauche au pouvoir, le premier de ces objectifs, l'abandon de la vignette, était acquis. Un peu plus tard, le remplacement de Christian Gérondeau au poste de Délégué Interministériel à la Sécurité Routière par Pierre Mayet, ingénieur des Ponts, satisfera une revendication non explicitement formulée, et la satisfera d'autant mieux que la politique du nouveau Délégué tranchera radicalement avec celle de son prédécesseur. Avec le programme

REAGIR lancé dès 1983 et auquel la FFMC s'associera jusqu'à sa suppression, en 2004, Pierre Mayet inaugurera en effet une instance de concertation dans laquelle, à l'échelon départemental, le Préfet nommait des bénévoles Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière, des fonctionnaires certes, mais aussi des représentants d'associations d'usagers, telle la FFMC pour les motards ou la Fédération des Usagers de la Bicyclette pour les cyclistes. Les IDSR interviendront alors, indépendamment de l'enquête judiciaire, pour analyser en commun les causes des accidents graves, et le cas échéant proposer des remèdes, par exemple lorsqu'une infrastructure précise était mise en cause. Plus encore, fait inédit et jamais reproduit depuis lors, le Délégué Interministériel participera aux huitièmes Assises de la FFMC à l'automne 1983, avant de rencontrer Jean-Marc Maldonado pour traiter en particulier de la réforme du permis moto, ce qui lui vaudra de vigoureux éloges dans le journal du mouvement, tandis que son action laissera des souvenirs impérissables à un militant aguerrri comme Bikette :

« oh, c'était extraordinaire de travailler avec Mayet. Extraordinaire, un mec d'ouverture. Il nous disait : « allez-y, foncez, parce que vous allez les remuer, les hauts fonctionnaires. ». Il nous donnait carte blanche, on faisait le travail qu'il aurait voulu faire. »

Symbole d'autant plus appréciable d'ouverture que sa politique en la matière se plaçait à l'opposé de celle de son prédécesseur, Pierre Mayet apportera à la seconde revendication motarde, celle qui concernait le permis moto, une réponse marquée d'une certaine ambiguïté. Plutôt qu'un retour à la situation initiale, il lancera en effet un processus auquel participeront des militants comme Yannick Picard, et qui cherchera, de façon expérimentale, à d'abord définir le contenu pratique de la formation. L'élaboration en sera longue, et aboutira au 1er janvier 1985 à une nouvelle formule ne comprenant plus que deux permis, le AL pour les petites cylindrées qui permettra de nouveau d'accéder aux 125 cm³, mais seulement à partir de 17 ans au lieu de 16 ans comme en 1979, et le A pour les motos, qui reprenait à l'identique les épreuves du « super permis » A3 imaginé par Christian Gerondeau. En d'autres termes, la réforme de 1985 a pérennisé le cursus de formation du futur motard dans sa version la plus exigeante, laquelle est toujours en usage de nos jours sans, pour autant, avoir découragé beaucoup de vocations. D'une certaine façon, la participation de la FFMC à l'élaboration de ce nouveau permis l'a donc conduite à entériner en partie ce qu'elle refusait précédemment. C'est aussi durant cette période que paraîtra le décret du 30 novembre 1984 limitant à 100 cv la puissance des motos commercialisées, lequel décret passera, pendant vingt ans, inaperçu.

Dans un article paru dans *Déviance et Société* en 1984 Monique Fichelet, chargée de mission auprès de Pierre Mayet, présente cette nouvelle politique, et donne son sentiment sur le rôle de la FFMC :

« Il est intéressant en ce sens de signaler le dialogue, d'abord difficile, qui s'est instauré depuis un an entre le Délégué Interministériel et cette fraction des usagers de la route souvent rejetée par l'opinion comme déviante : les jeunes amateurs de moto (Fédération Française des Motards en Colère). Cette expérience vient en effet de déboucher sur un projet de réforme du permis moto qui satisfait les deux parties. La FFMC, dans un communiqué d'octobre 1983, s'engage à « mettre tout en œuvre pour réussir le programme - 20% de morts en moins sur deux ans ». Elle se félicite de la

création d'une assurance mutuelle des motards qui, à ses yeux, « est la preuve que les jeunes sont capables d'entreprendre cette réforme basée sur l'auto-responsabilité » et constate que, « pour la première fois dans la moto, un gouvernement a reconnu la participation des motards à cette grande entreprise qu'est la sécurité routière, affaire de tous ».

La référence à des notions comme « l'auto-responsabilité » ou la prise en compte de la sécurité routière comme « affaire de tous » constitue une véritable mutation dans un discours d' « usager ». Il semble que l'on n'ait, pour une fois, plus affaire à deux logiques irréductibles : celle du pouvoir, des décideurs, des technocrates..., d'un côté et, de l'autre, celle des administrés, des usagers, des justiciables... » (Fichelet, 1984, p. 111)

Monique Fichelet prête ainsi à la FFMC une satisfaction qui, pour ce qui concerne la Mutuelle, n'a rien d'étonnant, puisque celle-ci est le fruit de son travail militant, et, pour le nouveau permis, semble bien prématurée, puisque la FFMC appellera un peu plus tard à manifester contre lui. Son texte a, surtout, la valeur du témoignage d'un *insider*, universitaire participant à titre d'expert à la politique de sécurité routière, donc moins directement engagée qu'un fonctionnaire du Ministère des Transports, et définissant la FFMC à partir de sa position, donc selon ses catégories de jugement, comme association de « jeunes » à la pratique généralement tenue pour « déviante ». Aussi, il en dit long à la fois sur la force du préjugé qui s'exerce à l'égard des motards, sur la surprise de constater que la position la plus raisonnable en matière de sécurité routière vient du groupe « d'usagers » réputé le plus rebelle, et sur la manière dont, en surmontant les difficultés initiales, cet apprivoisement réciproque que produit la négociation permet de vaincre la réticence originelle.

Ainsi, en plus du succès uniquement politique du retrait de la vignette, « *les portes des ministères s'ouvrent* », pour reprendre l'expression de Yannick Picard. Associée à la définition du nouveau permis moto, engagée dans le processus de création d'une mutuelle d'assurances qui nécessitera l'agrément des services de l'État, partie prenante dans REAGIR, la FFMC participe aussi, avec des fonctionnaires du ministère des Transports, à des rencontres portant sur des questions plus techniques, telle celles des marquages au sol qui, lorsqu'ils résultent de la pose de bandes plastifiées, deviennent glissants sous la pluie, tandis que, à l'échelon local, les antennes nouent des contacts avec les autorités pour traiter de problématiques du même ordre.

La FFMC gagne ainsi une légitimité, à la fois comme organisation représentative et quand bien même cette représentativité ne sera jamais institutionnalisée, de l'univers des motards dans ce qui ne relève pas exclusivement du champ d'activité de la fédération sportive, la FFM, et comme productrice d'une expertise d'abord assez rudimentaire et purement pragmatique puis, à la mesure de la lente professionnalisation du mouvement, laquelle passe notamment par le développement des structures de soutien, de plus en plus élaborée et diversifiée. Et, malgré les aléas électoraux, malgré la radicalisation d'une politique de sécurité routière de plus en plus répressive, cette légitimité, faite en particulier de concurrents crédibles, ne sera jamais perdue, et permet toujours de conserver une relation minimale avec le pouvoir, celle qui donne accès à la table des négociations. Ainsi, la FFMC obtiendra-t-elle, après l'avoir réclamée, une place au Conseil National de Sécurité routière, sorte de conseil consultatif institué en 2001, lorsque le communiste Jean-Claude Gayssot était Ministre des transports, et regroupant des

intervenants de nature diverse, élus, représentants d'associations ou d'assureurs, fonctionnaires, intéressés par ces questions. En 2004, considérant, comme le dit Fred, qui y représentait la FFMC, que, après le changement de majorité, « *le CNSR va devenir vraiment le bras armé de la communication, et on change l'aspect consultation des associations, pour lequel il a été créé, dans lequel il devait y avoir débats et propositions, pour un truc qui est entièrement politisé où on fait de la com'* », la FFMC quitte le Conseil. Pourtant, elle le rejoindra de nouveau en 2008, à la demande de la Déléguée Interministérielle d'alors, la magistrate Cécile Petit. De même, au Ministère des transports, la Fédération participe aux diverses commissions de la concertation nationale sur les deux-roues motorisés, dont les travaux ont débuté en juin 2009. En somme, si l'on imagine que pouvoir politique comme appareil d'État se passeraient fort bien de la présence comme interlocuteur, à titre d'expert des questions concernant les deux-roues motorisés, de la FFMC, force est de constater qu'ils n'ont pas vraiment le choix.

L'indispensable maintien de l'activité revendicative

Ainsi, puisque l'ennemi d'hier, l'appareil d'État incarné par le Délégué Interministériel aussi bien que le pouvoir politique, est devenu, pour l'heure, sinon un allié, du moins un interlocuteur, et puisque la revendication essentielle, celle qui a entraîné le rassemblement des activistes au sein de la FFMC, l'abrogation de la vignette, se trouve satisfaite et entre ainsi à la première place au palmarès des victoires du mouvement, la question à la fois de l'utilité de poursuivre la contestation, et des modalités pratiques de celle-ci, se pose. Bien sûr, il n'est pas question de démobilité : au contraire, comme on le verra par la suite, les exigences techniques du projet de création d'une mutuelle d'assurance rendent la mobilisation plus nécessaire, et plus intense, que jamais. Mais, à la fois parce que l'on entre dans une longue phase de structuration, parce que l'on a un accès direct au pouvoir politique, parce que, ici comme ailleurs, la proximité avec une gauche désormais en charge des affaires publiques et qu'il convient de gêner le moins possible conduit à modérer ses exigences, et parce que l'occasion fait défaut, la conflictualité, mesurée avec l'organisation de ces grandes manifestations nationales comme celles de l'automne 1979 et du printemps 1980, baisse significativement : de fait, on ne reverra pas de démonstrations de cette nature avant octobre 1985.

Pourtant, sans doute à la fois à cause de cette situation, et comme élément d'une stratégie d'indépendance à faibles coûts à l'égard de la gauche, on verra apparaître, entretenus, voir initiés, par Jean-Marc Maldonado qui, à chaque fois, les lancera en publiant un éditorial incendiaire dans le journal du mouvement, une succession de conflits le plus souvent dirigés cette fois-ci contre des acteurs de l'univers motard, et qui tenteront tous de capitaliser le succès du boycott de la vignette. On aura ainsi, en février 1984, le boycott de l'augmentation de la taxe sur les assurances, et en juin 1984, le « mini-boycott » de Honda et de sa « politique anti-jeunes », l'importateur étant accusé d'être revenu sur sa promesse de participer à l'équipement de centres de formation au permis moto. Suivront en mai 1985 le boycott des hebdomadaires moto, Moto Journal et Moto Revue, accusés de faire le jeu des compagnies d'assurance traditionnelles contre la mutuelle lancée par le mouvement et tout juste opérationnelle, et en juillet 1985 le boycott hautement symbolique de la « vignette assurance », l'obligation de coller sur son véhicule un

certificat annuel attestant qu'il est bien assuré.

À peu d'exceptions près, la portée de ces actions semble être restée fort limitée. Elles rencontreront d'abord, en particulier pour celle qui visait la presse moto, de vives oppositions internes dont fait état Yannick Picard :

« Celui-là, il est symptomatique parce que, ça, c'est une histoire de Maldo avec le rédacteur en chef de Moto-Journal. Au départ c'est une histoire personnelle, et c'est les interventions de la Fédé (...) au niveau national qui ont fait le point avec Maldo : « Dis donc, Maldo, tu te permets de lancer des boycotts sans réelle concertation » et grosso modo, Jean-Marc était dans ce fonctionnement très conflictuel, y compris en interne, et de ça il en tirait aussi une impossibilité de mettre en place un débat démocratique puisque lui, à partir du moment où la démocratie s'installe, il perd de son pouvoir parce que son pouvoir c'est, en assemblée, sa capacité à noyer le poisson, à balancer un conflit sur un truc qui gêne pour passer à un autre truc et toujours garder la main. »

Le boycott, aussi symbolique que paradoxal, de la « vignette assurance », sera le seul à connaître une application visible sur le terrain. La mesure avait comme objectif de permettre la verbalisation des véhicules non assurés ; mais si, comme on l'a vu, cette situation était fréquente chez les motards au début des années 80, la création au sein du mouvement d'une Mutuelle qui signa ses premiers contrats à l'automne 1983 avait précisément comme objectif de résoudre ce problème. Aussi l'argumentaire s'appuyait-il sur la situation délicate de la portion fragile de l'univers motard, les jeunes conducteurs qui, malgré la Mutuelle, se trouvaient contraints à payer des surprimes considérables, en appelant à la solidarité des aînés. Mais les manifestations nationales organisées en octobre 1985, mars et juin 1986, et, pour finir, en mai 1987, ne connurent guère de succès, la dernière rassemblant à Paris, d'après la FFMC, et malgré la période favorable d'un point de vue climatique, 1 500 participants, soit quatre fois moins que les manifestations nationales régulièrement organisées aujourd'hui. Dès lors, et sans doute autant à cause des conflits internes que faute de combattants, ce mode d'action va connaître une désaffection significative pendant une dizaine d'années, jusqu'en 1996, année du retour des fortes mobilisations nationales, autour du thème inépuisable des infrastructures dangereuses.

On s'en rend compte, la question des relations entre le mouvement motard et, d'une part, les élus et le pouvoir politique, le législateur et l'exécutif et, de l'autre, la fraction de l'appareil d'État directement en charge de ces questions, qu'elle le soit à titre exclusif comme la structure interministérielle chargée de la sécurité routière, ou à titre partiel à l'image des préfectures et des forces de police, recoupe la problématique sociologique de l'analyse des occasions offertes par le champ politique, réputé plus ou moins ouvert à la contestation en fonction d'un certain nombre de ses propriétés structurelles. Dans un article publié en 1995, Hanspeter Kriesi postule ainsi que la prise en compte par l'État des revendications sera fonction de quatre facteurs : son degré de décentralisation, qui multipliera les points d'accès au niveau local, régional ou national, le degré d'intégration du pouvoir, dépendant à la fois de l'efficacité de la séparation entre les pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire, et de l'équilibre de leurs relations, le niveau de concentration de l'administration publique, d'autant moins ouverte qu'elle sera homogène et professionnalisée, et enfin l'existence d'un recours à la démocratie

directe, tel qu'il existe, principalement, en Suisse. Autant dire que, avec son système décrit comme centralisé, marqué par la prééminence de l'exécutif et la force de son administration, le système politique français cumule les critères caractéristiques de la fermeture aux revendications (Kriesi, 1995 p. 171-172). La France représente ainsi une situation qu'il qualifie d'exclusion complète :

« Dans une telle situation, les protestataires ne peuvent compter ni sur un accès formel au système politique, ni sur un accès informel. A l'inverse, ils doivent typiquement faire face à une forte répression. De plus, étant donnée la force de l'État, les protestataires ne sont pas susceptibles de disposer d'une capacité de veto ni d'obtenir des concessions significatives » (Kriesi, 1995 p. 175-176, traduction personnelle)

En conséquence, ajoute-t-il, la protestation, faute d'accès formalisé à l'État, s'exprime au travers de ces grandes explosions de mécontentement, comme en mai 1968 ou avec le mouvement étudiant de l'automne 1986, qui contraignent le pouvoir à faire des concessions dans l'urgence (Kriesi, 1995 p. 178). À première vue, une telle approche n'explique donc guère les succès indéniables qu'a pu obtenir le mouvement motard lequel, de plus, cumule les handicaps puisqu'il regroupe un assez petit nombre d'acteurs relativement peu pourvus en capital scolaire et social, et qu'il n'a jamais cherché à compenser ces faiblesses par le recours à la violence. C'est qu'il est, en fait, impératif de faire la distinction entre pouvoir politique et appareil d'État. Comme le note Hanspeter Kriesi, les relations souvent étroites entre mouvements sociaux et partis de gauche influent sur les chances de voir ses revendications satisfaites, et sur l'ampleur de la mobilisation : quand la gauche arrive au pouvoir, les anticipations de réformes réduisent une conflictualité qui, à l'inverse, s'accroît lorsqu'elle est battue. Mais la relation n'est pas mécanique, certains signes, comme la détérioration des conditions d'exercice du pouvoir, pouvant entraîner, dans les mouvements sociaux, des effets d'anticipation, ou de retard (Kriesi 1995 p. 182-183). Après mai 1981, les choses se sont bien passées ainsi, la proximité de la FFMC et de ses militants politiques avec le nouveau gouvernement ouvrant l'accès au pouvoir et entraînant la diminution d'une contestation qui réapparaîtra seulement en octobre 1985, quelques mois avant des élections législatives qui amèneront un changement de majorité. Le remplacement dès 1985 de Pierre Mayet par Pierre Denizet, administrateur civil, ancien Directeur du cabinet du Président de l'Assemblée Nationale, le socialiste Louis Mermaz, et premier d'une longue liste d'administrateurs ou de magistrats qui prendront rapidement la place des techniciens au poste de Délégué Interministériel, mettra un terme aux relations cordiales avec l'appareil d'État. Un an plus tard, en effet, en octobre 1986, la FFMC, face à son refus de participer à une campagne de prévention développée avec les Mutuelles de France, réclamera sa démission.

De plus en plus, les questions qui intéressent la FFMC relèvent d'une politique de sécurité routière qui a désormais pris la forme d'une cause transcendant les frontières politiques, et pour laquelle les motards représentent une cible commode. Ainsi, le rôle de l'appareil d'État, en particulier dans les domaines, la conception des infrastructures routières par exemple, où il peut se prévaloir d'une compétence technique monopolistique, se renforce, comme se renforce son autonomie à l'égard du pouvoir politique. REAGIR, qui accordait à des représentants du monde associatif une égalité de fonctions avec les fonctionnaires de la DDE et pouvait conduire, aux travers du rôle joué par les infrastructures dans les accidents, à mettre

en cause le travail de ces mêmes fonctionnaires, sera, après vingt ans de service, supprimé en 2004, précisément au moment où la sécurité routière sera désignée « grande cause nationale », et où l'épouse du chef de l'État obtiendra un siège au Conseil National de Sécurité Routière. En d'autres termes, tout se passe comme si, au moins au niveau national, l'appareil d'État avait réussi à imposer son propre agenda au politique, et se comportait donc avec la puissance et l'autonomie que Hanspeter Kriesi lui donne comme caractéristiques. Dès lors, la couleur de la majorité au pouvoir ne joue plus de rôle déterminant dans la politique conduite : la très forte mobilisation que suscitera, en 1998 et 1999, les dispositions répressives prises par le Ministre des transports de l'époque, le communiste Jean-Claude Gaysot, s'explique sans doute en partie par un sentiment de trahison de classe, et la sensation d'une soumission de l'élu communiste aux décisions des « technocrates », qu'illustre le texte d'une caricature parue en septembre 1999 dans le bulletin destiné aux militants : « *z'avez-vu comment moi, ex-prolo, ancien cheminot, j'suis aujourd'hui aussi impopulaire qui si j'avais fait l'ENA ou Sciences-Po ?* ». Aussi, cette évolution, avec la marginalisation du politique, et la relative fermeture de l'appareil d'État, va à son tour conduire à une forte diversification d'un répertoire d'action qui à la fois s'ouvre à des pratiques nouvelles, et se développe sur le territoire européen avec la première Eurodemo et la prise de contact avec le Parlement européen, qui auront lieu à Strasbourg dès 1988, et sur lesquels on reviendra en détail plus loin.

Le rôle des « structures de soutien »

Il ne paraît pas superflu, en introduction, de justifier la présence, dans un travail consacré à l'action collective, d'un chapitre traitant de structures qui relèvent du *self-help*, tel qu'il est défini par Jan Willem Duyvendak :

« Si le groupe qui reçoit les services est identique au groupe mobilisé, autrement dit, si les bénéficiaires sont aussi la base de l'organisation, on peut parler d'une évolution vers une organisation d'auto-assistance »
(Duyvendak 1994 p. 78)

Car, comme l'écrit Érik Neveu, ces organismes de *self-help*, tels ceux qui caractérisent le mouvement mutualiste et coopératif, bien que relevant aussi d'une forme d'action collective, s'en distinguent par l'absence d'un élément crucial, cet adversaire dont on attend des concessions, et contre lequel on se mobilise. Il s'agit alors, ajoute-t-il en résumant le travail de Suzanne Berger consacré au mouvement coopératif agricole breton, de créer, avec ses propres ressources, une structure économique qui apportera à ses adhérents les prestations et l'assistance dont ils ont besoin. (Neveu, 2005, p. 10-11)

Or, ici, la situation est différente : les organismes de *self-help* que la FFMC va fonder ne le seront presque jamais dans un pur objectif d'assistance, dans celui de simplement proposer un service plus accessible, ou meilleur marché, qu'une offre concurrente. À l'opposé, ils relèveront d'une démarche offensive, et se construiront, le plus souvent, bel et bien contre un adversaire : simplement, il ne s'agira plus du même. Le premier d'entre eux, la mutuelle d'assurances, ne fera que donner une traduction concrète à un thème de mobilisation que défendait dès 1978 Jérôme Lambert. Par ailleurs, dans une démarche en phase avec des utopies encore vivaces au début des années 80, le projet initial envisageait de créer un système complet d'économie parallèle destiné aux seuls motards, et dont les structures répondraient à tous leurs besoins, assurance, formation, information, initiation, perfectionnement, mais aussi entretien des machines avec un réseau de casses et de réparateurs agréés, ou financement des achats grâce à un organisme de crédit. On se place donc totalement en marge du fonctionnement économique et social, en imaginant créer, contre lui, tous les organismes nécessaires aux motards.

On trouve, notamment en Grande Bretagne ou dans les pays scandinaves, nombre d'organisations revendicatrices de l'univers motard qui proposent des services à leurs adhérents, comme l'accès, par l'intermédiaire de courtiers, à des prestations d'assurance. La FFMC a très vite écarté cette voie du seul service pour en suivre une autre, bien plus complexe, exigeante et périlleuse, la fondation de sa propre mutuelle d'assurances, seule voie qui pouvait garantir une autonomie complète, et permettre au mouvement d'exercer un contrôle total sur cette structure. Cet acte, en d'autres termes, avait autant un caractère commercial que militant : l'adversaire est

toujours présent et, en se mobilisant pour créer la Mutuelle, on se mobilisera aussi contre lui. La Mutuelle, au même titre que les autres structures qui seront ensuite fondées, dépendra, et dépend toujours, étroitement, dans ses statuts, de la FFMC. Naturellement, dans les faits, contrôler une société qui emploie aujourd'hui plus de 400 personnes et gère plus de 200 000 contrats depuis une structure militante alors seulement composée de bénévoles ne va pas sans difficultés. La disproportion considérable qui existait entre les capacités du mouvement, tant en matière d'effectifs que de capital scolaire, et les exigences des projets grandioses échafaudés lors de ces premières assises qui se tinrent au Havre en février 1980 aura, sur le terrain, des conséquences lourdes, professionnalisation à marche forcée, déceptions, défections, conflits internes. Les analyser en détail dépasse largement, tant par les dimensions que par le sujet, le cadre de ce travail : aussi faut-il voir dans les pages qui suivent moins un historique de ces structures, et encore moins une analyse qui relèverait de la sociologie des organisations que, en plus de quelques indispensables éléments chronologiques, un exposé de la façon dont le mouvement a apporté une réponse à des questions importantes pour l'étude de l'action collective, telles le recrutement et la défection des militants, l'institutionnalisation, la recherche de légitimité, ou le développement d'une action de lobbying.

L'Assurance Mutuelle des Motards, une institution sans équivalent

C'est donc à l'occasion des assises fondatrices du Havre que fut élaboré un programme d'action encore très rudimentaire, mais qui prévoyait en particulier la création d'une mutuelle d'assurances. Cette tâche, que l'on peut raisonnablement considérer comme totalement hors de portée d'une association tout juste née et regroupant quelques centaines de ces motards dont on a vu que leurs caractéristiques sociométriques ne les disposaient pas particulièrement à relever avec succès pareil défi, présente nombre de points intéressants pour l'analyse de l'action collective. En particulier, elle a conduit la FFMC à se préoccuper d'un problème jusque là, paradoxalement, annexe, celui du recrutement. En effet, on l'a vu dans le chapitre précédent, en proclamant tout motard « *se reconnaissant dans ses valeurs* » membre de droit de l'organisation, la FFMC pouvait compter comme siens, sinon les motards en général, du moins tous ceux qui, ayant accompli un acte aussi simple que l'achat d'un autocollant vendu 5 F, avaient manifesté à un moment quelconque un intérêt quelconque pour le mouvement. Cette astuce tactique, jointe à l'absence d'un système organisé d'adhésions, avec cotisations et fichier des membres, permettait de revendiquer une légitimité d'autant plus solide et d'autant moins contestable que, d'une part, la FFMC n'affrontait plus de mouvement concurrent et que, de l'autre, elle n'avait de la sorte pas à justifier de son influence en fournissant le compte précis des motards acquis à sa cause, puisque ce dénombrement n'existait pas.

La Fédération, par ailleurs, agglomérant les membres de groupes variés, du moto-club au comité de défense en passant par les habitués du bar à motards, n'avait rien fait d'autre, et rien eu besoin de faire, que d'institutionnaliser, et de capitaliser, des liens de sociabilité déjà existants. D'une certaine manière, on peut postuler que le mouvement comprenait alors soit des militants, ceux qui participaient aux réunions, actions ou manifestations, soit des sympathisants, ceux qui, ayant pour une raison

quelconque côtoyé un militant, avaient acheté un autocollant sans vouloir plus s'engager, mais nécessairement aucun de ces adhérents de base, avec carte, cotisation et fiche qui sont l'ordinaire des organisations structurées. En d'autres termes, la nécessité du prosélytisme, la mise en place de stratégies de recrutement de nouveaux adhérents, qui représentent une part importante de l'activité d'une organisation revendicatrice, au moins dans les premières années de son existence, faute de réel besoin, et de concurrence, restait absente.

Et pourtant, jusqu'en 1983, toute l'activité de terrain de la jeune organisation sera consacrée au recrutement. Mais, par là, elle ne cherchait pas directement à accroître le nombre de ses militants, mais à convaincre suffisamment de motards de devenir membres fondateurs de la mutuelle alors en gestation, et ce dans le but de constituer le fonds de garantie sans lequel les agréments publics nécessaires à son établissement n'auraient pu être obtenus. D'une certaine façon, la question du recrutement se posa alors, mais de façon spécifique, à la fois proche, par la manière dont elle sera résolue sur le terrain, de celle que rencontre n'importe quelle organisation désireuse d'élargir sa base militante, et éloignée, puisqu'elle entraînait des contraintes bien plus drastiques.

Mobilisation pour la souscription du capital physique

Car il ne s'agit pas là, simplement, de recruter : il faut, en un temps limité puisque l'on s'est donné vingt-quatre mois pour réussir, encaisser le nombre de chèques nécessaires à la constitution de ce fonds. Or, comme l'écrit Manuel Marsetti :

« Pour constituer le fonds de garantie préalable au lancement de la Mutuelle, un minimum de 5 millions de francs est nécessaire. Sans l'appui d'une banque, et à raison de 250 francs par tête, il faut réunir 20 000 souscripteurs, avant même de songer à financer structures et recrutements »
(Marsetti, 2003, p. 40).

La nature même de l'opération pose deux contraintes qui lui sont propres, et que ne connaît pas une organisation qui cherche simplement à accroître ses effectifs : celle du nombre de volontaires à convaincre, et celle du laps de temps durant lequel cette conversion devra impérativement se produire. Elle pose aussi une sanction : si les deux conditions ne sont pas simultanément remplies, l'opération échoue. On voit les défis à affronter, qui valent comme autant de tentatives pour résoudre des questions posées par les théories des mouvements sociaux. La première a trait à la mise en place de la structure nécessaire à la collecte : militants faisant le tour des bars à motards et des lieux de réunion pour trouver, et convaincre, des adhérents, centralisation des chèques, comptabilisation et dépôt des fonds sur un compte. La seconde porte sur la publicité qui entoure l'opération, sur la manière de toucher autant de prospectus que possible sans pour autant être directement en contact avec eux, en particulier par le relais de la presse, ou par l'implication de personnalités publiques. La troisième, enfin, et sans doute la plus importante, concerne les resquilleurs, les *free riders*.

Car le coût de souscription pèse de deux façons distinctes : il ne s'agit pas juste de dépenser, non pas 250, mais 280 F, soit 250 F pour le fonds de garantie et 30 F pour les frais de gestion, mais aussi de prendre un risque, celui de ne pas être remboursé en cas d'échec, sachant que les 30 F seront de toute façon consommés dans l'opération, et qu'on n'en récupérera au mieux que 250. Or, cette somme qui, à l'époque, correspond presque à une semaine de SMIC net, se révèle considérable

pour les finances de ces jeunes motards aux faibles ressources, comme le précise Jean-Louis, mécanicien sur une base aéronavale à Brest :

« Pour mon groupe social, c'était énorme, 280 francs, c'était énorme. Ma première année dans la marine, je gagnais 1000 francs, parce que je faisais le service militaire, l'équivalent du service militaire, et après je faisais 2500 francs par mois, j'ai fait ça pendant quatre ans, et 280 balles, c'était énorme. Donc il fallait y aller, et on a fait ce qu'il fallait mais j'ai un peu tardé à payer parce que j'avais du mal à sortir ces 280 francs et quand j'ai pu le faire c'était géantissime, ça correspondait à quelque chose ».

Aussi bien que Jean-Marc :

« Question : Donc, tu as souscrit au fonds tout seul ou avec tes copains ? Non, parce que, en fait j'étais un peu le zombie de la bande, quand j'avais commencé à parler à mes potes du mouvement motard, ils me regardaient comme si j'étais un extraterrestre. Il faut savoir qu'à l'époque, c'était 280 francs, c'était un cinquième de mon salaire, quoi. C'était énorme, énorme. Donc j'ai failli me faire lyncher par mes potes. Moi, je les ai donnés ; c'était assez curieux par rapport à la mentalité que j'avais à l'époque, mais je les ai donnés. Je pense que je me suis laissé... influencer par ce mouvement-là, je le sentais. J'avais confiance. »

Deux options s'ouvrent alors : soit prendre le risque de participer à la souscription avec comme seule certitude le fait que, des 280 F engagés, 30 seront de toute façon perdus, soit attendre. Avec la seconde éventualité, si l'opération échoue, on n'aura rien perdu. Mais si elle réussit, et qu'elle permet la création d'une société d'assurances mutuelles dont les tarifs seront inférieurs à ceux que pratiquent le marché, il sera toujours temps d'en devenir client : si la structure est mutualiste, l'activité est commerciale, et il serait étonnant qu'elle refuse le chèque que l'on sera seulement alors prêt à lui faire. On se trouve typiquement dans une situation où l'amélioration obtenue par l'activisme de quelques-uns profite nécessairement à tous, sans qu'il soit vraiment possible de limiter cet avantage aux seuls fondateurs. La rationalité de l'*homo economicus* le conduit alors nécessairement à privilégier la seconde option ; il est donc d'autant plus intéressant de comprendre pourquoi, et comment, la première a prévalu.

En première analyse, le recours à la théorie du choix rationnel illustrée par Mancur Olson, dont le travail est publié en France à la même époque, reste pertinent. Il s'agit en effet bien là d'un problème d'abord économique, où l'on doit procéder à un arbitrage financier pour produire un bien collectif, et pas à un engagement militant. Ce choix concerne tous les motards, puisqu'ils se trouvent tous dans l'obligation d'assurer leur véhicule. Les motards forment donc ce que Mancur Olson qualifie de groupe latent, groupe de taille suffisamment importante pour que la participation d'un individu isolé n'ait pas d'influence sur l'ensemble. Dès lors, rien ne va l'inciter à apporter sa contribution, et le groupe restera dans l'impossibilité de fournir ce bien commun. Alors, seules des incitations sélectives, négatives ou positives, peuvent expliquer qu'un individu rationnel franchisse malgré tout le pas. (Olson, 1979, p. 73-74)

Mais en l'espèce, si ces incitations existent, elles restent pour l'essentiel de l'ordre du symbole. Ainsi Jean-Marc Maldonado fera-t-il paraître en novembre 1981 dans Moto Revue et Moto Journal, pour reprendre les termes de Manuel Marsetti :

« un brûlot, intitulé rageusement « Les motards sont-ils des veaux ? » Pour tous ceux que le projet de mutuelle laisse dans l'expectative, cette lettre ouverte doit servir d'électrochoc. Le ton employé – à la limite de l'insulte – est significatif de l'attitude alors employée par le militant face à la population motarde (...) » (Marsetti, 2003, p. 42)

Si, en effet, le recours à l'invective relève bien du répertoire propre au porte-parole du mouvement, son efficacité reste à démontrer. De même, les avantages demeurent singulièrement maigres, le statut de membre fondateur accordé aux premiers souscripteurs n'ayant d'effet que symbolique. En revanche, ce statut s'accompagne d'une garantie plus substantielle même si, au départ, elle reste bien hypothétique, celui de pouvoir s'assurer auprès de la mutuelle lorsque celle-ci entrera en action ; premiers servis, les fondateurs auront seuls la certitude de profiter de ses prestations, les retardataires devant, à l'inverse, s'acquitter d'un droit d'entrée substantiel, comme le précisera un article paru en juin 1983 dans le premier numéro du *Pavé dans la Mare*, le tout nouveau mensuel édité par le mouvement :

« ceux qui arriveront après la bataille sans avoir participé, se verront attribuer un droit d'entrée de 1000 F, pour ne pas pénaliser ceux qui auront fait l'effort d'envoyer leurs 280 F pour créer la Mutuelle. Seule, une exception sera faite pour les jeunes qui n'auront pas eu 18 ans à la date de la création de la Mutuelle. (...) Pour les autres, par contre, pas d'excuse, cela fait plus d'un an et demi que la souscription est lancée. Nous vous laissons encore quelques semaines pour venir rejoindre les copains dans cette grande chaîne de solidarité que représente la Mutuelle. » (Pavé dans la Mare, n °1, p. 7)

Naturellement, la question de l'efficacité d'une telle sanction, qui vise la clientèle potentielle d'une activité commerciale et concurrentielle, demeure posée. La meilleure incitation reste donc la pression exercée par le marché de l'assurance, dont les coûts de plus en plus prohibitifs ne laissent à ceux qui ne sont pas en mesure de négocier leurs tarifs, les jeunes conducteurs donc, que deux solutions : rouler sans assurance⁴, ou, malgré le poids que cette dépense représente pour eux, participer à la souscription.

L'opération fut donc officiellement lancée au moment et à l'endroit où elle avait le plus de chances de retenir l'attention des motards, le soir du vendredi 23 octobre 1981, place de la Bastille. Et le premier membre fondateur fut, au niveau de cette modeste cause, une de ces « célébrités », *personnalités connues qui mettent ces ressources particulières que sont leur notoriété et leur prestige au service d'une cause* » (Mathieu, 2004, p. 105), Yves Génies, journaliste radio spécialiste de l'auto et de la moto qui, depuis lors, a fait carrière sur TF1. Elle profita aussitôt du relais de la presse spécialisée puisque, le 29 du même mois, *Moto Revue* publiait sur deux pages un mode d'emploi de la souscription, à la fois appel au peuple : « cinq millions de francs, cinq cent millions de centimes. Énorme. Pourtant, c'est

4 Manuel Marsetti note ainsi que : « De 1972 à 1981, le nombre de dossiers ouverts au Fonds de Garantie de l'Assurance pour les motards non assurés a été multiplié par 6,7 » (Marsetti, 2003, p. 40).

Sur la même période, le nombre d'immatriculations, passé de 61 100 en 1972 à 106 500 en 1981 n'a même pas doublé. L'intervention du FGA, qui couvre les sinistres dont les responsables roulent sans assurance, fournit donc un indice du fort développement de cette pratique.

trouvable. Et il faut les trouver, c'est indispensable pour la survie de la moto. Dans la série les grandes causes nationales, aujourd'hui : la mutuelle des motards » (Moto Revue n° 2530 p. 32), brochure commerciale puisqu'on y trouve un exemple des tarifs futurs, gage de sérieux dans la mesure où le détail de la procédure figurait en encadré sous l'intitulé : « Statuts de la Mutuelle des motards » et marche à suivre, avec le coupon à découper et à renvoyer en compagnie de son chèque. La presse moto jouait ici un rôle essentiel, puisqu'elle seule permettait de toucher les prospects isolés qui, faute de participer à une activité collective, ne pouvaient être joints autrement. Mais le travail principal sera sans doute accompli, sur le terrain et, d'une certaine manière, en porte à porte, par des militants qui, comme Yannick Picard, apprendront vite leur métier de démarcheur :

« Après, quand on parle de créer une mutuelle, là les mecs « ouais,... » y'avait même carrément des mecs qui étaient hostiles : « c'est quoi, ce truc-là », et là on a commencé à lancer l'idée qu'il fallait récupérer 280 francs chacun, et pour ça on s'est dit, bon, il faut aller dans les cafés et comme ça, on s'essayait, avec un petit discours et puis on voyait bien si ça marchait ou si ça marchait pas, et puis on finissait par trouver le truc qui marchait, les arguments qui passaient et en général, dans un café, ça se passait comme ça, c'est à dire que tu déboulais, alors c'était presque une mission...

Question - C'était à Poitiers ?

Ouais, à Poitiers ou en province, mais moi c'était à Poitiers. Tu déboulais dans le café, t'y allais deux, trois fois dans le café, tu repérais quels étaient les leaders des groupes de motards qui étaient là, t'allais les brancher, bon assez facilement tu parlais moto et puis tu parlais vignette « ouais, la vignette, saloperie ce truc-là », et puis tu parles de la Fédé et du projet de mutuelle des motards, alors le mec il te regarde et, en fait, le mec qu'il fallait travailler, c'était le leader, les un ou deux leaders, et une fois que tu avais choppé le leader⁵, parce que les arguments étaient bons, quoi, et après, les chèques tombaient derrière, c'était étonnant. »

On mesure bien la pertinence de sa démarche, fruit de la réflexion comme de l'expérience, véritable mode d'emploi de la bonne manière de rallier à sa cause des inconnus au départ indifférents, voire hostiles, inconnus que, avec sa connaissance du milieu, il sait très bien où trouver. Il commence par se faire reconnaître comme partageant la même identité motarde, avec sa culture et ses valeurs communes. Il enchaîne ensuite sur l'affaire de la vignette, cette sorte de passe-partout qui synthétise la revendication motarde, désigne son ennemi, et démontre comment l'action collective peut conduire au succès. Il utilise ensuite ce succès, capital symbolique détenu par la FFMC, pour aborder dans les meilleures conditions le point délicat, et lancer un appel à une nouvelle mobilisation, qui, cette fois-ci, ne se joue pas seulement contre un adversaire, mais pour un bien commun qu'il n'appartient qu'aux seuls motards de constituer.

En faisant abstraction de l'objectif particulier de cette démarche, produire un bien collectif, il peut être intéressant de rapprocher ce processus de celui que décrivent

5 De façon pragmatique, Yannick confirme l'intérêt de s'adresser en priorité au leader d'opinion dont Paul Lazarsfeld avait déjà relevé l'influence, et l'importance. (Paul Lazarsfeld, Bernard Berelson, Hazel Gaudet, *The People's Choice : how the voter makes up his mind in a presidential campaign*, 1948, New York, Columbia University Press)

Snow, Zurcher et Ekland-Olson dans leur article paru en octobre 1980 dans *l'American Sociological Review*, article dans lequel ils analysent les différentes stratégies par lesquelles les mouvements auxquels ils s'intéressent, religieux pour l'essentiel, recrutent leurs membres. Ils écrivent ainsi :

« Pour diffuser de l'information et recruter, les mouvements peuvent exploiter quatre canaux de caractère global : (1) Ils peuvent exercer leurs efforts de promotion et de recrutement sur des inconnus dans des lieux publics par des interactions en face à face (2) Ils peuvent faire leur promotion au moyen de mécanismes de communication institutionnels de masse (3) Ils peuvent recruter des inconnus dans des lieux privés au moyen, par exemple, du porte à porte (4) Ils peuvent faire leur promotion et recruter grâce aux réseaux sociaux extérieurs au mouvement lui-même mais auxquels leurs membres appartiennent » (Snow, Zurcher, Ekland-Olson 1980 p. 795, traduction personnelle)

En l'espèce, si seule la troisième méthode était exclue, le recours aux trois autres, compte tenu du fait que, si l'on s'adressait à des inconnus, ceux-ci avaient comme qualité préalable, et impérative, d'être motards donc, déjà, d'une certaine manière, d'être partiellement engagés, fut conduit de manière particulière, et à faible coût. Inutile, ainsi, d'utiliser, si tant est que cela eut été possible, la presse grand public comme vecteur d'information, les magazines spécialisés se chargeant, avec une bien plus grande efficacité et un coût nul, de cette tâche. Inutile d'arpenter les rues à la recherche de prospects puisque, entre les clubs, les bars et les concentrations, on savait parfaitement où les trouver. A contrario, les propres réseaux des militants étaient fatalement largement constitués d'autres motards et, donc, de souscripteurs potentiels.

On se trouve, autrement dit, bien que d'une façon encore plus spécifique, dans le cas de figure que ces auteurs décrivent ainsi :

« si le recrutement d'étrangers n'est pas aussi efficace que le recrutement parmi les connaissances, les amis et les parents des membres, alors les caractéristiques du réseau propre au mouvement formeraient une variable importante et significative de sa croissance et de sa diffusion » (Snow, Zurcher, Ekland-Olson 1980 p. 797, traduction personnelle)

Car il est d'autant plus inutile de chercher à mobiliser des étrangers dont rien ne permettrait, au premier abord, de deviner s'ils sont motards, que ce milieu n'est rien d'autre qu'un empilage de réseaux plus ou moins en relation les uns avec les autres, mais qui ont toujours cette caractéristique visible que, du simple fait de la quantité de motos stationnées devant le bar, même un *outsider* sait à qui il a affaire. Dès lors, un petit nombre de militants avec une méthode efficace suffit à en faire le tour et, comme on l'a vu avec Yannick Picard, à emporter leur adhésion. Pour un investissement minimal, à la portée donc de bénévoles s'y consacrant à temps partiel et en dehors de leurs heures de travail, c'est à dire précisément aux heures où les motards sont disponibles, et accessibles, on obtient donc une efficacité maximale.

On voit bien aussi ce qu'un tel processus doit à sa propre dynamique, et comment il peut fonctionner d'une manière, en quelque sorte, centrifuge. Au départ, seuls quelques-uns adhèrent : les militants les plus actifs, ou bien les motards contraints à prendre ce risque à cause de leur situation personnelle. Ensuite, grâce à l'action des militants, le cercle s'élargit. Plus son diamètre augmente, plus le succès de

l'opération devient probable. A contrario, plus le temps passe, et plus l'on se rapproche de la date limite au-delà de laquelle, l'adhésion n'étant plus possible, on risque de perdre le seul avantage acquis au fondateur, le droit de s'assurer ou, du moins, de payer ce droit bien plus cher que les 280 F demandés pour le fonds de garantie. Au fil du temps, le risque pris par le souscripteur diminue, alors que celui du resquilleur augmente, et il reste donc de moins en moins de place pour une hésitation qui risque de coûter de plus en plus cher. Par ailleurs, la probabilité du succès va entraîner d'autres adhésions, celles qui se feront, en quelque sorte, pour la cause, et pas simplement par intérêt personnel, pour aider à la création d'un organisme dont on n'a pas besoin à titre privé, mais dont le succès profitera au bien commun, comme le remarque Yannick Picard :

« il y avait quand même pas mal de mecs qui ont participé à ça par solidarité mais qui avaient pas besoin d'assurance, pour beaucoup c'était pas cher parce qu'ils avaient plus de 25 ans, ils avaient une voiture, ils avaient pas spécialement besoin de la mutuelle mais ils ont quand même par solidarité versé au fonds. »

Grâce au travail de Manuel Marsetti, on peut détailler cette montée cumulative des adhésions :

« Début 1982, 230 000 francs à peine ont été rassemblés. Trois mois plus tard, le cap du million de francs est franchi. (...) Mi-1982, près de la moitié du fonds de garantie est réuni, et tout porte à croire que le pari lancé par les motards sera gagné (...) Au 31 décembre 1982, 4 millions de francs ont été réunis (...) A la date du 10 avril 1983, 29 736 personnes ont cotisé (...) A la fin de l'été 1983, la souscription dépasse les dix millions de francs »
(Marsetti, 2003, p. 43-47)

Le 15 septembre 1983, la procédure est close, et le nombre des membres fondateurs atteint presque les 40 000, soit le double de l'objectif initial. A cette date, la condition préalable à la création de la mutuelle qui semblait a priori la plus difficile à satisfaire se trouve remplie.

L'apport en capital social : mouvement mutualiste, appuis politiques

Il reste, pourtant, sur cette base, à construire une structure, et une structure qui devra affronter tous les obstacles que rencontre une entreprise tout juste créée, et plus encore. Car on n'a pas affaire là à une entreprise ordinaire. Il s'agit d'abord d'apprendre un métier absolument spécifique, particulièrement complexe, soumis à un très fort encadrement réglementaire et parfaitement étranger à l'univers professionnel de militants qui, pour la plupart, sont mécaniciens, menuisiers, ou postiers. Mais, en plus de se conformer à ces obligations techniques et économiques, il faut satisfaire aux exigences de la Direction des Assurances⁶ du Ministère des Finances, donc mettre en jeu de toutes autres compétences, réglementaires et politiques cette fois-ci. Et c'est justement une des caractéristiques majeures de ce mouvement d'avoir toujours pu trouver en son sein, précisément parce qu'il n'était pas lié à une catégorie sociale particulière et une seule, les

6 Jusqu'en 1989, la Direction des Assurances exerce une tutelle étroite sur les compagnies d'assurances, délivrant un agrément préalable à l'entrée sur le marché, contrôlant leur solvabilité :
http://www.minefe.gouv.fr/directions_services/caef/aef/pages/08/08-04-04.html

ressources, si faibles fussent-elles, en capital scolaire ou social qui lui étaient indispensables pour mener ses projets à bien.

Ces obstacles seront en partie vaincus grâce à deux intervenants, le technicien, Éric Charpentier, juriste spécialiste du droit fiscal, et le politique, Jérôme Lambert. À la recherche incessante d'appuis, Éric Charpentier trouvera en fin de compte celui de Michel Rémond, secrétaire général du GEMA⁷ qui s'exprime en ces termes dans l'ouvrage de Manuel Marsetti :

« Je ne connaissais pas ce milieu, tout au plus avais-je entendu les vitupérations de la FPMC, que je trouvais puériles. Le fait que les motards réunissent autant d'argent m'a frappé. Exceptions faite de la MAIF, toutes les grandes mutuelles ont démarré avec des emprunts bancaires, avec un réseau relationnel important, avec des appuis extérieurs. Et toutes, sans exception, sont issues d'un milieu professionnel donné. Motard, ce n'est pas une profession. Je n'avais jamais vu une telle mobilisation » (Marsetti, 2003, p. 44)

Tout ce que cette mobilisation peut avoir d'incompréhensible pour un *outsider*, qui raisonne avec des catégories classiques, profession, syndicats, relations d'affaires, se trouve résumé ici. Malgré tout, parce que l'on se trouve entre mutualistes et que la condition essentielle, l'engagement des futurs sociétaires qui ont rassemblé un capital deux fois plus important que le minimum requis, est remplie, la mutualité s'engage. Elle fournira ainsi un indispensable appui technique, sous formes de conseils, de modèles de contrats, d'exemples de tarifs. Plus encore, elle apportera son capital social, introduisant Éric Charpentier auprès de son courtier en réassurance lequel, à son tour, permettra à la future mutuelle de devenir cliente de Swiss Ré, le premier réassureur mondial. Sans cette garantie destinée à couvrir les gros sinistres, la Mutuelle se serait retrouvée en cessation de paiements dès sa seconde année d'activité.

Quant à l'aspect plus directement politique, il sera principalement pris en charge par Jérôme Lambert :

« pour la mutuelle, moi, j'ai mes dossiers avec le ministère, les agréments, avec Charpentier, un peu, et parfois sans Charpentier. Alors moi, j'étais là au début, j'étais très intéressé par la mutuelle parce que j'étais mutualiste, j'avais été candidat à la présidence de la MNEF, j'avais été administrateur de la MNEF même si j'étais dans l'opposition de la MNEF de l'époque, mais j'étais quand même très impliqué. A la limite, même, j'avais discuté avec le mouvement mutualiste, c'était Teulade à l'époque, j'avais discuté avec eux des conditions de création de la mutuelle des motards. Je les avais alertés, j'avais fait ce travail-là aussi, de mise en relation, c'est moi qui avait fait ça, de négociier des ouvertures en tant que MNEF, et en tant que politique parce que la plupart des dirigeants des mouvements mutualistes étaient des socialistes et le gouvernement de l'époque, ben le ministère des finances c'était un socialiste et donc je connaissais les gens du cabinet, et c'est moi qui ai négocié ça. »

Jérôme Lambert met ici en œuvre une autre forme de capital social, complémentaire du premier du fait de l'imbrication entre Parti Socialiste et

⁷ Le Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances rassemble les mutuelles d'assurances fondées par leurs sociétaires, telle la MACIF, par des commerçants, ou la MAIF des enseignants.

mouvement mutualiste, capital qu'il maîtrise doublement à titre de permanent PS et d'administrateur de la mutuelle étudiante. Et puisque, pour lui, les portes sont déjà ouvertes, il lui est d'autant plus facile, une fois acquise la souscription du fonds de garantie qui lève le seul obstacle rédhibitoire, d'obtenir l'agrément des services du Ministère des Finances, lequel paraîtra au Journal Officiel le 15 septembre 1983.

A la fois à cause de la forte implication des militants locaux, et des opportunités offertes par les pouvoirs publics sous forme de subventions et d'accès au CERTI local, le centre de traitement informatique des Caisses d'allocations familiales qui fournira la logistique indispensable à une société d'assurances, le siège de la mutuelle sera installé en Corse, à Ajaccio. Assez vite, les inconvénients de ce choix l'emporteront sur ses avantages.

Les années difficiles, déception et pression du réel

Si la structure démarre avec une certaine quantité de ressources, capital réuni par les membres fondateurs, subventions publiques, appuis politiques, si elle dispose en outre d'une expertise unique, sa connaissance du monde de la moto qui lui permet d'estimer au mieux, modèle par modèle, le risque que présente le fait d'assurer un motard disposant de telle expérience, habitant telle région et possédant telle machine, il lui faut encore établir son organisation et constituer son réseau de distribution. Plus encore, il faudra que des militants disposant le plus souvent d'un faible capital scolaire apprennent un métier à la fois neuf, complexe, particulier, et très éloigné de leur situation d'origine, et qu'ils l'apprennent sur le tas, donc en l'exerçant. La voie de la professionnalisation, qui passera en particulier par l'intégration de compétences externes, sera longue et tortueuse.

La direction opérationnelle de la nouvelle structure sera confiée à Éric Charpentier ; l'équipe comprendra notamment un responsable des sinistres venu d'une petite mutuelle assurant des militaires, et Patrick Robinet, alias Bikette, dont le rôle sera déterminant, en particulier en tant qu'itinérant, chargé de constituer et de former un réseau d'agents. Ceux-ci, non rémunérés, membres de la FFMC et novices en matière d'assurance, prendront le nom de délégués bénévoles. Quant au conseil d'administration, il comprendra, en plus de Charpentier, Bikette, Maldonado, et François Lindemann, soit un quatuor de militants de la première heure, expérimentés et solidaires, assez vite surnommés : « la bande des quatre ». À Brest, Jean-Louis fait de ce moment fondateur un récit assez typique :

« on a été énormément aidé avec les gens de la 35, on allait souvent sur Rennes pour apprendre un petit peu qu'est-ce que c'était que la Fédé, qu'est-ce qu'il fallait faire, comme ça marchait et en ce sens on a été aidés par un type qui s'appelle Bikette, que tu retrouveras certainement dans les archives....

Question - Patrick Robinet...

Oui, Patrick (...) qui était un personnage terrible, avec un charisme terrible, et c'était le motard avec un grand M de l'époque. On sentait qu'il y avait quelque chose et il nous a vachement aidé, à sa manière parce que c'était un itinérant, il venait très souvent, il bougeait très souvent, il a dormi chez un de mes amis pour nous montrer ce que c'était, la mutuelle, tout ça, donc on a bien été introduits dans le mouvement grâce à ce genre de personnage. »

A cause d'un accident de la route survenu en septembre 1982, Jean-Louis restera hospitalisé à Lannion durant six mois, avant de revenir à Brest où, faute de pouvoir rouler, il se consacrera à la mutuelle naissante en devenant un de ses délégués bénévoles :

« on s'est vraiment axés sur la Mutuelle des Motards et on s'est retrouvé dans les arrières-boutiques des cafés à faire des contrats d'assurance, nous qui n'avions aucune formation professionnelle, et cette formation, comment remplir ces fameux contrats, on est allé la chercher sur Rennes et les potes nous ont informés rapidement de ce que c'était, comment il fallait faire et on est repartis avec nos dossiers on est allé dans une arrière-salle de bar faire signer des contrats. (...) maintenant, avec le recul, ça fait peur, on assurait des gens, des motards, sur le coin d'une table dans l'arrière-salle d'un café, ça se faisait comme ça, c'est tout. On était dedans et il fallait le faire, on était tellement dans la dynamique fleur au fusil d'un mouvement motard, qu'on se posait aucune question, et tout ce qui était règlementaire, mais ça nous dépassait complètement. »

En somme, on est entièrement dans l'action, dans le *self-help* au sens le plus concret, où celui qui a compris comment ça marche va former son voisin, dans une dynamique où le volontarisme, et l'inconscience, pallient l'absence de compétences. Ainsi, lorsque, quelques mois seulement après l'installation en Corse, à cause à la fois des menaces des autonomistes, de soucis techniques avec le prestataire informatique, et des difficultés à recruter sur place un personnel qualifié, la décision d'abandonner l'île s'imposera, celle-ci sera immédiatement appliquée. Fin juillet 1983 une opération clandestine sera montée pour rapatrier les dossiers dans des locaux provisoires, à Montpellier et, le 1er août, tandis qu'un conseil d'administration entérinait le transfert, les archives étaient chargées à bord d'un avion de ligne loué pour l'occasion, et piloté par un sociétaire. A Montpellier, après quelques mois très difficiles, la Mutuelle retrouvera l'appui politique du député-maire socialiste, Georges Frêche, et emménagera dans ses locaux définitifs en janvier 1986.

Ces problèmes internes, que l'inexpérience des administrateurs comme du personnel rendaient vraisemblablement inévitables, menacèrent pourtant moins la Mutuelle que la contrainte du marché, et l'abstention des membres fondateurs. En effet, comme le précise Manuel Marsetti, *« quinze mois après son lancement, (elle) rassemble 20 000 sociétaires – elle en espérait le double – et la sinistralité est désastreuse »* (Marsetti, 2003, p.77). La moitié des fondateurs fait défaut : de plus, la proportion des jeunes conducteurs, plus souvent accidentés, déséquilibre dangereusement le portefeuille des risques, comme l'analyse Yannick Picard :

« les chiffres étaient pas bons et la Mutuelle était surchargée en jeunes permis. Donc tous les mecs qui étaient déjà assurés, on avait pas forcément compris le rôle hyper important qu'ils avaient à venir s'assurer, donc ils ont tardé à venir et par contre les jeunes conducteurs ils ont déboulé tout de suite, on a vraiment eu un très fort taux de jeunes conducteurs au départ. Sans compter que, à l'annonce de la création de la mutuelle les autres assurances ont baissé leurs tarifs, un peu inquiets, ce qui fait que le différentiel avec les autres assurances était beaucoup moins grand, les mecs qui étaient déjà assurés ont vu leur tarif se tasser un peu. En fait, une

des grosses réussites de la Fédé c'est d'avoir fait baisser l'ensemble des tarifs d'assurance au détriment de sa mutuelle, parce que elle, ça l'a mise en situation délicate. »

Les difficultés de la Mutuelle la rendent ainsi, pour ceux qui peuvent se permettre de choisir leur compagnie d'assurance, d'autant moins attractive que son arrivée sur le marché contraint les sociétés déjà implantées à la fois à faire un effort tarifaire, et à adapter leur offre, jusque là très rudimentaire, à offrir, en somme, les avantages de la Mutuelle, mais pas le risque. Les motards expérimentés auront donc d'autant moins de raisons d'abandonner leur compagnie que, ici, les sommes en jeu sont bien supérieures aux 280 F de la souscription. Et si la réassurance et les placements financiers sauvent le premier exercice de la Mutuelle, il lui faudra rapidement prendre les mesures indispensables à sa survie. Elles seront drastiques, et pénaliseront notamment les jeunes conducteurs : sauf à choisir leur moto dans une catégorie regroupant une dizaine de modèles d'entrée de gamme, ils verront, à l'échéance d'avril 1985, leurs primes augmenter de 55 % alors que celles des motards plus expérimentés baisseront légèrement. La réalité économique oblige ainsi à conduire une politique radicalement opposée à celle qui avait justifié la création de la Mutuelle, à se comporter, en somme, comme une entreprise ordinaire, avec des conséquences lourdes pour ceux qui, sur le terrain, affrontent les déceptions, comme Yannick Picard :

« Alors ça, c'était un truc difficile pour la Fédé dans son entier parce que, en province, les mecs ils voulaient pas, ils disaient : « attends, dans le café, t'es venu nous voir en nous promettant monts et merveilles pour faire mon chèque à la mutuelle, et maintenant les jeunes conducteurs, mon frangin il peut pas s'assurer. » Lui, il pouvait s'assurer parce qu'il avait fait son chèque, tous les membres fondateurs pouvaient s'assurer, c'était un privilège, mêmes s'ils étaient jeunes conducteurs, ils pouvaient. Mais leurs copains ils pouvaient pas s'ils avaient pas fait leur chèque de 280 francs. Donc ça, c'était dur pour les copains dans les régions, et il a fallu expliquer. »

Dès lors, les déceptions de tous ordres, celles des militants qui s'estimeront trompés et seront contraints d'abandonner l'espoir de cette sorte d'économie parallèle née de la moto qui était au principe de la création des structures de soutien, celles, aussi, des délégués bénévoles qui comptaient trouver, grâce à la Mutuelle, un emploi et une carrière que les difficultés de l'entreprise qui connaîtra bientôt ses premiers licenciements, et l'obligation devant laquelle elle se trouve de recruter des professionnels de l'assurance, rendent, pour ceux qui n'ont pas déjà trouvé leur place, illusoire, lanceront une dynamique négative, dans laquelle les défections seront d'autant plus nombreuses que, par ailleurs, le comportement autocratique d'un Jean-Marc Maldonado, qui à la fois fera progressivement le vide autour de lui et suscitera, en particulier dans des antennes éloignées de la capitale mais numériquement importantes, comme à Marseille ou à Toulouse, une vive opposition, amplifiera les difficultés. Ces facteurs qui entraînent désenchantement et retrait de l'action militante sont ainsi synthétisés par Albert Hirschman :

« Il peut également se produire que l'on obtienne un succès apparent mais qu'une fois triomphante, cette cause apparaisse bien moins attirante qu'il n'avait semblé ; en particulier, il arrive qu'elle acquière une dynamique autonome et « déraille » par rapport à ce qu'en attendaient ses partisans de

la première heure, voire qu'elle devienne un véritable monstre et, par exemple, « dévore ses enfants ». Il risque d'en résulter, ici encore, une désillusion, suivie de l'abandon de l'arène publique par les premiers avocats de cette cause (s'ils n'ont pas été dévorés). Le retrait de ceux-ci, une fois le succès assuré, peut tenir à une autre raison encore, à savoir l'inutilité de l'action dans ces nouvelles conditions : que reste-t-il à faire au républicain après l'abolition de la monarchie, ou au séparatiste après le succès de la sécession ? » (Hirschman 1983 p. 162)

De fait, comme on va le voir maintenant, le succès de l'entreprise ne sera finalement acquis qu'avec, et grâce à, la défection des derniers « partisans de la première heure ».

Professionnalisation et stabilisation

Les assises du mouvement restant, quelle que soit la structure en cause, ultimes détentrices du pouvoir de décision, une opposition déterminée et organisée pouvait, à cette occasion, renverser le pouvoir en place : ceci fut fait en mars 1987. La « bande des quatre » perdit à cette occasion ses postes au conseil d'administration de la Mutuelle, au profit notamment d'un autre militant historique, René-Michel Millambourg, alias Kiwi. Malgré le soutien des salariés, Éric Charpentier, le président, et Bikette seront rapidement licenciés, inaugurant une assez longue période de règlements de comptes de tous ordres, qui conduira à la démission du nouveau conseil, et donc de Kiwi, le dernier militant historique, en septembre 1989, et de difficultés financières qui passeront notamment par un rappel de cotisations, en 1990, lequel aura comme paradoxal effet, en dévoilant à tous, salariés comme sociétaires, la gravité de la situation, de remobiliser les troupes. Comme souvent, la pacification passera par l'émergence d'une personnalité plutôt neutre, Patrick Jacquot, sans lien particulier avec les militants historiques puisque, comme le précise Yannick Picard, il est venu tardivement au mouvement, avec un objectif surtout professionnel :

« La création de la Mutuelle a attiré les compétences (...). Pour le grand public, motards en colère c'était un truc de râleurs, quoi. Et sur ce projet-là qui avait un fond sociétal, là, ça a attiré du monde. Patrick Jacquot par exemple, l'actuel président de la Mutuelle, a débarqué à ce moment-là, une fois que la Mutuelle a été fondée, et je sais qu'il est arrivé plus dans l'idée, il faisait de la com' à l'époque, de mettre ses compétences de com' au service du projet, ça a attiré des gens comme ça. »

Nommé à titre provisoire au conseil d'administration fin 1989, il deviendra quelques années plus tard président de la société, poste qu'il occupe encore à ce jour. Et parallèlement à la stabilisation de l'équipe dirigeante, les progrès de la professionnalisation, l'apprentissage progressif à la fois du métier d'assureur, des spécificités de l'assurance moto, et des règles même du bon fonctionnement d'une entreprise par un personnel de plus en plus assureur, et de moins en moins militant, détermina, à l'opposé du délitement des années précédentes, l'enclenchement d'un cercle vertueux. En 1992, le processus de normalisation touche à sa fin, avec l'adhésion au GEMA qui, en plus de ses avantages symboliques, offre la possibilité de profiter des structures communes au groupement, telle l'assistance. Ces progrès sont visibles dans les quelques données chiffrées qu'il a été possible de rassembler, tirées de l'ouvrage de Manuel Marsetti et des rapports annuels de la Mutuelle :

	1985	1993	1997	2003	2005	2007
employés	88	57	153		409	401
contrats		25720	99017	234833	279780	281277
sociétaires	~ 20000			171238	186360	186767
CA	5,8 m €	9,5 m €	35,1 m €		81,8 m €	79,1 m€

Quelques chiffres sur la Mutuelle
sources : Manuel Marsetti, Mutuelle des Motards

Bien que lacunaires, ces données montrent bien les difficultés des premières années, avec la baisse des effectifs entre 1985 et 1993, alors que le chiffre d'affaires croît très lentement. Le changement durant les années 1990 n'en est que plus significatif. Nombreux sont, sans doute, les assurés, voire les employés, qui considèrent aujourd'hui la Mutuelle comme un assureur, ou une entreprise, comme une autre avec, simplement, cette caractéristique unique d'assurer seulement des motards. Avec ses 119 délégués bénévoles elle reste pourtant, par son rôle comme ses statuts, une composante du mouvement motard, et celle qui, comme on le verra plus loin, garantit la solvabilité de l'ensemble.

Du « Pavé dans la Mare » à « Moto Magazine », du militant au grand public

A l'inverse de la Mutuelle, le projet de création d'un magazine destiné aux motards ne figurait pas en tête de l'agenda établi lors des premières assises du mouvement, au Havre, en 1980, d'autres sujets, la formation par exemple, semblant prioritaires. Un bulletin de liaison, au départ simple collection de feuilles agrafées, collectant les informations envoyées par les antennes, et plus généralement par les composantes du mouvement puisqu'il recueillera, entre autres, les doléances des salariés de la Mutuelle, et les rediffusant, à raison d'une à deux éditions par mois, vers ces mêmes antennes où les militants pouvaient le consulter assurera assez tôt la circulation des informations. Autant pour des raisons politiques que financières, le bulletin trimestriel directement envoyé aux adhérents ne fera son apparition qu'en 1996.

Car si la création de structures de soutien visait à combler des manques, tel n'était a priori pas le cas en matière d'information puisque celle-ci était assurée par une presse spécialisée et solidement établie, dont on a vu le rôle qu'elle avait joué pendant l'émergence du mouvement lorsque, définissant, documentant et justifiant les thématiques de lutte, présentant les acteurs et leurs revendications, rendant compte des actions, son apport fut déterminant. En d'autres termes, et à l'inverse de l'assurance, si le terrain était de toute façon occupé, il l'était par des alliés, et pas par des ennemis. Mais l'intense période manifestante des années 1979 et 1980 trouvant son terme avec la création de la FFMC et l'abrogation de la vignette, la courte vocation militante de publications au caractère d'abord commercial prit fin, et les nouvelles d'une contestation toujours active se trouvèrent reléguées parmi les brèves des pages régionales. Ainsi, alors que *Moto Revue* avait consacré, en ne retenant que les seuls articles d'au moins une page, quinze pages au mouvement motard entre le 13 septembre 1979 et la fin de la même année, sur l'ensemble de cette année 1980 qui verra l'affirmation de la FFMC comme seule représentante de

ces revendications, on n'en dénombrera plus que six.

Pour Yannick Picard, cette abstention brutale avait une autre cause : avec la victoire de la gauche en 1981, l'accès direct au pouvoir politique, jusqu'alors seulement possible par l'intermédiaire d'une presse moto, qui, en plus de posséder ses sources, jouait un rôle de relais et de représentation, était maintenant ouvert :

« on est entrés dans les ministères assez facilement et ce qui fait qu'on a complètement remplacé la presse spécialisée, la presse spécialisée qui était soit-disant représentative de l'ensemble des motards a été complètement écartée et c'est la FPMC qui était reçue dans les ministères et qui comptait. Du coup, la presse moto a commencé à moins relayer nos infos, et puis les journalistes avaient aussi des points de vue parfois différents des nôtres comme avec Moto Revue, du coup on s'est dit : avec la presse moto on va pas pouvoir faire comme on veut, on va créer notre propre journal. »

La nécessité pour le mouvement de posséder son propre organe d'information fit alors son chemin, avec le projet de lancement d'un mensuel généraliste qui, fatalement, entrerait en concurrence avec les deux hebdomadaires présents sur le marché, *Moto Revue* et *Moto Journal*. L'idée en était née quelques années plus tôt, dans les Ardennes, avec Patrick Robinet, qui lui fournira aussi son titre, *Le Pavé dans la Mare* :

« Le Pavé, c'est une idée que j'avais eue de créer un journal en 76, j'avais réfléchi, j'avais même fait des stages à la Chambre de commerce pour voir financièrement comment ça se goupillait, et puis l'idée de créer le journal c'est parce que l'information sur Moto Journal et Moto Revue, pour le grand public, on se rendait compte que c'était phagocyté, il se passe des choses dans le milieu moto et la presse spécialisée, elle le raconte pas. Par exemple sur les garanties qui passent pas chez les importateurs, ils respectent pas les motards, c'était à la limite de l'escroquerie, ce serait maintenant, je suis sûr qu'on irait au tribunal. Je me rappelle qu'il y a des motos qui sont sorties, qui avaient des vices cachés et personne ne disait rien. Quand ils faisaient des essais, c'était tout beau. Il y a des motos qui sont arrivées qui freinaient pas, qui tenaient pas la route et tout le monde disait amen. Donc on a ressorti l'idée quand on a créé la Fédération. »

Avant même d'entrer dans l'arène politique et de viser les pouvoirs publics, une première contestation, interne à l'univers motard, s'ébauche ainsi. Le principe général selon lequel, avec ses ressources propres, le mouvement va créer une structure qui faisait défaut et profitera au monde motard dans son ensemble, s'applique aussi ici, malgré la présence des magazines concurrents et donc, nécessairement, contre eux. Et ce travail de dénonciation à usage interne, celui des marchés de pièces détachées d'origine souvent douteuse, celui des excès rituels qui se produisent lors des 24 Heures du Mans, où, pour reprendre la virulente expression d'un éditorial de Jean-Marc Maldonado, les motards se transforment en « viande soûle », perdure aujourd'hui encore.

Si le mensuel définitif conservera le titre initial, il abandonnera vite les Ardennes pour être réalisé à Paris, puisque Jean-Marc Maldonado réussira à en prendre le contrôle, devenant à la fois directeur de la publication, unique éditorialiste, et salarié de la SARL de presse alors créée, Les Éditions de la FPMC, avec un capital partagé à parts égales entre la FPMC et la Mutuelle, dont les sociétaires formeront

la quasi-totalité du lectorat d'un titre qui n'est diffusé que par abonnement. La fonction avant tout militante du magazine en fera le vecteur privilégié, au-delà des informations sur l'activité militante et sur la vie du mouvement rythmée par les comptes-rendus bisannuels des assises, des combats souvent très personnels de son directeur de publication, comme celui qu'il engagera contre les hebdomadaires de la presse moto en général et le rédacteur en chef de *Moto Journal* en particulier.

Placé sous la double tutelle de la FFMC et de la Mutuelle, l'histoire du journal sera, au-delà d'une professionnalisation, qui, comme avec la Mutuelle, sera en partie le fruit des contraintes économiques qui le contraindront à assurer sa survie grâce à une clientèle solvable, celle de son émancipation. Celle-ci prendra forme avec l'arrivée en 1985 d'un secrétaire de rédaction extérieur au mouvement, François Longérimas. Ancien instituteur devenu éducateur spécialisé avant de passer au journalisme par le canal des radios libres, d'abord militant maoïste avant, comme bien d'autres, de rejoindre les Verts, motard sans être, au départ, militant FFMC, il sera le premier professionnel à temps plein dans un journal largement composé par des militants et des bénévoles. Quittant la rédaction au bout de deux ans pour participer à la fondation de Politis, François Longérimas jouera paradoxalement seulement alors un rôle politique dans son évolution en adhérant à la FFMC et en créant la société des rédacteurs :

« c'est à ce moment-là, en 90, que je suis devenu, je faisais encore quelques piges pour le Pavé dans la Mare qui allait devenir Moto Mag, pour filer un coup de main, quoi, et puis je suis devenu militant de la FFMC Paris et j'ai créé avec quelques camarades qui étaient FFMC Paris et Moto Mag l'association des rédacteurs du Pavé, de façon à créer un contre-pouvoir vis à vis de la FFMC mais surtout de la Mutuelle sur le journal, pour pas se faire bouffer et tout ça parce qu'il y avait à l'époque une volonté de la Mutuelle de mettre la main sur le journal et d'en faire son outil de communication. »

Pour une publication déficitaire et entièrement dépendante des subsides de la Mutuelle, l'association des rédacteurs vaudra comme première manifestation d'indépendance, et s'affirmera avec l'éviction de Maldonado, qui ne conservait alors dans le mouvement d'autre fonction officielle que celle de directeur de publication, éviction qui se produira très discrètement, en avril 1990 : rien d'autre n'en transparaît dans le journal que son remplacement à ce poste par Patrick Jacquot. Ensuite, comme le raconte François Longérimas, la professionnalisation du journal, puis du mouvement, s'accélère :

« Les quatre-cinq années pendant lesquelles j'étais vraiment actif, j'ai participé à l'éviction de Jean-Marc, c'est la vie, c'est un mec pour lequel j'ai beaucoup de sympathie mais j'ai participé à son éviction, j'assume, j'ai participé à l'embauche d'un nouveau directeur, j'ai participé très directement au recrutement du tout premier salarié au Bureau National, le délégué national de la FFMC, j'ai participé à toute l'étude de la mise en kiosque du journal donc j'ai participé d'une certaine manière à la professionnalisation du mouvement tout en étant l'un des plus gauchos du circuit. »

Un peu comme s'il était, symboliquement, avant d'aborder ce tournant radical de la normalité, indispensable de se séparer, sinon du dernier militant historique, du moins de la dernière tête d'affiche, le départ de Jean-Marc Maldonado marqua à la

fois la fin de cette succession d'évictions qui avait commencé avec celle de Michel Beck dès 1982, et la consolidation du processus de normalisation. Pour la FFMC, celui-ci se traduira, en 1992, par l'introduction d'un système d'adhésions classique, avec cotisation, carte, et fichier des membres, et par le recrutement du premier permanent salarié. Le journal, devenu en 1990 *Moto Magazine* et ne conservant sa dénomination d'origine qu'en sous-titre, attendra encore quelques années avant sa mise en kiosque, en 1994. Toujours proposé avec une réduction aux sociétaires de la Mutuelle comme aux adhérents de la FFMC, l'abonnement représente en 2008⁸ près de 80 % de sa diffusion individuelle, contre 41,5 % pour *Moto Journal*. Mais, même s'il est un peu délicat de comparer un mensuel à un hebdomadaire, le magazine des Éditions de la FFMC, avec 112 816 exemplaires, devance très largement l'hebdomadaire, avec 32 023 unités, et occupe d'assez loin la première place du secteur.

Structures fragiles et causes orphelines : la formation, la jeunesse

Alors que le *Pavé dans la Mare*, mensuel essentiellement destiné à un lectorat captif, celui des sociétaires de la Mutuelle, et en partie réalisé par des bénévoles, notamment par ces objecteurs de conscience sur lesquels on reviendra un peu plus loin, restait un projet d'une envergure relativement modeste, il n'en sera pas de même de deux autres structures inaugurées durant cette même période de la première moitié des années 80. Répondant à une intention formulée dès les assises fondatrices du Havre, la prise en charge de la formation initiale des futurs motards commença à s'incarner par la création, en octobre 1983 à Châteauroux, du premier « centre de formation à prix coûtant », une association dont le seul salarié était moniteur. L'AFDM, Association pour la Formation des Motards sera constituée quelques mois un peu plus tard, en mai 1984, avec comme intention de reproduire la fonction de la Mutuelle en devenant une structure de formation initiale et de perfectionnement concurrente des réseaux de moto-écoles et implantée sur tout le territoire. L'objectif initial prévoyait l'ouverture de dix centres avant la fin 1984, et la couverture, département par département, de l'ensemble du pays dans un délai de cinq ans ; mais il ne faudra que quelques mois pour qu'il soit totalement abandonné. Fortement déficitaires, victimes d'une trop faible fréquentation, seuls survivront en 1985 les centres de Marseille, consacré à la formation initiale, et de Tours, qui s'occupait seulement de perfectionnement. Progressivement, l'abandon des vastes ambitions originelles a conduit, sauf exception, à ne plus assurer que des formations complémentaires, sous forme de stages du weekend, et dans un nombre très restreint de villes, aujourd'hui à Bordeaux, Montpellier, Tours et Nancy.

Avec une visée également pédagogique mais s'adressant, cette fois-ci, aux adolescents, la FFMC Loisirs, dont le principal animateur, François Lindemann, éducateur spécialisé appartenant au mouvement des Ceméa⁹ trouvait là moins une reconversion qu'une prolongation de son activité professionnelle dans un cadre nouveau, naîtra en 1985. Les premières initiatives, stages de mécanique ou

8 Source : OJD, Book 2008 presse payante grand public

9 Apparus dans la foulée du Front Populaire et la lignée du scoutisme laïc, les Centres d'Entraînement aux Méthodes d'Education Active se développeront dans le sillage du mouvement ouvrier, organisant en particulier des colonies de vacances.

initiation à la moto tout-terrain, resteront à l'intérieur d'un registre assez courant, celui, par exemple, que pratiquent les MJC. Mais là encore, on voyait grand, avec l'ouverture d'une dizaine d'implantations qualifiées de « bases de loisirs », en fait des centres de vacances qui possédaient comme spécificité essentielle la pratique, sur un terrain adéquat, de la moto tout-terrain avec des machines conçues pour les enfants et les adolescents. Et, là encore, les résultats fortement déficitaires de l'association conduiront très vite à sévèrement restreindre l'ambition initiale. Mais si la FFMC Loisirs, en plus d'organiser quelques opérations ponctuelles, subsiste aujourd'hui essentiellement au travers d'un centre permanent, le CLAM¹⁰ de Valence d'Agen, elle aura eu au moins une utilité inattendue. En plus d'obtenir du Ministère de la Jeunesse les agréments indispensables à son activité, c'est par la FFMC Loisirs que le mouvement sera autorisé à accueillir des objecteurs de conscience. Ceux-ci, motards par la force des choses, renforceront significativement les effectifs, et les ressources, d'un mouvement quasi-exclusivement composé de bénévoles. Les deux années de leur service seront l'occasion d'un échange où chaque partie trouvera son compte, les objecteurs constituant par exemple le seul effectif permanent d'antennes de province, participant à la rédaction de Moto Magazine où quelques-uns trouveront un emploi permanent, ou profitant ainsi, comme Éric Thiollier, actuel Délégué général de la FFMC, d'une occasion de faire ses preuves, et ses premières armes, à l'intérieur du mouvement.

En effet, cette question des ressources humaines, pour une organisation aujourd'hui encore fort peu pourvue en positions rémunératrices, question qui se décline à la fois en faiblesse des effectifs, et en faible qualification de ceux-ci, reste déterminante, et explique pour une bonne part les difficultés dans lesquelles furent plongées les différentes structures, et le relatif échec de l'AFDM et de la FFMC Loisirs, les dernières-nées, et, faute d'argent et de personnel, les plus fragiles. D'une certaine manière, le succès inattendu, voire inespéré, de la constitution du fonds de garantie de la Mutuelle a procuré à un mouvement dont les revenus provenaient pour l'essentiel des ventes d'un autocollant annuel des ressources financières qu'il n'avait guère la capacité de gérer tant, à l'exception notable d'Éric Charpentier, il était au départ dépourvu de militants possédant cette compétence. Comme on l'a vu, cette question sera résolue progressivement, pour partie par l'embauche de techniciens, des professionnels de l'assurance ou de l'informatique indispensables à la bonne marche de la Mutuelle, pour partie par un apprentissage interne qui mobilisera les militants les plus actifs et les plus déterminés, ressource d'autant plus limitée que, on le sait, les premières défections arriveront vite. Yannick Picard analyse en ces termes la situation :

« Le journal a eu des revers financiers, l'AFDM en a eu, la FFMC Loisirs en a eu, donc là d'un coup, si tu veux, ça a rappelé à l'ordre tout le monde, et le groupe de militants qui était hyperactif sur le terrain à faire des projets, il est devenu gestionnaire. Il y avait beaucoup moins de temps pour construire des trucs, beaucoup moins de temps aussi pour mener des réunions à droite et à gauche, pour alimenter en nouveaux militants la Fédé. Les premières années, je parle de 79 à 82, on passait tous les weekends à faire des réunions, donc on était moins sur le terrain, on n'était

10 Le Club Loisirs Aventures Moto dispense des stages d'initiation à la moto tout-terrain destinés à des enfants et adolescents de 6 à 16 ans

plus dans les concentrés, on n'était plus dans les clubs. Du coup, les projets ont quand même réussi à attirer des militants, mais on a perdu un peu en alimentation. La gestion te bouffe du temps et occupe tes meilleurs militants qui sont plus sur le terrain. »

A Bordeaux, Alain Borie, actuel membre du Conseil d'administration de la Mutuelle tient, dans *Le Pavé dans la Mare* d'avril 1989, un discours tout à fait similaire :

« Seulement, petit à petit, face à l'ampleur du travail, ça nous a « bouffé ». On ne faisait plus rien, en tout cas plus de virées et paradoxalement moins de moto. Tout le weekend était occupé à tenir un stand ici ou là. Ainsi, nos rangs se sont clairsemés car faire une deuxième journée après le boulot ça ne dure qu'un temps. Et puis le renouvellement des membres était très lent. Trop occupés, on se coupait un peu des motards. » (Pavé dans la Mare n° 57 p. 44)

On retrouve ici la figure du désengagement militant, qui contraint à faire des choix qui, en l'espèce, seront rendus encore plus urgents par la dégradation de la situation financière. Dès lors, il était fatal de sacrifier l'AFDM et la FFMC Loisirs qui, par leur ambition de s'étendre sur tout le territoire, impliquaient une mobilisation et des investissements assez similaires à ceux de la Mutuelle, sans pouvoir justifier d'une nécessité comparable, puisqu'elles avaient comme objectif, soit d'assurer des tâches relativement secondaires et optionnelles, l'animation à destination de la jeunesse, la formation complémentaire des motards, soit de dispenser une formation au permis de conduire qui affronterait la concurrence bien établie des motos-écoles sans pour autant disposer d'avantages déterminants, les quelques économies retirées d'un permis obtenu à « prix coûtant » ne pesant guère, à l'inverse de l'obligation annuelle d'assurance, sur le budget d'une vie de motard.

Besoins particuliers et construction pragmatique d'une expertise

Si les structures que l'on vient de présenter ont avec celles que l'on va étudier maintenant un élément commun, celui de chercher à répondre d'une manière particulière, dans la lignée de l'économie sociale et du bénévolat, à un besoin issu de la pratique des motards, si elles ont aussi en commun d'employer, aussi systématiquement que possible et le plus souvent à l'exclusion de toutes autres, des ressources internes au mouvement, elles s'en distinguent de façon significative en plusieurs points. D'abord, ces entités nouvelles agissent à l'intérieur d'un champ étroitement délimité : Stop Vol, créée en 1987, a comme seul objectif de tester des antivols, et de vérifier leur conformité à un cahier des charges interne, élaboré au fil des ans ; de création plus récente, la Commission Juridique traite d'un objet plus polymorphe, mais qui reste cantonné au seul domaine du droit. De plus, dans les deux cas, on a affaire à des commissions, des structures qui, contrairement aux associations comme l'AFDM, n'ont pas de personnalité morale, qui, à la seule exception du, et plus souvent de la, responsable de la Commission Juridique, se composent de bénévoles, et qui proposent, et développent, une expertise de haut niveau, même si, entre la solidité d'un antivol et l'efficacité d'une plaidoirie, on ne trouvera d'autre point commun que la défense des motards. D'une certaine façon, elles témoignent aussi, par leur ambition limitée et leur démarche strictement pragmatique, du fait que les leçons du relatif échec des visions grandioses de

l'époque Maldonado ont été retenues, et du passage, y compris du côté des militants, à une seconde génération, moins démonstrative, mieux formée, et plus compétente.

Stop Vol, une démarche concrète légitimée par l'AFNOR

De cette mutation, Fred, carrossier, puis professeur de carrosserie et de peinture dans un lycée professionnel entre 1991 et 2001, présente un bon exemple. Passant en 1993 son permis moto, il découvre alors un *Moto Magazine* tout juste disponible en kiosque, et par la même occasion la FFMC. Il s'investit ensuite progressivement, d'abord à *Moto Magazine* où, en tant que bénévole, il participera à des tests, puis à la FFMC, dont les locaux sont contigus à ceux du journal. C'est ainsi qu'il devient membre de Stop Vol, ce qui n'est pas donné à tout le monde :

« Donc les premières soirées, j'ai rencontré des gens qui travaillaient à Stop Vol. Stop Vol, c'était quand même une structure assez particulière au sein de la Fédé, on rentre pas facilement à l'intérieur, on rentre par cooptation, on rentre parce que tu as été repéré, il fallait pas faire entrer n'importe qui à l'intérieur. Donc j'ai participé aux réunions, j'ai été invité et puis, en 95 96, j'ai incorporé le groupe de Stop Vol. On était quatre ou cinq, pareil, ça changeait, les personnes bougeaient, s'en allaient, il fallait renouveler les personnes qui étaient à l'intérieur et c'est comme ça que ça c'est passé.

Question - Tu faisais quoi, exactement, à Stop Vol ?

Tout le monde faisait tout, en fait ; on a tous appris sur le tas. Il y a des méthodes de base, qui sont enseignées par les anciens, bien sûr et puis après, la technique, c'est de faire évoluer en permanence les méthodes d'effraction, apporter des nouvelles façons de faire.(...)

Question – C'était un peu ton métier au départ ?

Voilà, certainement, ça a joué, le fait que je connaisse la carrosserie, la soudure, les machins comme ça ça a servi à ce que j'intègre cette équipe-là. Mais c'était pas non plus du professionnalisme, c'est vraiment les motards au coin de la rue qui se sont mis ensemble pour casser un antivol, avec des méthodes de voleurs, simplement. »

Difficile, sans doute, de mieux décrire le total empirisme d'une démarche initiée dès les premiers numéros du *Pavé dans la Mare*, lorsque, à coups de masse, des motards s'avisent de vérifier la solidité de produits par définition vendus comme fiables et découvrent des disparités énormes, ce qui leur permet d'établir des recommandations, et des proscriptions, publiées dans le magazine, une démarche qui relève du *self-help* dans son acception la plus stricte. Progressivement, l'expérience se mue en une expertise formalisée par un cahier des charges, et par la création d'une commission spécialisée, et d'un label posé sur chaque antivol agréé. Ce label profite à la fois de la réputation de la FFMC, et du soutien de la Mutuelle qui, puisqu'elle assure aussi le vol, a tout intérêt à ce qu'il s'en produise le moins possible, et ne le rembourse qu'à la condition que la moto ait été entravée par un antivol agréé Stop Vol. Dès lors, la sanction du marché apporte un soutien déterminant, comme le précise Fred :

« L'étiquette Stop Vol-FFMC-Mutuelle des Motards, c'est une étiquette qui valait de l'or dans le milieu. Déjà à l'époque, beaucoup (de détaillants)

*disaient que ce qui se vend chez eux, c'est l'étiquette Stop Vol-FFMC.
C'était l'étiquette qui se vendait, c'était l'antivol muni de cette étiquette-là. »*

Sans doute faut-il voir un signe de maturité dans le fait que cette reconnaissance du milieu, effective, mais informelle, sera considérée comme insuffisante. Par l'intermédiaire de la Mutuelle, des contacts seront ainsi établis avec l'AFNOR. En effet, outre le label Stop Vol, soutenu par la Mutuelle et, plus globalement, les membres du GEMA, deux autres organismes, SRA¹¹, et l'AFNOR dispensaient alors chacune leur propre agrément, comme l'explique Fred :

« on a travaillé, la Mutuelle, Stop Vol et l'AFNOR pour voir ce qu'il était possible de faire ensemble pour essayer de clarifier le marché de l'antivol, parce que sur ce marché on trouvait des antivols NF, on trouvait les antivols SRA et on trouvait les antivols Stop Vol donc trois références différentes. (...) nous on s'est jamais accrochés à garder les structures Stop Vol, pour nous il faut unifier le marché et cette reconnaissance passait aussi par le fait d'être appuyés par un organisme certificateur, et il y a un seul organisme certificateur en France, c'est l'AFNOR. »

En cherchant à faire légitimer sa démarche alors qu'aucune contrainte légale ne l'y obligeait, et en ayant pour cela recours au seul organisme agréé à cet effet, Stop Vol va, situation rare dans l'histoire du mouvement, affronter une concurrence, et une concurrence puissante puisqu'il s'agit des compagnies d'assurance, de leur organisme certificateur et de leur laboratoire de tests. D'après Fred, c'est le pragmatisme d'une méthode qui s'oblige à n'utiliser que des outils disponibles dans le commerce, son efficacité supérieure, mais aussi, comme on l'a dit, la notoriété de la marque Stop Vol FFMC qui emporteront l'adhésion de l'AFNOR :

« SRA, personne ne savait ce que c'était, SRA, même aujourd'hui, je suis pas certain qu'il y ait quelqu'un qui connaisse SRA, NF, ils connaissent un peu, ils savent que c'est un organisme sérieux, de normalisation, et Stop Vol, c'est toujours la vitrine de la boutique, c'est ce qui se voit. Donc, je pense, avec le recul, c'est pour ça aussi que l'AFNOR, ils sont venus vers nous. S'ils avaient fait un accord SRA-AFNOR, ça n'aurait rien changé pour nous, et ce qui se vendrait aujourd'hui, ce serait les antivols « NF-FFMC », parce qu'on avait à l'époque un savoir-faire unique, et qu'on arrivait à tout péter. Tout péter, alors que eux, qui étaient des professionnels, ils les pétaient pas. »

On trouve ici la sanction d'un état de fait, et la reconnaissance, quand bien même elle viendrait d'un organisme qui, malgré sa mission officielle, reste de droit privé, et ne porterait que sur un champ très spécifique, du rôle de la FFMC dans l'univers motard, et d'un rôle qui relève aussi de l'expertise, et plus seulement de la représentation. Même modestement, la FFMC cesse ainsi de n'être qu'une organisation revendicative, pour devenir, plus seulement politiquement, mais aussi techniquement et économiquement, un point de passage obligé pour toute entité s'adressant à l'univers motard, que, quel que soit le sujet, elle est seule à pouvoir prétendre représenter de façon efficace et légitime. Signée en juin 2000, une

¹¹ Association regroupant les deux secteurs de l'assurance dommages, les sociétés commerciales de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance et les mutuelles du GEMA, Sécurité et Réparation Automobile réalise études techniques et statistiques pour réduire le risque associé aux véhicules.

convention lie désormais AFNOR et FFMC autour d'un label commun ; avantage induit, la part des commissions payées par les fabricants ayant recours au label et rétrocédées par l'AFNOR représentent de l'ordre de 5 % des revenus de la FFMC.

La Commission Juridique et la mobilisation d'un réseau d'avocats

Créée en 1996, la Commission juridique constitue une structure à la fois plus lourde, plus complexe et, par le rôle clé qu'elle joue dans un répertoire d'action qui s'ouvre au lobbying, plus stratégique. Si, nécessairement, le mouvement a dès l'origine fait appel, comme on l'a vu au second chapitre, à des juristes qui rédigeront le « *guide juridique du motard boycotté de la vignette* » à la fois pour préciser le champ d'application de l'impôt, et expliquer les voies de recours en cas de sanction, c'est seulement avec la Commission que le droit deviendra un des moteurs de l'action collective. Sans doute peut-on expliquer cette situation à la fois par une question d'opportunité, puisqu'il faudra attendre le milieu des années 90 pour que la FFMC, débarrassée du handicap de ses conflits internes, revienne dans le champ de l'action politique, et par la disponibilité de ressources qui deviennent seulement alors accessibles. En effet, la Commission est placée sous la responsabilité d'un coordinateur, salarié permanent et juriste, qu'il faut donc avoir les moyens de rémunérer. D'autre part, elle s'appuiera sur un réseau d'avocats, presque toujours motards, souvent militants ; il faudra donc que ces derniers adhèrent en quantité suffisante à une FFMC dont on a vu à quel point, dans les premières années de son existence, ses effectifs étaient formés de militants d'une condition sociale bien plus modeste, pour que ce réseau puisse fonctionner efficacement, condition qui ne sera que tardivement remplie.

Cette Commission assure pour l'essentiel trois tâches, dont la première et la dernière relèvent principalement de la responsabilité du coordinateur : la veille juridique, le conseil et la défense des adhérents de la FFMC dans leurs litiges, et l'utilisation du droit comme moyen de faire aboutir les revendications. La première fonction se divise en deux : en aval de la production législative, la veille juridique classique, qui consiste assez banalement à suivre l'évolution de la réglementation et à en informer les antennes et les adhérents et, en amont, une démarche proactive qui s'intéresse à la législation en projet ou en cours d'élaboration, comme le précise Catherine, titulaire d'un DESS de fiscalité et coordinatrice juridique depuis août 2005 :

« avec là un travail d'anticipation, de contact avec les pouvoirs publics, pour essayer de faire passer notre point de vue avant que le texte soit voté et donc anticiper, essayer de parer avant les conflits d'application qui naîtront après. Donc on a eu le cas il y a pas très longtemps sur les minimoto avec une législation abondante à laquelle on a été associés, ou on s'est fait associer, pour faire entendre la position des usagers, voire même des professionnels puisqu'on a essayé d'aider les professionnels à se défendre quand ils étaient menacés. »

Cette intervention relève donc du lobbying, et se heurte au manque de ressources, entendu comme une carence de moyens matériels, et, dans cette phase d'apprentissage, comme un défaut de ces connaissances qui, du carnet d'adresses à la perception des particularités de chaque élu, ses engagements, ses compétences,

ses centres d'intérêts, ses causes, font le bon lobbyiste¹² :

« ça c'est typiquement le travail de la commission juridique, de surveiller l'élaboration des textes, de proposer des modifications, et de porter aussi la communication et de rédiger les communiqués de presse pour alerter l'opinion publique. Et malheureusement, ce travail de concertation, pour l'instant notre lobbying n'est pas très ciblé donc quand on veut alerter les sénateurs ou les députés, ben vous envoyez 577 courriers pour les députés et 302 pour les sénateurs, donc il y a un gros gros travail »

On verra plus bas comment ce repérage de soutiens efficaces au sein de la représentation nationale commence tout juste à se mettre en place. Avec le coordinateur, et pour remplir sa seconde fonction, la Commission s'appuie sur deux réseaux, de nature distincte. Le premier fait intervenir des animateurs bénévoles, militants FFMC mais non spécialistes, qui, après une formation rapide, assurent une permanence hebdomadaire dont l'objectif est de recueillir les demandes des adhérents en bute à un problème juridique relatif à la moto, quelle qu'en soit la nature, conséquences d'un accident ou simple litige de consommation, et d'exercer un filtrage qui, le cas échéant, les mettra en relation avec l'un des avocats membres de la Commission. En plus de cet aiguillage, et de la résolution de problèmes simples, cette étape a aussi comme fonction de vérifier que l'interlocuteur appartient bien à la FFMC. Statutairement réservée aux adhérents, la Commission juridique, à la différence, par exemple, de Stop Vol qui produit un bien public dont profitent indistinctement tous les propriétaires d'antivols agréés, représente en effet l'un des très rares avantages matériels procurés aux seuls militants, donc l'un des rares arguments utilitaristes qui pourraient être mis en avant pour justifier une adhésion. Dans les faits, comme l'explique Catherine qui tient aussi permanence, la règle est souvent mise à mal :

« je prends l'appel et je suis très laxiste avec la règle de l'adhésion qui doit normalement être un préalable à l'information »

position qu'elle justifie par des raisons à la fois politiques, pour éviter de lier ce qui doit relever de la conviction à un avantage matériel qui ferait passer la FFMC pour un simple prestataire de services, et morales :

« pour les motards accidentés, où on est face à des familles endeuillées ou à des personnes lourdement handicapées qui remonteront jamais sur une moto, j'allais pas leur dire : « pour que je vous aide, c'est 36 euros » (le montant de l'adhésion). Moralement, c'est un peu limite. »

Si la permanence ne permet pas de résoudre la question posée, l'affaire est transmise à l'un des avocats appartenant à la Commission. Ce second réseau prend

¹² Ici comme ailleurs, on exploite chaque opportunité, comme la position de Jean-Louis, fonctionnaire à l'Assemblée Nationale et élu au Bureau de la FFMC en 2008 :

« Mon double statut, c'est à dire délégué national Fédé et fonctionnaire parlementaire lequel est astreint au devoir de réserve m'empêche d'aller frapper à la porte des députés en leur demandant : « qu'est-ce que vous pensez, est ce qu'on pourrait pas se voir ». Donc qu'est ce que je fais ? Je trouve à l'intérieur de l'Assemblée Nationale des groupes d'étude, il y a un groupe d'études qui existe sur la sécurité routière, il y a un groupe d'études qui existe sur les deux-roues et je mets en relation Éric (le Délégué général FFMC) avec ces gens-là. Ce qui d'ailleurs fait que je suis en relation avec des fonctionnaires qui dépendent de ces groupes et c'est nettement plus facile. »

en charge n'importe quel type de litige ; il est composé de membres du barreau, presque toujours motards sans forcément adhérer à la FFMC, qui acceptent de défendre les adhérents, comme le précise JR, avocat d'affaires spécialiste des PME et titulaire d'un DEA de Droit des affaires, « à un tarif motard, c'est à dire beaucoup moins élevé que ce qui pourrait se pratiquer par ailleurs, si tant est que les avocats pratiquent des tarifs élevés ». Pour autant, ces professionnels ne relèvent que très partiellement de la définition des *cause lawyers* tels que les présentent Brigitte Gaïti et Laura Israël :

« un avocat adhérent pleinement à la cause des clients qu'il défend, et disposé à en faire le point d'appui d'une dénonciation élargie d'une injustice sociale, un avocat situé aux antipodes de la neutralité qui peut parfois être affichée dans la rhétorique professionnelle ; un avocat plutôt marginal dans sa profession, du fait de la composition de sa clientèle (exclus, immigrés, membres de minorités raciales ou sexuelles) qui l'éloigne des grands cabinets prospères » (Gaïti et Israël, 2003 p. 19)

Car, si l'engagement est la propriété essentielle du *cause lawyer*, s'il utilise le droit comme instrument au service d'une cause qui n'est pas nécessairement la sienne et à laquelle il se consacre totalement si, en d'autres termes, chez lui, activités professionnelle et militante se confondent, le conduisant à mener sa carrière en marge des normes de sa profession, on trouve alors avec la FFMC une situation bien différente.

En effet, l'activité juridique s'exerce ici au travers de, et seulement grâce à, une Commission qui ne représente que l'une des modalités d'actions du Mouvement, et qui fait largement appel, comme on l'a vu, à des bénévoles qui ne sont pas professionnels du droit. En ce sens, elle se rapprocherait plutôt du service juridique de la Ligue des droits de l'homme étudié par Eric Agrikoliansky, lui aussi un outil parmi d'autres, et qui connut un regain d'activité à partir de 1975 lorsque juristes et avocats gagnèrent une position prééminente dans l'organisation (Agrikoliansky 2003 p. 64-54). De plus, le service juridique de la Ligue, dans ses sections locales, fait largement appel à des bénévoles qui ne sont pas juristes, quand bien même ils maîtriseraient un certain type de contentieux administratif qui constitue l'arme favorite de l'association (Agrikoliansky 2003 p. 70). Il n'en demeure pas moins que, à la différence, toute théorique on le sait, de la Commission, le service de la Ligue, conformément à son objectif de « fournir « aide et assistance » à « toute personne dont la liberté serait menacée ou dont le droit serait violé » (Agrikoliansky 2003 p. 64) reçoit et traite les doléances de plaignants sans condition d'adhésion préalable.

Toutefois, alors que les avocats de la Ligue interviennent essentiellement dans le domaine administratif, ceux de la Commission traitent avant tout d'un contentieux pénal, celui d'infractions supposées au Code de la route. On trouve là une autre différence avec les *cause lawyers* puisque, motards eux-mêmes, ces avocats partagent les intérêts des motards qu'ils défendent, défense qui représente pour eux une activité annexe, occasionnelle, et parfois sans rapport avec leur spécialité. Tel est le cas de JR, lequel s'occupe, dans une optique déterminée, celle de participer à la production d'une jurisprudence qui précisera, et atténuera, les sanctions prononcées pour une infraction qui n'existe pas en tant que telle dans les textes, exclusivement d'un type déterminé d'affaires :

« Dans ce cadre là, j'ai pris en charge un contentieux très spécifique, qui est celui de la verbalisation de la circulation entre les files. Parce que (...)

ce qui m'intéressait c'était de voir que, alors que le cadre légal était à tout le moins mal défini, la police verbalisait quand même. Et comme c'est une pratique à la fois courante et nécessaire pour les motards, j'ai pris le dossier et la problématique à bras le corps. »

Sans doute faudrait-il ainsi, plutôt qu'avec les *cause lawyers*, tracer un parallèle avec, par exemple, l'Association des médecins gais qu'évoquait Michaël Pollak dans ses travaux, association pluridisciplinaire fondée en 1981, dans laquelle des professionnels libéraux mettent leur expertise au service des besoins particuliers d'un groupe déconsidéré auquel ils appartiennent (Pollak, 1991a p. 83). D'une certaine façon, même si, comme le suspecte JR, « *il serait intéressant de voir le nombre de ceux qui sont là pour apporter une compétence professionnelle à une cause qui les intéresse. Je veux dire par là que je pense qu'il y en a un certain nombre qui sont là parce que c'est une manière de glaner des dossiers, mais c'est une appréciation qui n'engage que moi, et puis je les connais pas tous.* », on peut postuler que ces avocats motards répondent à une forme de devoir moral en rejoignant la Commission. On n'en voudra pour preuve que leur nombre : avec à l'heure actuelle 37 avocats pour environ 6000 militants, soit une proportion de 6,2 pour 1000, on dépasse très largement la fréquence de la profession dans la seule population active puisque, avec 47 626 inscrits au barreau en 2007 selon les données de l'INSEE, celle-ci atteint 1,7 pour mille.

Enfin, la Commission juridique s'acquitte d'une dernière tâche, essentiellement prise en charge par son coordinateur et qui vise à utiliser les ressources du droit, et plus particulièrement ses multiples voies de recours, pour infléchir la réglementation existante. Parce que l'on sort ici du cadre du *self-help* pour rejoindre celui de l'action collective, parce que, de façon exemplaire, la stratégie mise en œuvre dans un contentieux national, et qui vaut la peine d'être relatée en détail, dépasse ce cadre pour s'exercer grâce à la réglementation européenne, il en sera question dans le dernier chapitre de ce travail, qui traitera du développement des revendications au niveau de la communauté européenne.

Par la manière dont elles ont su mobiliser les ressources, et les membres, d'un groupe social dévalorisé et fort éloigné de l'attention des pouvoirs publics pour créer des organisations contribuant à résoudre les difficultés que rencontraient le groupe en question, par cette dimension d'assistance que l'on retrouve dans la Commission juridique, mais aussi dans certains aspects de la Mutuelle, la mise en place des structures de soutien de la FFMC rappelle le processus d'auto-organisation de l'univers homosexuel confronté au défi du Sida. Décrit par Michaël Pollak, ce processus ne s'appuie guère sur un mouvement homosexuel qui, « *supplanté par le commerce gai se trouve, au début des années 80, dans un état moribond* » (Pollak, 1991b, p. 16). Le réseau sera d'abord constitué de malades et de leurs proches, tels Daniel Defert qui créera AIDES en 1984. Ainsi se mettra en place un « *mouvement d'auto-support* » qui, destiné à combattre une épidémie qui frappe d'abord « *le haut de l'échelle sociale* » trouvera en son sein « *les compétences dont (il) avait besoin* » (Pollak, 1991b, p. 19). La FFMC, on le sait, bien moins pourvue en la matière, aura besoin de recruter à l'extérieur du mouvement les compétences qui lui faisaient défaut. Ensuite, AIDES, étendant progressivement son action en province, se transformera en fédération tout en se retrouvant face à la fois à des mouvements concurrents, et parfois radicaux, et à l'intervention d'un État qui, dans un premier temps, ne se souciera guère du milieu

associatif, avant d'entamer, à partir de 1989, « *une politique de négociation contractuelle (...) notamment pour l'organisation des actions de prévention sur le terrain* » et, donc, de lancer une politique de subventions dont certains, comme Act-Up, s'estimeront exclus (Pollak, 1991b, p. 25). Ici se trouve sans doute la principale limite de cette comparaison : grande cause nationale, mais combattant une maladie qui toucha d'abord la population homosexuelle, la lutte contre le Sida ne se conçoit pas sans la participation des organisations homosexuelles. Grande cause nationale, la sécurité routière se passe fort bien du concours de la FFMC, puisque, pour elle, et jusqu'à présent, les motards sont bien plus coupables que victimes.

Aujourd'hui encore, dans le langage du militant comme du responsable, on parle de Fédé lorsque l'on souhaite désigner uniquement la FFMC, et de Mouvement quand on a à l'esprit l'ensemble de ses composantes, Mutuelle, Éditions, AFDM et FFMC Loisirs notamment, en plus de la FFMC au sens strict. Depuis une quinzaine d'années, la structure de la Fédé s'est stabilisée ; elle repose sur deux instances aux domaines de compétence en principe distincts, et bien définis. Normalement formé de neuf membres mais rarement au complet, le Bureau National est composé de bénévoles élus pour trois ans lors d'Assises annuelles ; organe politique, il trace les objectifs du mouvement et joue un rôle institutionnel, rencontrant les décideurs politiques, siégeant au Conseil National de Sécurité Routière. Le Secrétariat National, quant à lui, en charge de questions administratives, juridiques et techniques telles les concertations avec les services de l'État, dispose d'un nombre variable de salariés permanents. En plus des secrétaires administrative et comptable, il comprend a minima ce coordinateur juridique dont on vient de voir les fonctions, et un délégué général, poste polyvalent, à la fois technicien, lobbyiste, et porte-parole puisque, comme le dit Éric Thiollier, son titulaire actuel : « *fil et petit-fils de diplomate, il était logique que je devienne l'ambassadeur de la cause motarde* ». Dans les faits, le partage des tâches entre les instances s'effectue de manière souple, mobilisant au mieux ressources et compétences, sans réel conflit de territoire et, par opposition à l'époque Maldonado, loin de tout pouvoir personnel.

Les liens entre les instances du Mouvement restent institutionnels, le capital des Éditions étant partagé à parts égales entre Mutuelle et FFMC, certains postes d'administrateurs de telle entité devant être pourvus par les responsables de telle autre, les Assises annuelles accueillant, outre l'assemblée générale de la FFMC, celles de toutes les autres structures et de la Mutuelle en particulier. Ils sont aussi opérationnels, et donnent l'impression, sinon d'un fonctionnement autarcique, du moins d'une démarche qui privilégie systématiquement le recours aux ressources internes pour traiter d'un problème spécifique, et où la vocation initiale d'une structure peut être détournée vers un autre usage : ainsi, l'entraînement du service d'ordre encadrant les manifestations se trouve-t-il assuré par l'AFDM, alors que la Commission juridique, de plus en plus, devient aussi une arme au service d'une stratégie de lobbying de mieux en mieux organisée.

On a donc affaire à mouvement à géométrie variable, suivant que l'on s'intéresse aux quelques centaines de militants actifs, aux 6 000 adhérents, aux 15 000 pétitionnaires, aux 30 000 manifestants, aux 88 000 abonnés de Moto Magazine ou aux 197 431 sociétaires de la Mutuelle à la fin janvier 2009, sociétaires qui, dans leurs assemblées régionales, élisent leurs représentants pour l'assemblée générale

qui se tiendra donc durant les assises de la FFMC. Mais, dans ce mouvement, la Mutuelle, qui dispose d'un poids économique prépondérant tout en s'adressant à une clientèle, au sens commercial du terme, et à une clientèle considérablement plus large que celles des seuls militants, garde un double rôle. Société commerciale poursuivant ses buts propres, elle reste aussi une structure de soutien au sens littéral du terme, sa rentabilité certes modeste comme sa taille permettant de dégager des excédents qui, régulièrement, financeront une FFMC à laquelle elle apporte aujourd'hui des revenus comparables, voire supérieurs, aux cotisations de ses adhérents, et, exceptionnellement, viendront à son secours en cas de besoin, lui accordant par la-même une certaine latitude dans la conduite de ses actions, une capacité ambivalente à la fois à prendre des risques qui ne pourraient être autrement assumés, et à profiter d'un certain confort matériel qui n'est pas la meilleure des incitations à l'action.

Troisième partie :
Le répertoire d'action

Répertoire de l'action collective, spécificités et évolution

On sait que la notion de répertoire de l'action collective a été développée par Charles Tilly au cours des années 80 et qu'elle figure depuis lors parmi les cadres d'analyse les plus fréquemment mis à contribution dans la sociologie des mouvements sociaux. Pour exprimer leurs griefs, les protestataires ont accès à une quantité déterminée de moyens d'action dont Charles Tilly, qui étudie l'évolution de cette contestation en France du XVIIème siècle à nos jours, considère qu'ils sont à la fois caractéristiques d'un certain moment historique, lequel connaît une mutation au milieu du XIXème siècle lors de l'instauration de la république et avec le développement de l'industrie, biens connus de tous les contestataires, et suffisamment formalisés pour constituer ce que, par référence à la pratique du théâtre, il qualifie de répertoire. Mais, comme il le précise, il ne faut pas entendre cette métaphore dans l'acception rigide d'un catalogue de formes codifiées et immuables qui encadreraient sévèrement la liberté de l'interprète : à l'opposé, il s'agit plutôt d'une forme de savoir commun et peu formalisé que, souvent dans l'improvisation, les acteurs vont adapter à leurs besoins. Enfin, le fait que son « *étude de l'action collective en France insiste sur ses formes sporadiques et publiques comme les grèves, les manifestations, les occupations et autres, plutôt que sur la création de réseaux d'influence* » ne doit pas conduire à négliger les seconds. Mais, faute de publicité, faute aussi de ces archives de police qui représentent une grande partie de son matériau, l'étude, bien plus difficile à mener, de ces modes d'actions privés, et parfois secrets, reste à faire. (Tilly, 1986, p. 541-542)

On va le voir, cette notion et ses déclinaisons s'adaptent très bien à la manière dont le mouvement motard a constitué son propre catalogue d'action, ainsi qu'à la façon dont, d'une part, celui-ci a été très tôt décliné entre des formes distinctes, sinon théorisées, du moins conçues et vécues comme telles et, de l'autre, à l'évolution que celui-ci a connue à la fois sous la pression de contraintes externes, et parce que l'apprentissage progressif de ce métier d'activiste a conduit, essentiellement dans la recherche d'une plus grande efficacité, à délaissier certaines formes pour en privilégier d'autres.

Si le matériau qui a permis de rédiger ce chapitre puise toujours aux mêmes sources documentaires, les diverses publications de la FFMC pour l'essentiel, il profite aussi d'une participation personnelle régulière aux activités de l'antenne Paris Petite Couronne du mouvement motard, laquelle rassemble tous les adhérents de la FFMC résidant dans l'ancien département de la Seine, participation entamée en janvier 2005. Il s'agit, d'une part, d'assister aux réunions mensuelles connues sous le nom de « plénières » et ouvertes à tous les motards, adhérents ou non, dans lesquelles les membres du bureau présentent les affaires en cours, ainsi qu'aux

conseils de région qui, deux dimanches par an, réunissent toutes les antennes d'Île de France. D'autre part, cette activité entraîne une participation un peu plus poussée que celle d'un sympathisant aux diverses manifestations et actions organisées par l'antenne. Cette activité de simple militant et qui s'est toujours voulue telle se distingue donc de celle des responsables élus du bureau PPC, statutairement au nombre de neuf et chargés en particulier des négociations de divers ordres avec les autorités locales. Et elle n'autorise évidemment pas à faire état de données considérées comme confidentielles, lesquelles sont d'ailleurs fort rares. Aux sources documentaires, à l'observation participante s'ajoutent donc un certain nombre d'entretiens réalisés avec des membres anciens ou actuels du bureau PPC, mais aussi de simples militants, grâce auxquels ont été rédigées les deux premières sections de ce chapitre, qui décrivent et explicitent la distinction entre manifestation et action. La troisième section s'intéresse elle au « réseau d'influence », c'est à dire aux diverses formes de relations nouées avec les autorités en dehors de la seule action manifestante, et, alors que l'observation ne peut par définition dépasser le cadre parisien, elle s'ouvrira, grâce aux entretiens avec des responsables nationaux, grâce aussi au rôle particulier de la capitale, à l'échelon national.

La manifestation, interprétation originale d'une forme classique

Que seuls les motards manifestent à moto n'est que la première des constatations triviales que l'on peut faire en s'intéressant à leur recours, d'abord inorganisé et incontrôlé, puis de plus en plus encadré avec l'acquisition progressive par la FFMC de l'ensemble des pratiques, connaissances et relais nécessaires à la production de ce que Pierre Favre appelle des manifestations routinières, à ce moyen d'expression politique dont la banalité même aurait pu faire échec à l'analyse. Car, si l'on fait abstraction de leur caractéristique principale, le fait qu'elles se déroulent à moto, ces démonstrations semblent au premier abord étonnamment proches des ordinaires défilés revendicatifs : elles sont régulières, puisqu'on en compte au moins une à deux par an, et qu'il ne se passe guère d'année sans manifestation motarde, elles se déroulent selon un parcours déterminé, préalablement déclaré aux autorités compétentes, et elles comprennent presque toujours quelques actions annexes, discours, mises en scène, lâchers de ballons ou destructions de fausses contraventions, actions empruntées au traditionnel répertoire de la manifestation syndicale.

A contrario, elles se distinguent fondamentalement des actions menées par d'autres groupes qui, eux aussi, manifestent avec un véhicule, routiers, ambulanciers, chauffeurs de taxis, voire, tout récemment, la catégorie en devenir des motos-taxis. Professionnels aux commandes de leur outil de travail, et souvent indépendants, donc propriétaires de celui-ci, les actions de ces acteurs sont en effet à la fois grève et manifestation, ce qui explique, d'une part, qu'elles soient exceptionnelles et, d'autre part, qu'elles aient généralement pour objectif d'exercer une pression politique avec un but précis, et qu'elles puissent donc se répéter aussi longtemps que ce but n'est pas atteint, ou que l'échec de la revendication n'est pas accepté.

Rien de tel chez les motards ou, pour être plus précis, dans les manifestations organisées par la FFMC. Là, c'est un groupe social qui manifeste, et pour lequel,

comme on le verra plus loin, le défilé est l'une des occasions d'affirmer, en plus de ses revendications particulières, son existence en tant que groupe spécifique. Et cette manifestation emploiera un répertoire d'action élaboré au cours du temps et largement original, notamment parce que des contraintes techniques triviales interdisent le recours aux méthodes des manifestants à pied ; ces spécificités seront détaillées ici en particulier grâce à l'analyse des deux principales manifestations parisiennes de l'année 2007. Le 15 avril, une semaine donc avant les élections présidentielles, la FFMC appelait à une manifestation nationale, déclinée sur les samedi et dimanche en une quarantaine d'actions locales, adoptant la thématique générale, et qui vaut un peu comme un motif par défaut, de la prise en compte par les politiques publiques des particularités du deux-roues motorisé, et du rejet de la « motophobie ». Le 14 octobre, un objectif restreint et local, protester contre l'interdiction faite aux deux-roues motorisés d'emprunter le tunnel qui, reliant Versailles à Rueil-Malmaison, marquera la fin des travaux de l'autoroute circulaire A86, intéressait essentiellement la grande région parisienne. Comme toujours à Paris, ces défilés sont organisés un dimanche après-midi ; et comme cela arrive parfois, lors de ces deux dimanches, il a fait très beau voire, en avril 2007, très chaud. Personne ne conteste qu'il s'agisse là d'une condition indispensable au plein succès d'une manifestation motarde.

Rassemblement et défilé

Très tôt dans l'histoire d'un mouvement né à la toute fin des années 70, le processus spécifique de la manifestation motarde s'est cristallisé. D'une certaine façon, sa contrainte première et indépassable découle de la statique : puisque l'on défile sur un véhicule qui n'est pas stable en dessous de 20 km/h, la vitesse moyenne de la démonstration sera plus élevée, donc bien supérieure à celle des ordinaires manifestations pédestres. Elle durera donc beaucoup moins longtemps, tout en parcourant bien plus de kilomètres. L'occupation de l'espace public, donc la gêne causée à ses usagers, sera, sauf exception, bien moindre, et le sera d'autant moins que, même à Paris, le nombre des manifestants ne dépassera jamais quelques milliers : le mouvement motard se trouvera donc toujours privé de ce moyen de pression, à la fois physique et symbolique, qu'apporte les participants en grand nombre, manque qu'il lui faudra bien compenser, partiellement, d'une autre manière. Même s'ils ne réunissent jamais plus de quelques milliers de manifestants, les défilés motards nécessitent par contre, lors du rassemblement préalable, de monopoliser une surface assez considérable : souvent utilisé dans les premières années du mouvement, le lieu de rendez-vous du Champ de Mars, avec sa dimension symbolique, a cédé la place à l'esplanade Saint-Louis, vaste parking situé au sud du château de Vincennes et qu'il appartient aux militants, quelques heures avant le début du parcours, d'occuper. Très tôt aussi, l'heure du rassemblement des manifestations parisiennes a été fixée à 14 heures, le départ ayant généralement lieu une heure plus tard ; cet horaire pour le moins inhabituel permet pourtant à la fois, si l'on tient compte de la brièveté d'un défilé qui durera rarement plus de deux heures, de procéder à la manifestation, et de permettre aux participants, évidemment tous venus par leurs propres moyens, et à moto, d'accomplir dans la journée un trajet aller et retour qui peut être assez long, et donne donc aux manifestations parisiennes un large rayonnement : ainsi, la manifestation du 14 octobre 2007, portant sur un thème pourtant assez local, a-t-

elle vu des participants venus d'Orléans, Rouen ou Compiègne.

Par rapport à une manifestation classique, le répertoire des moyens d'expression auxquels les motards peuvent recourir se révèle par ailleurs extrêmement limité. Si l'on remarque toujours la présence d'un camion équipé d'un matériel de sonorisation, et d'un seul, les banderoles qui ouvraient autrefois les défilés ont aujourd'hui disparu. En effet, dans la mesure où il est difficile à un motard de tenir autre chose qu'un guidon, la banderole relevait de la responsabilité des passagers de side-car : en plaçant deux moto attelées côte à côte en tête de cortège, on pouvait faire porter une banderole par ses passagers ; mais la disparition progressive des side-cars, dont les effectifs ne cessent de diminuer dans un parc de motocycles en croissance continue, ne permet plus de compter sur cet unique recours à l'expression écrite. Il ne reste alors plus qu'une seule ressource, que l'on peut, fort heureusement, mettre à contribution sans aucun ménagement : le bruit. En plus des moteurs, des avertisseurs sonores, des sifflets et des sirènes que certains apportent, les limiteurs de sur-régime donnent aux manifestations motardes une signature sonore incomparable. Ces dispositifs, qui visent à protéger, en coupant leur allumage, les moteurs lors d'accélération trop intenses risquant de les entraîner dans la zone rouge, provoquent des détonations très bruyantes. On comprend alors que les modes d'expression traditionnels, slogans, chansons, fanfare, n'aient pas lui d'être dans un environnement sonore qui se caractérise essentiellement par son intensité, le camion son n'étant guère employé lors du défilé lui même, mais essentiellement à l'occasion de pauses durant lesquelles, moteurs coupés, on écoute les interventions des responsables, ainsi que lors des discours qui précèdent le départ.

Pas de banderole, pas de slogan, au plus quelques drapeaux, et des affiches collées sur les pare-brises, une communication sonore non verbale qui se limite à produire le plus de bruit possible : on le voit, la capacité à exprimer des revendications précises lors d'une manifestation motarde semble de prime abord extrêmement réduite.

Pourtant, il n'en est rien. D'une part, la manifestation ne représente que l'un des modes d'inscription, et le plus général, de la revendication motarde dans l'espace public, l'autre, lui aussi très tôt cristallisé sous le qualificatif d'action, et portant des réclamations plus ponctuelles et plus expressives, étant développé plus bas. D'autre part, la scénographie de la manifestation démontre une capacité, que seuls les motards exploitent, à inscrire dans l'espace public, de la façon même dont celle-ci se déroule, sa justification. Car, diamétralement à l'opposé des parcours syndicaux, traditionnels et répétitifs, dans le style Bastille - Nation, où l'important, c'est de se compter et de s'exprimer, les défilés motards sont toujours originaux, par leur parcours, par leurs inflexions, par leur agencement, au point que leur préparation donne lieu à un véritable concours d'idées. Et puisque l'essentiel de la revendication s'exerce contre les pouvoirs publics, et conteste de multiples manières la ligne politique que ceux-ci appliquent à la moto, les défilés sont, entre autres, l'occasion de protester par l'exemple contre cette politique, en démontrant notamment son impraticabilité.

Ainsi, la manifestation nationale du 15 avril 2007 prenait-elle à Paris une couleur particulière, avec des revendications spécifiques à l'intérieur d'une thématique globale : contre la Préfecture et sa pénalisation de cette "remontée entre les files" pratiquée, en particulier sur le Boulevard périphérique, par les deux-roues, objet

d'un contentieux dont on a vu qu'il était la spécialité de JR, avocat membre de la Commission juridique, mais aussi contre les "espaces civilisés" de l'adjoint au maire chargé des transports, le Vert Denis Baupin, dans lesquels la place laissée aux véhicules individuels est drastiquement réduite. Parti de l'esplanade du château de Vincennes, le défilé a ainsi emprunté le Boulevard périphérique entre la porte Dorée et la porte de Pantin, en se déployant de telle sorte que, roulant au milieu des voies, chaque moto prenait autant de place qu'une voiture. Ainsi, on montrait d'une part l'importance de l'espace qui serait inutilement occupé si les deux-roues se comportaient, selon la réglementation, comme des automobiles et, avec plusieurs milliers de participants, on fournissait d'autre part l'occasion de clichés spectaculaires, du haut des viaducs franchissant le périphérique. Le défilé emprunta ensuite l'avenue Jean-Jaurès, et plus tard le boulevard de Magenta, deux artères remodelées selon les normes de "l'espace civilisé" et difficiles à parcourir avec leur gabarit réduit, leur dessin sinueux et la prolifération d'obstacles et de bordures qui les rendent particulièrement dangereuses pour toute espèce de deux-roues, motorisé ou pas. Arrivé place de la République, une première pause sera l'occasion d'un discours et d'une opération symbolique de nature plus traditionnelle, le dépôt dans une urne d'un bulletin préalablement distribué à Vincennes, avant de rejoindre la place de la Concorde, lieu d'un second discours et emplacement souvent choisi pour la dispersion.

Le 14 octobre 2007, l'ampleur comme l'objectif de la contestation étaient différents : il s'agissait, quelques mois avant la mise en service prévue du tunnel reliant Versailles à Rueil-Malmaison et clôturant l'autoroute circulaire A86, de protester contre son interdiction aux deux-roues motorisés. Le lieu de rendez-vous, l'allée des Fortifications qui longe l'hippodrome d'Auteuil et débouche sur la place de la Porte d'Auteuil, procurait à la fois l'espace nécessaire au rassemblement progressif des motards, et l'accès immédiat au début du parcours, l'autoroute A13. Sur la place, le camion-son permit de retransmettre, en plus des allocutions des organisateurs, celle, tout à fait exceptionnelle, d'un élu, le vice-président socialiste de la région Ile-de-France en charge des transports, lui aussi motard, et opposé à l'interdiction. Le cortège emprunta ensuite l'A13 jusqu'à Vaucresson, où se situe l'un des points d'entrée du tunnel : après une pause et un discours, il passa par la D173, une voie sinueuse, étroite et pourvue d'une dangereuse bordure centrale en béton que poids-lourds et deux-roues devront prendre pour pouvoir ensuite de nouveau rejoindre l'A86 au débouché du tunnel, à Rueil-Malmaison, où aura lieu la dispersion.

Le service d'ordre, fonctions et formation

L'expression d'une revendication qui passe pour l'essentiel par un mode spécifique d'utilisation de l'espace public ne représente pas la seule particularité des manifestations motardes. Elles sont en effet encadrées par un service d'ordre spécialisé dont les tâches seront bien différentes de celles que celui-ci assume dans un défilé traditionnel, et, très accessoirement, par la police, selon des modalités elles aussi particulières. À Paris, le service d'ordre rassemble des militants fiables et expérimentés, qui reçoivent une formation adaptée. Il n'y aurait là rien d'exceptionnel si sa mission visait très rarement à maintenir effectivement l'ordre, c'est à dire à contrôler les débordements éventuels des participants, voire à

contrecarrer l'action d'éléments extérieurs profitant de la présence de manifestants pour se livrer à des délits divers. Car, côté manifestants, il n'existe guère de risque de débordements ni de dégradation de biens, puisque l'on a affaire à des gens qui défilent aux commandes d'un bien dont ils sont propriétaires et qu'ils détesteraient voir dégradé, et qui ne prendront pas l'initiative d'une action violente. De la même façon, un provocateur à pied aurait bien du mal à rejoindre un cortège de motards : il lui faudrait courir très vite, et il risquerait de se faire assez facilement repérer.

Comme souvent, le service d'ordre de la FFMC s'est construit dans la pratique, pour faire face d'une manière de plus en plus efficace à une contrainte qui, elle, n'a pas changé. C'est cette nécessité qu'évoque Daniel, prenant part aux manifestations du milieu des années 80, époque où, par ignorance autant que par négligence, le cadre légal des ces démonstrations restait pour le moins indéfini :

« A l'époque, j'étais dans les manifs, je faisais partie du service d'ordre où le principe c'était qu'il fallait qu'on bloque les carrefours, les manifs étaient pas déclarées donc il fallait qu'on bloque les carrefours avant l'arrivée du cortège. Donc le service d'ordre allait un peu en avant, on mettait nos motos devant pour bloquer la circulation et pour laisser passer le cortège. La police avait effectivement un petit peu peur de ce genre de ... il y avait que les bâtiments officiels qui étaient bien protégés. Mais c'était assez dur, en fait, souvent un peu tendu. »

Fruit de cette expérience et conçu pour répondre au même besoin, qui s'exprime désormais dans le cadre de manifestations autorisées, le service d'ordre de la FFMC en Île de France est solide, même si, au dire des organisateurs des manifestations, le départ au début des années 2000 de quelques militants particulièrement efficaces a provoqué des manques qui n'ont jamais été comblés, hiérarchisé en fonctions distinctes identifiées par le port d'un gilet de couleur, entraîné grâce à l'une des ressources propres au mouvement, l'AFDM, l'Association pour la Formation des Motards, qui dispense des stages de perfectionnement, et aguerri. Marie Jo, membre du bureau PPC et sa responsable actuelle, décrit ainsi sa composition :

« Alors dans le SO (...) donc tu as un responsable SO pour commencer, ensuite tu as des flanqueurs, un responsable flanqueurs avec des chasubles jaunes, ensuite tu as une ligne de tête avec un responsable, chasuble bleue, et tu as une ligne de queue, chasuble rouge avec un responsable ligne de queue. »

et ses tâches :

« La ligne de tête, c'est une ligne qu'il faut maintenir à une certaine allure et qui donne le rythme du cortège. La ligne de queue c'est une ligne qui doit pousser le cortège, faire en sorte qu'il soit bien compact, et tu as les flanqueurs qui eux sont censés aller sur des carrefours dangereux pour bloquer la circulation. »

fonction dans laquelle les flanqueurs sont précédés par un petit groupe très expérimenté, les volants :

« Les volants, ce sont les premiers qui sont sur les carrefours, chasubles orange avec le mot sécurité, ils sont peu nombreux normalement maximum c'est huit, minimum c'est six, ils sont censés aller sur les carrefours donc c'est eux qui prennent tous les risques, c'est à dire faire le travail des flics,

tout simplement, nous on part du principe qu'on travaille seuls, qu'on a pas de flics avec nous, donc les volants qui sont recrutés dans les meilleurs, en général, c'était des copains de l'AFDM qui faisaient les volants, des mecs qui maîtrisaient bien leur véhicule et qui avaient pas peur de se mettre près de la voiture pour l'arrêter, qui avaient l'autorité, qui maîtrisaient tout bien et donc ces personnes-là, ces volants-là étaient censé aller sur le véhicule et le faire s'arrêter, et les flanqueurs relayaient les volants. »

Accessoirement, il peut être nécessaire de calmer tel ou tel participant, adepte par exemple du burn-out, une pratique qui consiste à faire patiner la roue arrière en accélérant tout en maintenant les freins avant bloqués, l'échauffement du pneu provoquant alors assez vite de forts dégagements de fumée ; il s'agit moins là de prévenir un éventuel danger que de sauvegarder une ligne défendue depuis toujours par la FFMC, celle d'un comportement raisonnable, à l'opposé d'une certaine image de la virilité motarde dont elle a toujours cherché à se distinguer. L'intervention, comme le dit Marie-Jo, se fait alors sur le mode de la persuasion :

« si on voit un motard qui commence un peu à délirer un membre du service d'ordre va le voir pour discuter gentiment, pour essayer de le calmer, pour explique que faire ça c'est pas une bonne image pour nous les motards, mais à aucun moment, et j'insiste là-dessus, on ne donnera un motard aux flics. »

Mais pour qu'il soit utile de « livrer aux fics » le perturbateur, il faudrait que les dommages que celui-ci cause ne se limitent pas à détruire son propre pneu arrière, ni à ternir l'image de marque que le mouvement souhaite donner, aux spectateurs comme à la presse, dans ses démonstrations publiques. On se trouve donc très loin de la fonction de maintien de l'ordre que prend en charge, par exemple, le service d'ordre de la CGT qui, comme le rappelle Olivier Fillieule avec l'un de ses interlocuteurs appartenant aux forces de police, lequel décrit les diverses techniques que le service d'ordre CGT emploie pour « isoler ceux qui ne sont pas de chez eux » et permettre leur interpellation sans dommage pour les manifestants, entretient à cet effet des rapports étroits avec les officiers de police en charge du contrôle des manifestants. (Fillieule, 2006, p. 98)

Et puis, pour « livrer aux flics », encore faudrait-il que la police soit présente : mais comme on va le voir maintenant, c'est loin d'être toujours le cas.

Le rôle de la police

On l'aura remarqué, le service d'ordre de la FFMC, composé de militants aguerris et testés, dans leurs capacités comme dans leur fiabilité, lors d'entraînements épisodiques, a comme fonction principale d'assurer une mission qui relève règlementairement des seules prérogatives de la force publique, ou, en d'autres termes, de faire à sa place le travail de la police, travail que, faute d'effectifs, celle-ci éprouverait bien des difficultés à mener à bien. Car c'est là une des autres caractéristiques de ces défilés : la police en est presque totalement absente. Les unités fixes de maintien de l'ordre, CRS et gendarmes mobiles, apparaissent, en petit nombre et en fin de manifestation, seulement pour interdire des emplacements précis, le pont de la Concorde menant à l'Assemblée Nationale ou, plus encore, le quai de la Corse, au nord de la Préfecture de police, selon une technique qui rappelle la « sanctuarisation » des « lieux de pouvoir les plus symboliques »

qu'évoque Olivier Fillieule (Fillieule, 2006, p. 35) et pour veiller au bon déroulement de ce moment en principe délicat, la dispersion, laquelle, à Paris, s'effectue le plus souvent au centre de la capitale. Mais l'État disposant d'une quantité considérable de gendarmes, policiers ou CRS aussi mobiles que les motards, puisqu'également motocyclistes, il ne devrait pas éprouver de difficultés à déléguer les effectifs nécessaires à l'encadrement de manifestants qui ne font qu'exercer un droit, et le font en toute légalité. Aussi la maigreur du peloton affecté à cette tâche, et que l'on voit traditionnellement s'aligner à proximité du lieu de rassemblement une demi-heure avant l'heure prévue pour le départ, étonne : la grande manifestation du 15 avril 2007, durant laquelle, toujours généreuse dans ses calculs, la FPMC a dénombré 7 000 participants à Paris, était encadrée, en tout et pour tout, par sept motards et motards de la Police Nationale. Sans doute, une semaine avant le premier tour des élections présidentielles, les effectifs disponibles avaient-ils mieux à faire qu'accompagner une manifestation durant laquelle aucun débordement n'est à craindre.

Cette situation a priori surprenante s'explique par un certain nombre de facteurs, dans lesquels l'efficacité du service d'ordre de la FPMC compte autant que la qualité des relations entre organisateurs et Préfecture de police, et où la découverte progressive, par la hiérarchie policière du comportement de ces manifestants absolument singuliers et apparus pour la première fois à la fin des années 70, comme par la FPMC de l'exercice réglementé du droit de manifester et de la marche à suivre pour nouer des relations fructueuses avec les autorités chargées du maintien de l'ordre, a permis de former cette compréhension mutuelle des intérêts de chacun qui assure la fiabilité des partenariats.

Cette confiance n'était pas acquise d'avance, comme le rapporte Hervé, participant assidu aux manifestations parisiennes depuis plus de vingt ans :

« J'en ai fait beaucoup beaucoup des manifs, il y a jamais eu de heurts avec les forces de l'ordre. À un moment c'était un peu tendu, on devait se retrouver place de la Concorde, ça avait pas été autorisé, on s'était retrouvé sous la tour Eiffel et je me souviens que la gendarmerie mobile était très contente du comportement des motards parce qu'il y a pas eu de heurts et, eux, ils en avaient peur, ils étaient casqués à fond, ils avaient sorti leurs matraques, mais il y a pas eu de heurts. On les a respectés, ils nous ont respecté et je me souviens, quand on a fini notre manif, la gendarmerie est partie et ils nous saluaient, ils nous faisaient un V, des appels de phare. Oui, la gendarmerie, parce qu'il y a pas eu de heurts, et je pense qu'avec les forces de l'ordre, on est bien reconnus. »

Cette forme sans doute assez peu fréquente de fraternisation symbolique, cette crainte que Hervé prête aux gardes mobiles s'expliquent vraisemblablement par l'équipement propre au motard, casqué, botté, ganté, protégé aux coudes et aux épaules, et qui fait de lui l'individu le mieux armé contre les forces de maintien de l'ordre, lui, qui, en même temps, est le moins susceptible de rechercher l'affrontement. Mais découvrir qu'il est inoffensif n'empêche pas, pour autant, dans un premier temps, de prendre des précautions particulières :

« Bon, ils veulent toujours savoir où on va, c'est un peu normal, on se retrouve avec des RG au sein de la manif, et je me souviens qu'à l'époque, c'était l'hélicoptère qui nous suivait. Les premières manifs, il y avait

l'hélicoptère de la protection civile qui était là-haut et qui nous surveillait pour savoir où on allait. On avait toujours droit à l'hélico et maintenant c'est les RG qui sont à moto dans la manif et qui disent par où on passe. »

Comme le dit Hervé, la surveillance hélicoptérée du déroulement d'une manifestation particulièrement propice à des développements inattendus est depuis longtemps remplacée par la présence à moindre coût mais, grâce au développement des moyens de communication mobile, aussi efficace, dans le défilé lui-même, des agents des RG. Cette pacification des rapports passe par des contacts suivis entre organisateurs et Préfecture, contacts qui sont aujourd'hui la spécialité de Fabrice, élu au bureau PPC en 2004 et qui, diplômé de l'École Supérieure de Commerce de Bordeaux et associé dans un cabinet d'audit qui compte une centaine de collaborateurs, a l'habitude de la négociation, et explique ainsi le jeu avec les renseignements généraux :

« En gros, quand on est membre du bureau, quand on est membre du bureau référencé chez eux, ils (les renseignements généraux) appellent avant les manif et ils appellent peut être deux fois par an quand ils pensent qu'il va y avoir une manif ou qu'ils ont envie d'avoir des infos, alors là c'est toujours un jeu avec eux, c'est toujours on vous dit rien mais on vous donne quand même quelques infos pour pas les froisser et parce que ça fait partie du jeu. Il y a vraiment un jeu, on joue à ne rien dire tout en discutant avec eux. Mais il y a pas de complicité, les rapports sont pas si grands que ça, si, on les utilise pendant les manif pour les rassurer, pour arriver à faire ce qu'on veut. C'est à dire qu'on se connaît assez pour pouvoir dire : « on va faire une action symbolique, mais vous inquiétez pas, comme d'habitude, il y aura pas de casse, il y aura rien de violent. » Et du coup, ils font remonter le message de leur côté, et ça fait qu'on nous laisse manifester tranquillement. C'est le truc le plus important, je crois, des relations avec les RG. »

En passant un contrat tacite et toujours respecté avec les forces de l'ordre, celui de manifester pacifiquement, celui de s'en tenir au parcours déposé et même si l'on ne dit pas tout de ce qu'il est prévu de faire durant le parcours en question, en restant en contact téléphonique avec le responsable de l'ordre public à la Préfecture de police, auquel on fera appel en cas de difficultés avec ses agents sur le terrain, on noue ainsi des relations de confiance qu'il importera de ne jamais mettre en danger. Comme on le verra plus bas, cette façon de faire n'interdit pas de prendre certaines initiatives, tant que le contrat de base n'est pas violé. Ainsi, on en arrive à cette situation inédite où des milliers de manifestants défilent sans presque aucun encadrement policier, à la surprise de Fabrice :

« Je me souviens (...) c'est les premiers trucs que j'ai écrit et les premières fois où j'ai pris la parole en public. Et à l'époque (en 2003) je me souviens bien qu'il y avait des services d'ordre policiers assez importants et c'est vrai qu'en 2007 ça a été la surprise, on s'est aperçu qu'il y avait des services d'ordre policiers qui étaient extrêmement réduits (...) et je pense que c'était simplement des problématiques budgétaires de la Préfecture de police. Je pense qu'ils n'avaient plus à l'époque les moyens d'envoyer des flics, alors certains disaient : « regardez, on fait plus peur », ce qui était peut-être vrai aussi et c'est ce que les RG s'amusaient à nous faire passer comme message. (...) Et moi ça me choquait pas, on est toujours parti du principe

que notre service d'ordre devait être indépendant, autonome et capable de gérer les problèmes et de fonctionner sans les flics. Eux ils font ce qu'ils veulent, ils font leur boulot s'ils en ont envie, et nous derrière l'important c'est qu'on nous laisse manifester, après notre sécurité on va la faire nous-même tous seuls comme des grands. »

Si cette manifestation parisienne d'avril 2007 fut aussi exceptionnelle par cette faible présence policière, qui s'explique sans doute également par le contexte électoral, les contingents des manifestations suivantes resteront maigres, et très insuffisants pour assurer à eux seuls la sécurité du cortège en bloquant la circulation aux carrefours. Les recherches d'Olivier Fillieule le conduisent à distinguer quatre idéaux-types de situations dans lesquels forces de police et services d'ordre manifestants interagissent. Le premier ne pose à la police d'autre problème que celui de gérer la circulation. Le second, avec des manifestants pacifiques mais inexpérimentés et encadrés par un service d'ordre inefficace, oblige les forces de l'ordre à un travail d'encadrement, et de pédagogie. Le troisième s'applique lorsque les manifestants risquent de commettre des déprédations, mais dans un cadre prévisible, donc contrôlable. Le dernier concerne enfin ces groupes violents et inorganisés, ou ces situations particulières susceptibles de générer des troubles, en particulier le moment de la dispersion, qui nécessitent une attention étroite des forces de l'ordre. (Fillieule, 2006, p. 106-107) Dans cette logique, il faudrait donc créer une catégorie à part pour les manifestations motardes puisque, là, par une sorte de délégation tacite d'une prérogative publique, même la circulation est contrôlée par le seul service d'ordre de la FFMC.

Comment intéresser les journalistes ?

La police n'est pas seule à ne prêter qu'une attention distraite aux manifestations motardes parisiennes ; à Paris, le plus souvent, et sans doute en partie pour des raisons similaires, la presse fait de même. À la notable exception du Parisien, exception qui s'explique sans doute par le caractère plus local et plus populaire qui distingue ce journal des grands titres nationaux, et, côté hebdomadaires, du Nouvel Observateur qui, depuis 1980, fait preuve d'un intérêt constant pour le mouvement motard, la presse écrite ne rend depuis longtemps plus guère compte de ces manifestations : le service de revue de presse auquel la FFMC est abonnée depuis une quinzaine d'années ne fait état, pour l'essentiel, que de comptes-rendus succins dans les quotidiens régionaux. De même, la seule équipe télévisée presque toujours présente lors des manifestations parisiennes est celle de France 3 Île-de-France : encore se contente-t-elle, en général, de faire quelques plans au début et au milieu du parcours. Quelques radios, souvent locales, parfois nationales, font aussi le déplacement jusqu'à Vincennes ; aussi, une des tâches de Fabrice, cheville ouvrière des défilés parisiens, consiste-t-elle à maintenir la liaison avec l'AFP pour obtenir cette espèce de couverture minimale de l'événement que constitue la dépêche d'agence :

« l'objectif c'est, quand il y a une manif d'appeler l'AFP et d'être en contact avec l'AFP un quart d'heure avant le début de la manif et jusqu'à la fin de la manif pour pouvoir les tenir au courant. Donc les appeler toutes les heures pour leur dire : « voilà, on existe toujours, on est toujours en train de manifester, tout se passe bien ». (...) Alors ils sont de temps en temps là pour les grosses manif nationales, mais souvent ça se passe par téléphone,

en fait, avec eux. Mais c'est pas eux qui viennent vers nous mis à part quand il y a une manif nationale où là ils envoient quelqu'un et souvent un journaliste écrit et un journaliste photo, mais sinon c'est nous qui les appelons et qui leur disons : « OK, salut, c'est nous, on est en train de manifester ». Et du coup ils génèrent une dépêche AFP. Alors une dépêche AFP, c'est une ligne ou deux, mais c'est ce qui permet d'être repris dans un certain nombre de journaux. »

Avec « une ligne ou deux » et, de temps en temps, une photo, on comprend que l'on ne puisse guère espérer plus qu'un bout de colonne dans les quotidiens du lundi. Mais la manifestation du 14 octobre 2007, contre l'interdiction faite aux deux-roues d'emprunter le tunnel de l'A86, fait exception, avec une plus large couverture de presse, et une présence constante, tout au long du parcours, de l'équipe de France 3, circulant au milieu des motards : la chaîne pourra ainsi produire un sujet d'une durée standard, 1'43", diffusé au journal télévisé du soir, alors que les comptes-rendus de ces défilés se limitent le plus souvent à une brève qui ne dépasse pas les 20". Le caractère local, ponctuel et inédit de la revendication, la mise en cause d'un équipement qui concernera aussi, et surtout, les automobilistes, le soutien sur place du vice-président du Conseil Régional, permettent de comprendre pourquoi, avec ce cadre plus large que celui des seuls problèmes motards, avec l'implication personnelle, exceptionnelle, d'un élu régional, cette manifestation-là, aux enjeux plus accessibles pour le grand public, a suscité un peu plus d'intérêt médiatique. On se trouve donc bien loin de la "manifestation de papier" que décrit Patrick Champagne, pour lequel : "On pourrait presque dire, sans forcer l'expression, que le lieu réel où se déroulent les manifestations, qu'elles soient violentes et spontanées ou pacifiques et organisées, n'est pas la rue, simple espace apparent, mais la presse (au sens large). Les manifestants défilent en définitive pour la presse et pour la télévision..." (Champagne, 1984 p. 28)

Comme on l'a dit plus haut, la rue a d'autant plus d'importance dans une manifestation motarde qu'elle est à la fois lieu et objet de la revendication. Pour autant, on ne ménage pas ses efforts quand il s'agit de fournir à la presse ce que l'on sait très bien qu'elle attend, du spectacle. La journée d'action du 14 juin 2003, relayant le long combat contre les glissières métalliques qui, conçues pour prévenir les sorties de route des automobiles, représentent, lorsque leur supports sont laissés en l'état, un danger mortel pour les motards, mutilés ou décapités s'ils viennent à les heurter durant une chute, fera ainsi appel, autour du slogan : « depuis l'abolition de la peine de mort, 2 000 motards ont été guillotins » à un répertoire que l'on qualifiera de particulièrement expressif : défilé de motards sur le périphérique, couvrant de fleurs au passage une victime simulée, érection d'une guillotine dégoulinante de colorant rouge sur les marches de l'opéra Bastille, crucifixion, devant l'Assemblée Nationale, d'un mannequin représentant un motard, attaché à une croix formée de glissières métalliques.

Rien ne dit, pourtant, que ces mises en scène suffisent à compenser ce qui, à l'évidence, fait toujours défaut dans ces manifestations : les affrontements avec les forces de l'ordre ; aussi, le plus grand succès médiatique s'obtient-il quand, comme le dit Fabrice, la tension monte :

« il y a eu la manif sur le contrôle sanction automatisé où on s'était retrouvé, en fait, on avait déclaré une manif et on s'était arrêté devant le radar sur le pont quai d'Ivry et c'est vrai qu'il y avait pas mal de presse qui

était là, nous on avait communiqué avec des images, des photos et surtout ils avaient eu la bonne idée d'amener des CRS pour qu'on abîme pas le radar, alors qu'on avait jamais eu l'envie de l'abîmer, on savait bien que c'était trop risqué. Donc du coup le fait qu'ils mettent des CRS autour nous avait permis de bien faire monter la pression et de dire regardez, ils nous empêchent de manifester. Et ça avait été bien pour nous puisqu'on avait créé de la cohésion auprès des motards, on avait pu montrer aux media que c'était sacré et qu'on pouvait pas toucher aux radars et au final c'était pas mal pour nous. »

Cette couverture de presse, lacunaire, imprévisible, irrégulière, a de toute façon bien moins d'importance pour le mouvement motard que pour d'autres groupes de petite taille, incapables donc, tout comme la FFMC, d'impressionner par leur nombre seul, et faiblement dotés en ressources, au point qu'ils dépendent, eux, essentiellement de la presse généraliste, et de la télévision en particulier, pour faire connaître leur existence, et leurs exigences. C'est la situation que Guillaume Garcia décrit dans son article consacré à l'activisme médiatique des mouvements de « sans » - sans papiers, sans logement, sans travail. Il y distingue les organisations gestionnaires, profitant de liens institutionnels avec le pouvoir politique et dont la majorité des ressources financières provient de subventions publiques, qui peuvent donc faire valoir leur revendications sans passer par l'action de rue ni dépendre des media, des organisations radicales, « media-activistes », dont la stratégie « se traduit par un usage maximal de l'espace public et des médias d'information, destiné à instrumentaliser ces derniers dans une stratégie visant à imposer leur cause dans le débat public, et mêlant souvent dénonciation et réclamation ». (Garcia, 2007, p. 139-140). Privés, au même titre que les motards, de la capacité de faire grève et, comme eux, mal pourvus en relais institutionnels, les « sans » partagent avec le mouvement motard cette propriété d'employer un répertoire d'action qui s'exprime essentiellement dans la rue. Comme l'écrit Guillaume Garcia, ils n'ont guère « d'autre choix que de faire pression sur les pouvoirs publics via la sensibilisation de l'opinion », en organisant, non sans ambiguïté, et parfois avec des effets contre-productifs, ces actions spectaculaires qui font les bons sujets de journal télévisé. (Garcia, 2007, p. 150)

Sans doute ce motard casqué, bruyant, énigmatique, et rebelle, n'a-t-il rien qui puisse inspirer aux bonnes âmes ce sentiment de pitié qui fonde le militantisme moral. À l'inverse, dans son champ d'action, l'espace médiatique du sentiment moralisateur se trouve déjà occupé par une autre cause, autrement mieux valorisée que la sienne, et, de facto, opposée, celle de la sécurité routière avec ses associations de victimes. De plus, les actions de « sans », en occupant un lieu au fort contenu symbolique jusqu'à leur expulsion par les forces de l'ordre, garantissent aux journaux télévisés, en plus d'un spectacle ponctuel, une dramaturgie qui s'étend sur plusieurs jours. On ne se trouve alors pas très loin des diverses formes de mise en danger de leur intégrité physique que les membres des mêmes groupes pratiquent aussi. Pour bien des raisons, la FFMC n'a jamais cherché à utiliser ce type de répertoire. De plus, elle sera d'autant moins disposée à dépenser ses maigres ressources pour investir cet espace médiatique qu'elle n'a pas besoin de ces « manifestations de papier » pour entrer en contact avec le monde politique, dans la mesure où contact a été établi de longue date, et par d'autres canaux, et quand bien même il resterait fragile et privé de fondement institutionnel. D'autre part, le mouvement dispose, avec Moto Magazine, de l'organe le plus

diffusé de la presse spécialisée ; il est, de plus, secondé par la version web du journal, mais aussi par un autre périodique web, Moto Net, dont le principal rédacteur fait preuve d'un militantisme certain, et fait partie des habitués des manifestations. En d'autres termes, le mouvement motard dispose de moyens bien suffisants pour assurer lui-même la couverture de presse de ses propres manifestations, l'inconvénient découlant de la périodicité mensuelle du magazine étant compensé par le web, sur lequel on trouvera, dès le lendemain, compte-rendus et photos certes principalement consacrés aux événements parisiens, mais assurant pour les premiers concernés, les motards, une information bien plus complète que celle qu'ils ne trouveront de toute façon pas dans leurs quotidiens.

Aussi, lors d'une manifestation motarde, malgré la thématique revendicative, et en dépit des lacunes de la couverture de presse, on manifeste, d'abord et surtout, pour soi. Car la manifestation est prétexte à, et occasion unique de, une ou deux fois l'an, réunir les composantes très diverses et atomisées d'un monde motard fortement segmenté en de multiples obédiences. L'observation les montre, arrivant seuls, en petites formations de deux ou trois amis, en groupes plus étoffés, clubs d'utilisateurs de tel ou tel modèle, et parfois de motos de collection, jeunes résidents de telle ou telle cité, militants des antennes FFMC de départements n'appartenant pas à l'Île de France et qui viennent prêter main forte au service d'ordre. La grande manifestation du 15 avril 2007 a vu la présence remarquable de clubs de *bikers*¹³. Or, l'individualisme forcené et la volonté de distinction que le sens commun motard prête à ces amateurs de Harley-Davidson rend problématique leur participation à un événement aussi collectif, et consensuel : s'ils sont aussi là, c'est qu'il ne manque vraiment personne. Plus encore que les grand-rendez-vous des compétitions comme le Bol d'Or, la manifestation de la FFMC reste la principale occasion de réunir, non pas tous les motards, mais des représentants de toutes les composantes de cet univers spécifique, et constitue donc la meilleure occasion d'affirmer, au-delà des particularismes, son existence en tant que groupe, et son unité face à l'adversaire commun.

La manifestation motarde, c'est donc d'abord un répertoire d'action singulier, où l'on remplit un cadre socialement et règlementairement bien établi d'un contenu largement original et presque totalement spécifique. Mais, avec l'expérience acquise par les organisateurs, et le service d'ordre, avec l'ancienneté des liens établis avec une autorité publique qui en arrive à se dispenser presque totalement de l'envoi des troupes, la routine guette. Pourtant, elle se distingue au moins sur un point capital de la manifestation routinière dont Pierre Favre écrit que : « *(elle) trouve finalement son principe dans le passé : ou bien elle perpétue le souvenir de mobilisations anciennes (le 1er Mai est une commémoration), ou bien on n'y fait*

13 Ce terme de *biker* connaît des acceptions différentes suivant le pays où il est employé. Dans les pays anglophones, et chez Suzanne McDonald-Walker, il désignera les motards en général, administrativement qualifiés de *motorcyclists*. Mais en France et dans les autres pays européens, il s'appliquera exclusivement à cette catégorie particulière de motards, souvent regroupés dans des clubs à la forte singularité, qui constitue une sous-catégorie autonome dans cet univers. Ils reprennent de façon très formalisée les codes visuels caractéristiques des gangs de motards américains, Hell's Angels, Outlaws et autres Bandidos, ce pourquoi ils intéressent tant les sociologues, tenues vestimentaires, insignes, symboles, dénominations, motos Harley-Davidson lourdement modifiées, refus du casque intégral, sans, dans l'immense majorité des cas, partager leur activité délinquante.

que rejouer sans trop de convictions, rituellement, une action telle qu'elle était lorsqu'elle produisait des changements majeurs » (Favre, 1990, p. 37) Si, en effet, la question de l'utilité de ces "manifestations où l'on vient comme à une garden-party", comme l'écrit la FFMC elle-même, et qui valent comme un quitus que l'on se donne à soi-même pour solde d'une activité militante qui se limite à cette seule occurrence, se pose, la manifestation motarde conserve une double pertinence politique. D'abord, le fait, même dans le cadre d'une manifestation routinière, de toujours être en mesure de mobiliser les motards par milliers, voire, sur la France entière, par dizaine de milliers, conserve un indispensable effet dissuasif. Ensuite, la manifestation ne représente, en quelque sorte, que l'élément routinier et officiel d'un répertoire qui comprend, en parallèle, ces formes plus épisodiques, plus offensives, et moins légales, d'action que l'on traitera dans la section suivante et auxquelles les mêmes organisateurs auront recours le cas échéant. Or celles-ci recrutent leurs participants dans ce réservoir de militants mobilisés pour la manifestation, et seront donc d'autant plus crédibles et efficaces que ce réservoir reste bien garni. La fonction dissuasive de la manifestation s'exerce donc dans deux dimensions distinctes : comme garantie de l'efficacité d'actions qui seront menées par ailleurs, et comme menace potentielle d'actions plus intenses, s'il arrivait que certaines avancées déjà obtenues soient effectivement remises en cause.

L'action, entre jeu et illégalité : une catégorie commode et floue

Le fait que l'on sache très bien, à la FFMC, distinguer entre manifestation et action ne veut pas pour autant dire que cette seconde catégorie rassemble des événements de même nature, et aussi bien codifiés que peut l'être une manifestation autorisée. Bien au contraire, puisque leur caractéristique première est de s'affranchir de façon plus ou moins prononcée du cadre légal auquel ces manifestations adhèrent, les actions s'en distinguent très sensiblement : ponctuelles, locales, opportunistes, souvent réactives, elles sont, sinon improvisées, du moins généralement planifiées à très court terme. Il s'agit, de plus, d'un domaine où l'autonomie des antennes locales s'exprime pleinement : si celles-ci apportent toujours leur propre contribution aux journées d'action nationales, elle restent entièrement libres de mener, quand bon leur semble et comme il leur convient, les actions locales qu'elles jugent pertinentes, à charge pour elles d'en assumer les éventuelles conséquences judiciaires. Aussi serait-il, dans le cadre de ce travail, vain de chercher à en dresser un catalogue précis. On se contentera donc de quelques exemples qui, sans aller jusqu'à définir des idéaux-types, permettent de saisir quelques formes caractéristiques de ce répertoire, en commençant par une action perturbatrice inédite, coup d'éclat jamais réédité et qui montre à la fois comment détourner l'ordinaire contenu d'une manifestation routinière, et quelles sont les limites du recours au seul rapport de forces.

Respecter la lettre mais pas l'esprit

Si les relations entre FFMC et pouvoir politique n'ont jamais été aussi bonnes que lors de la première législature socialiste, entre 1981 et 1986, du moins la légitimité acquise à l'époque lui a-t-elle permis de garder des contacts réguliers, en particulier avec le Ministère des Transports. Quand bien même la rencontre avec chaque

ministre nouvellement nommé se résumait-elle à présenter des revendications sans grand effet, du moins permettait-elle de réaffirmer ce statut d'interlocuteur fréquentable pour les pouvoirs publics. Aussi l'arrivée en septembre 2002 de Gilles de Robien au ministère, qui marqua son entrée en fonction par un refus de rencontrer la FPMC, risquait-elle de rompre ce lien et, par la-même, de remettre en cause cette position. En peu de temps, une riposte fut donc élaborée, dont Henri donne le principe :

« on a eu l'idée de bloquer le périphérique de Paris au nord et au sud donc à la fois sur les voies extérieures et intérieures. En fait il y a quatre cortèges qui bloquent Paris simultanément. Donc on a fait ça avec toutes les antennes. Donc on a déposé le parcours, on a suivi les procédures habituelles et l'objectif pour nous était que la manif passe par les quatre points. Donc on a simplement dit qu'il y avait les cinq fédés de la région qui venaient manifester à Paris et au lieu qu'il y ait un seul cortège qui parte de Vincennes, il y avait cinq cortèges, un qui partait de Vincennes et quatre autres qui se retrouvaient ensuite, de mémoire, place de la Bastille. Et on c'était arrangé pour que chaque parcours passe par le coin qu'on voulait bloquer, en calculant les heures de départ »

En apparence, on a donc affaire là à l'une de ces traditionnelles manifestations du dimanche après-midi, à laquelle participent normalement les cinq antennes de la région parisienne, PPC, 77, 78, 91, 95 ; ici, toutefois, chacune suit son parcours propre, déposé à la Préfecture. Mais cette manifestation légale se double d'un événement imprévu, que Fred décrit ainsi :

« on organise une manifestation un dimanche, tenue secrète, on devait se donner rendez-vous à un endroit, PPC, on part autoroute A3, on revient par l'A1, tunnel, on revient sur le périphérique en direction de la porte de Bagnole, dans la descente juste après la porte des Lilas on s'arrête, on bloque, on bouge plus. Le 77 arrive de l'autre côté par l'A3, s'arrête à notre hauteur, on est face à face, le 77 bouge plus. Le 91 arrive du sud, il arrive par l'autoroute A6, il bouge plus. Le 78 et le 95 qui se retrouvent à Paris en plein centre, la Concorde, ils bougent plus. Et on dit : « on bouge pas tant qu'on a pas une promesse de rendez-vous avec de Robien ».

En bloquant à la fois le périphérique et le centre de la capitale, en ce dimanche après-midi de novembre, un peu avant les retours de weekend, générant une situation qui, au fil des minutes, conduira à paralyser tout le trafic routier en Île de France, la FPMC utilise son arme absolue. Il faudra, comme le rapporte Fabrice, peu de temps pour ramener le ministre à la raison :

« Et ce jour-là je me souviens c'était moi qui était chargé de la négociation avec le commandant sur place, donc on les avait pris un peu par surprise, et une fois qu'on s'était croisés, qu'on avait bloqué le périph dans les deux sens j'étais allé voir le flic en lui disant : « on partira qu'une fois qu'on aura obtenu un rendez-vous avec de Robien ». Et ça a pris dix minutes pour obtenir le rendez-vous. Donc on s'aperçoit qu'il y a des lignes quand même relativement directes, on avait obtenu le directeur de cabinet de de Robien au bout de quatre minutes et il avait réfléchi cinq minutes, on l'avait eu de nouveau au téléphone cinq minutes plus tard. Ça avait pris dix minutes en tout.

Question – et c'est là que ...

Fabrice – Ah je me souviens bien de ce qu'il m'avait dit, ça m'avait amusé, il m'avait dit : « d'accord, vous avez votre rendez-vous, mais vous avez des méthodes de pourris », un truc comme ça. Je lui avais répondu : « dans votre bouche, je prends ça pour un compliment ».

Sans doute la disproportion entre une demande somme toute modeste et légitime et les conséquences d'un refus, dont les autorités auraient eu à rendre compte, contribua-t-elle significativement à trouver un accord, lequel s'incarnera bien dans une rencontre avec le ministre, avec cette franche poignée de main entre Fred et Gilles de Robien pour les archives photo de Moto Magazine. La victoire de la FFMC dans l'affrontement qui lui avait été imposé explique vraisemblablement aussi pourquoi les relations avec Dominique Perben, successeur de Gilles de Robien, restent considérées comme bien meilleures. Mais l'incident, en plus de montrer comment détourner de son objectif avoué une manifestation sans pour autant rompre le contrat passé en déposant le parcours, puisque celui-ci a bien été respecté, met en lumière la fragilité de la position de la FFMC. L'arme du blocage, efficace parce qu'inédite, prenant les autorités par surprise, aura sans doute du mal à être réemployée. Et elle a été jouée ici dans le seul but de ne pas perdre ce qu'en d'autres circonstances on qualifierait d'avantage acquis, cette légitimité a minima grâce à laquelle, comme des milliers d'autres associations, la FFMC peut prétendre à un entretien avec le ministre en charge des problèmes qui la concernent. Quand on n'est ni une organisation à la légitimité règlementairement reconnue, comme les associations de consommateurs, ni un groupe représentant des intérêts économiques à même d'exercer des pressions de tous ordres, quand on exclut le recours à la violence, quand on réussit à mobiliser au maximum 35 000 personnes dans tout le pays, quand, enfin, on n'intéresse ni les media, ni le public, il reste singulièrement peu de façons d'exercer une pression efficace contre les pouvoirs publics.

Le retour des manifestations sauvages

Ceci dit, le blocage du périphérique reste l'exception dans un registre qui définit de manière plus étroite une action comme étant un événement ponctuel, mené avec un petit nombre, quelques centaines, toujours moins d'un millier, de participants déterminés et au fait des éventuelles conséquences pénales de leurs actes. Le recours, à partir de juillet 1999, aux manifestations sauvages du vendredi soir, pratique largement abandonnée depuis les débuts du mouvement, à la Bastille à la toute fin des années 70 et au début de la décennie suivante, illustre cet élément du répertoire, et s'inscrit d'autant mieux dans cette notion qu'il reproduit à l'identique des pratiques en cours vingt ans plus tôt. Ces actions spécifiquement parisiennes se placent dans le cadre plus large d'une opposition frontale et active aux dispositions de la « loi Gayssot », loi prise par le Ministre des transports de Lionel Jospin, le communiste Jean-Claude Gayssot, et qui reste, avec l'invention du délit de grand excès de vitesse et, plus encore, le principe de responsabilité par défaut du titulaire de la carte grise, qui épargne aux forces de police la peine d'identifier l'auteur d'une infraction, comme un tournant dans l'amplification d'une politique de sécurité routière purement répressive. Elle marque aussi un changement d'échelle dans l'action de la FFMC, puisque l'on conteste ici une disposition légale qui frappe l'ensemble des conducteurs, et plus seulement les motards. Sans doute les motards,

jusque là relativement protégés par l'intimité de leur casque intégral, sont-ils particulièrement touchés par ces nouvelles dispositions. Sans doute aussi, pour un mouvement historiquement lié au PCF et au sein duquel l'exemple de Nadia Lévêque, membre active de la cellule parisienne du PCF mais aussi, à l'époque, déléguée générale de la FFMC avant de passer au Bureau National, attestait de la permanence de cette relation, l'engagement politique de Jean-Claude Gayssot a-t-il été ressenti comme une trahison.

De très grande ampleur, la contestation contre la « loi Gayssot » retrouvera donc des éléments du répertoire propres au mouvement et oubliés depuis l'époque de la vignette moto, perturbations du Salon du deux-roues qui conduiront à des heurts et à des interpellations, « comités d'accueil » lors des déplacements du ministre en province, et, donc, manifestations sauvages tous les vendredi soirs à partir de Vincennes, selon des modalités que précise Marie-Jo :

« on allait à Vincennes le soir, on commençait à chauffer les motards, on disait : « à telle heure, on va faire un départ, on espère bien que vous allez nous suivre », on disait bien que c'était un départ sauvage et donc à 23h00 on va dire quelques copains de la fédé commençaient à faire le tour de la place à Vincennes et les motards petit à petit mettaient leur casque et nous rejoignaient, et on partait dans Paris comme ça. Une fois ça c'est très mal passé parce que les flics nous ont suivis, ils voulaient nous arrêter, on s'est séparé, on a séparé le groupe donc les types savaient pas où on voulait aller, il y a eu attaque avec bombes lacrymogènes, retraits de permis mais ils nous les ont rendus après, blocage par les CRS, tout quoi, interpellations, voilà, des actions un petit peu musclées. »

Avec Vincennes au lieu de la Bastille, et Marie Jo dans le rôle de Jérôme Lambert, on retrouve donc exactement la technique que celui-ci employait vingt ans plus tôt. Mais cette fois-ci, la protestation restera sans effet, le mouvement s'essouffant au bout de quelques mois. Pour autant, d'autres manifestations sauvages au départ de Vincennes auront lieu, comme celle que Fabrice raconte :

« peut-être que je me trompe sur le motif de la manif, mais en arrivant à Vincennes en fait il y avait des contrôles de police qui contrôlaient systématiquement tous les motards. Donc on avait dû rameuter les copains et les motards de Vincennes et on avait fait une manifestation spontanée et ils avaient pas du tout aimé, on avait fait ça, en fait, à 23h00, à l'heure de la relève et on s'était fait pourchasser par la BAC et ça c'était fini avec des moyens relativement importants qu'ils avaient mis pour nous bloquer place de la Bastille, puisqu'ils avaient pas réussi à nous bloquer avant, et on avait eu un contrôle d'identité généralisé de tous les participants à Bastille, ça avait failli bastonner un peu. C'était soit-disant spontané et on s'était défendu en disant : « mais vous savez, il y a un cortège qui est parti, comme on a un peu d'expérience on a essayé de le sécuriser un peu ». Mais c'est vrai que c'était assez sportif et arriver à semer les flics dans Vincennes et ensuite dans les petites routes, on avait un peu allumé et la tension était bien montée.

Q – vous étiez combien ?

R – selon la police ou selon les manifestants ? Selon les participants, de manière réaliste, on devait être 40 au début et 12 à l'arrivée. »

Lancer une action de ce type implique de pouvoir compter sur une réserve de

motards disponibles et mobilisables, prêts à y prendre part et à assumer les risques qui découlent de son caractère illégal. Or cette population ne se trouvera guère que parmi les participants assidus de ces rassemblements du vendredi soir, à Bastille puis à Vincennes, lieux de moins en moins fréquentés notamment à cause des contrôles policiers qui répondent aux plaintes des riverains, lesquelles portent en particulier sur le bruit. D'où l'assistance de plus en plus clairsemée, les centaines de motards défilant contre la loi Gayssot se réduisant ensuite à quelques dizaines. Même si ses excès restent modérés, s'il n'y a d'attaque ni contre les personnes ni contre les biens, ce type d'action entraîne une réaction sévère des forces de police, obligées de mettre en œuvre des moyens mobiles pour tenter de contrôler les motards, et qui va un peu plus vider les rangs des manifestants.

Les violences contre les biens

Dans l'histoire du mouvement motard, la violence contre les personnes n'est jamais allé plus loin qu'une occasionnelle échauffourée. En revanche, une certaine forme d'atteinte aux biens a été régulièrement pratiquée par les seuls motards ; elle concerne le très vaste catalogue des aménagements routiers considérés comme dangereux pour la pratique du deux-roues. Des passages protégés signalés par des bandes plastifiées, glissantes sous la pluie, aux gravillons négligemment oubliés par les DDE, des îlots directionnels aux ronds-points, des glissières de sécurité métalliques à la gamme infinie des chicanes et ralentisseurs qui témoignent de l'imagination sans limite de leurs concepteurs, tous ces aménagements partagent un certain nombre de propriétés qui expliquent pourquoi ils subissent en permanence, dans toute l'Europe, l'attaque des organisations motardes. Ils présentent d'abord un danger objectif considérable : ainsi, en France, en 2003, année des dernières statistiques détaillées librement accessibles¹⁴, les obstacles fixes de toute espèce ont causé chez les motocyclistes 259 morts, soit un tiers du total, avec notamment 48 décès contre des glissières métalliques, 22 contre des poteaux, et 7 sur des îlots et refuges. De plus, glissières, ralentisseurs ou refuges ont comme caractéristiques communes d'être des aménagements publics d'invention assez récente, de proliférer depuis une vingtaine d'années et d'avoir été conçus pour la sécurité d'une catégorie d'usagers, piétons ou automobilistes, sans tenir aucun compte d'une autre catégorie, et d'une seule, les utilisateurs de deux-roues en général, et les motards en particulier.

Dangers réels autant que symboles de la négligence des pouvoirs publics à l'égard des motards, ils ont donc été très tôt la cible d'actions, puisque les premières manifestations des années 80 ne se passaient guère sans décollage de bandes plastifiées, actions dont les modalités se sont considérablement transformées au cours des ans. Ainsi, le *Pavé dans la Mare* n°10 de juin 1984 rend-il compte d'une situation alors assez typique : après qu'un jeune motard se soit tué en percutant, de nuit, la bordure d'un îlot directionnel non balisé, les militants de la FFMC locale, dans une action autant physique que symbolique et qui n'a rencontré aucune opposition, ont, à l'aide de barres à mine, retiré les blocs maçonnés qui composaient l'îlot :

« Il fallut près de trois heures pour dégager entièrement le carrefour, les parpaings furent entassés sur le trottoir sous la couronne mortuaire. Les

¹⁴ La sécurité des motocyclettes en 2003, Observatoire national interministériel de sécurité routière

motards de la FFMC soucieux de ne pas provoquer d'autres accidents balayèrent ensuite le carrefour et tracèrent eux-mêmes avec de la peinture anti-dérapante la nouvelle signalisation » (Le Pavé dans la Mare n°10 p. 39)

Même si l'on se trouve, au départ, dans une posture purement réactive, « *pour venger notre pote* », les militants ne se contentent pas de détruire : ils font aussi la leçon aux pouvoirs publics, d'une part en prenant soin, contrairement à eux, de ne pas créer de situation dangereuse, d'autre part en faisant à leur place le travail qu'ils n'ont pas fait, aménager le carrefour sans faire courir de risque aux motocyclistes. Si la presse de la FFMC se fait écho de quelques actions de ce genre, on comprend que, à cause des investissements de nature diverse, en temps, en main d'œuvre, en matériel parfois, qu'elles impliquent, à cause de la dimension proprement herculéenne qu'elles prendraient aujourd'hui, à cause aussi du risque judiciaire qu'elles entraînent, elles aient désormais totalement disparu, ne subsistant plus que sous une forme atténuée, et qui consiste à marquer à la peinture ces infrastructures dangereuses. Encore cette pratique ne se révèle-t-elle pas sans risque, comme le précise Henri :

« (...) le coordinateur de l'antenne du 59, Lille, ils ont fait une manif sur les infrastructures dangereuses et à Lille il y a un giratoire où ils ont mis trois gros blocs de caillasse avec des angles saillants partout, et donc ils ont taggé le truc et la fédé a été poursuivie par la mairie de Lille. Donc le Bureau National a appelé à une manifestation nationale à Lille. Donc on est venu de tout le nord de la France, toutes les antennes du nord étaient là, 1 500 ou 2 000 motards et quinze jours après la plainte a été abandonnée. Il y a eu des répercussions médiatiques. A Paris on a connu cette opération-là, par exemple tagger les séparateurs de voies de bus, on n'a jamais eu de problèmes. »

Aussi le relais a-t-il été pris par Moto Magazine, qui poursuit le même combat sous une forme purement symbolique : cette-fois ci, on fait la leçon au sens littéral du terme, avec l'opération « *casque d'âne* ». Depuis la mi-2005, chaque édition du mensuel publie, envoyée par un lecteur ou une antenne locale, la photo d'un point dangereux, rond-point mal aménagé, ralentisseur hors norme, chaussée dégradée, en mettant en cause, pour l'essentiel, les services techniques de la municipalité responsable. Chaque fois, un courrier est envoyé à l'autorité concernée ; or, les réponses sont fréquentes, et le plus souvent positives. Un dépouillement exhaustif des « *casques d'âne* » décernés entre janvier 2006 et juin 2009, soit 35 livraisons d'un périodique qui paraît dix fois par an, a permis de récolter 17 réactions. En règle générale, les municipalités font amende honorable et modifient l'équipement en question ; parfois, elles contestent, souvent à bon droit, leur mise en cause. Il arrive aussi qu'elles s'obstinent.

Mais ces réactions ne doivent rien au hasard, ni à l'humeur imprévisible de tel ou tel élu : presque toujours, les modifications sont le fait de villes importantes, aux services techniques étoffés et habitués aux deux-roues motorisés, Aix-les-Bains, Paris, Bagneux, Puteaux, Nice, Angers ou Carpentras, lesquelles réagissent vraisemblablement moins aux accusations de Moto Magazine qu'au mécontentement ainsi manifesté par l'un de leurs administrés. A l'inverse, l'indignation face à l'accusation est le propre des petites communes rurales, épinglées par un motard de passage. Ce renversement des rôles dans lequel les

« mauvais élèves » se permettent de donner la leçon aux élus se rapproche, par son caractère provocateur et son objectif qui consiste à faire à leur place le travail que les autorités n'ont pas fait, d'une forme d'action que Charles Tilly considère comme caractéristique du répertoire de la période classique, « *l'emploi fréquent des moyens d'action normalement réservés aux autorités, soit pour tourner celles-ci en ridicule, soit pour les remplacer temporairement pour le bien de la communauté.* » (Tilly, 1986,p. 544). Son caractère anecdotique ne doit pourtant pas masquer une réalité plus vaste, et plus profonde : car, avec « *casque d'âne* », le mensuel de la FFMC ne fait que mettre au jour une petite partie de ce travail étroitement local, strictement concret, quotidien, et incessant entrepris dès les débuts du mouvement par les antennes locales de la FFMC, que Yannick Picard décrivait ainsi :

« moi en province (à Poitiers), je traînais avec des groupes de motards avant d'être très branché par la Fédé et un des trucs qui se passaient dans les groupes de motards en province, en général, il y a un lieu fédérateur où on se retrouve, et qui va souvent être un café et quand même au café, la plupart du temps c'est les petites histoires des uns et des autres, ça tourne un peu en rond avec une pinte de bière et puis ils râlent. Et la Fédé, ça a apporté du sens à tout ça, ah oui, plutôt que de râler, on va faire un dossier pour la mairie, et ce qui est étonnant, c'est que ça marchait, pof, on fait un dossier, on obtient le doublement des rails de sécurité pour toute la ville. On fait un dossier points noirs et les carrefours, pof, ils sont modifiés. Donc ça faisait drôle à dix-neuf ans d'être reçu par le maire et si on amenait quelque chose d'un petit peu construit, finalement, ils étaient contents, les autorités finalement étaient contentes si on leur apportait quelque chose à mettre en place. Et puis on se découvrait une sorte de pouvoir. »

Et, aujourd'hui encore, ce mode de pression représente une part significative de l'activité des antennes locales, qui, sans cesse, organisent des manifestations ponctuelles pour dénoncer tel point noir, cherchent à rencontrer à ce sujet les autorités locales et, en cas d'échec, font enregistrer leurs doléances par une main courante de police tout en menaçant, au cas où un accident se produirait, de se constituer partie civile. L'infrastructure dangereuse parce que ses concepteurs ont négligé de prendre en compte les particularités des deux-roues, ou parce qu'on la laisse se dégrader tranquillement puisque cette dégradation ne fait, jusqu'à un certain point, pas courir de risques aux automobilistes, représente donc l'un des thèmes essentiels de mobilisation des motards. On a vu à quel point le danger qu'elles leur font courir est réel. Mais l'enjeu est aussi symbolique : obtenir, comme le dit Yannick Picard, que sa mairie intervienne sur tel aménagement, donc consacre un budget à sa modification, vous range parmi ses interlocuteurs légitimes. Et si, jusque là, elle avait ignoré le point de vue du motard, c'est aussi parce que, dans ses services techniques, personne n'est formé aux particularités d'un deux-roues autant victime de sa singularité que de ses faibles effectifs : en conséquence, même à dix-neuf ans, l'expertise, même modeste, du praticien est la bienvenue.

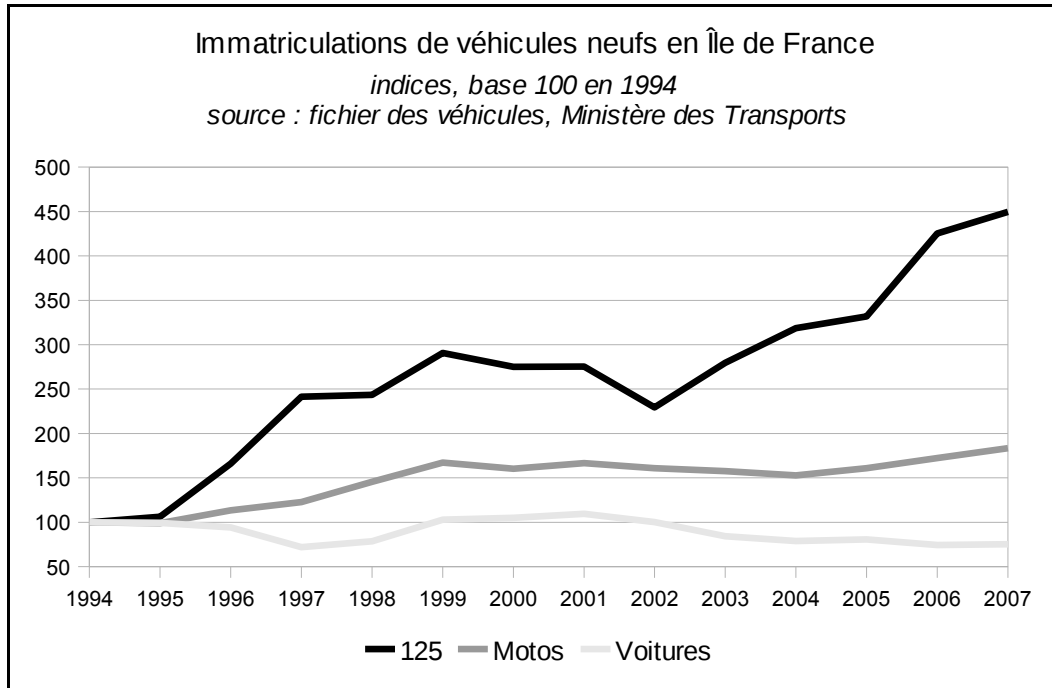
Ainsi se modifie le répertoire d'action : d'abord assez pauvre, il a recours à l'arme des faibles, la destruction d'un bien public que justifie l'accident mortel, où la violence et l'indignation paraissent les seules réponses possibles face à un tel préjudice. Mais ce comportement, isolé et réactif, ne peut que rester exceptionnel : l'essentiel est ailleurs, dans cette assimilation de toutes les ressources techniques et

juridiques qui permettront de monter des dossiers en allant, si besoin est, jusqu'au contentieux, et qui enrichit progressivement le répertoire, et les possibilités d'action. En 2003, l'antenne FFMC de l'Yonne a attaqué la mairie d'Auxerre devant le Tribunal administratif pour lui faire effacer des panneaux peints à même le sol, un procédé interdit. Comme le dit Frédéric, son coordinateur, dans le Moto Magazine n° 240 de septembre 2007, sa victoire en fait un interlocuteur qui, désormais, siège avec d'autres associations dans un organisme de concertation local. Mais, puisqu'il « *y a tellement de petites communes qui installent n'importe quel mobilier urbain qu'on ne sait pas où donner de la tête* », les ressources ne permettent guère de s'occuper d'autre chose que du chef-lieu. (Moto Magazine n° 240 p. 11). Aussi, comme on le verra plus bas, la solution se trouve-t-elle dans la normalisation à l'échelon national, voire européen, des éléments matériels de tous ordres qui composent la voie publique, et passe donc par l'investissement d'enceintes parfois politiques, mais souvent techniques, auxquelles on apportera une expertise pragmatique qui leur fait largement défaut.

Divers aspects du lobbying

On peut légitimement se poser la question de savoir quelle influence une association regroupant quelques milliers de représentants d'une catégorie sociale particulière et fort peu en cour peut bien avoir sur les décisions publiques, en particulier lorsque celles-ci sont, de fait, prises par les membres d'un appareil d'État sur lesquels la pression des électeurs n'a pas d'effet. Si l'on se souvient des trois revendications fondatrices de la FFMC, on se rappellera que la vignette moto a été supprimée en 1981 lors de l'arrivée au pouvoir d'une gauche qui s'était engagée à le faire, et avec laquelle les liens étaient étroits, tandis que la question des tarifs d'assurance sera résolue par le mouvement lui-même, avec la création de la Mutuelle. Quant à la réforme du permis moto, fruit d'un long travail pratique auquel la FFMC sera associée, elle ne verra le jour qu'en 1985 en reprenant, de manière plus acceptable, les caractéristiques essentielles du permis Gerondeau de 1980. Les difficultés que connaîtra ensuite le mouvement, entre les conflits internes et la gestion de la Mutuelle, expliquent qu'il se soit largement tenu en retrait de l'arène politique jusqu'au milieu des années 90, lorsque la normalisation de la situation aussi bien que la création du Secrétariat National avec ses salariés permanents lui fournira de nouvelles ressources tandis que, avec l'activisme du législateur et la profusion de nouveaux textes s'appliquant, expressément ou comme catégorie d'usagers de la route, aux motards, les raisons d'agir ne manqueront pas. Ces ressources, de plus, seront considérablement renforcées par l'apparition d'une nouvelle génération de militants qui, dans les grandes villes, mais surtout à Paris, rejoindront la FFMC dans des circonstances particulières, nées du fort développement d'une nouvelle catégorie de deux-roues motorisés.

Même aujourd'hui, la FFMC ne rassemble guère au delà du seul univers des motards ; mais ceux-ci doivent désormais compter, au même titre d'ailleurs que les autres usagers de la route et les pouvoirs publics, avec un nouveau venu, l'automobiliste converti au scooter 125 cm³ dont le graphique présenté plus bas, retraçant en indice avec une base 100 en 1994 l'évolution des immatriculations pour la région Île de France, décrit bien l'importance qu'il a rapidement acquise :



Si, sur la période, les ventes de voitures, d'abord stables, régressent après 2001, si les immatriculations de motos croissent de façon lente mais régulière, les 125 cm³, scooters pour l'essentiel, connaissent une progression explosive, en deux phases : en 1995 et 1996, la hausse découle d'un amendement de la réglementation, puisque les automobilistes titulaires du seul permis B retrouvent le droit qu'ils avaient perdu en 1980 de conduire une 125. Ensuite, le marché stagne, puis décroît. Aussi ne prend-on guère de risques en portant cette seconde phase de vive croissance qui démarre en 2003 au compte de la politique de circulation caractéristique du premier mandat de Bertrand Delanoë à la mairie de Paris, et de son adjoint aux transports, le Vert Denis Baupin. Les restrictions drastiques que celle-ci imposera au trafic automobile auront une conséquence que ses promoteurs n'avaient absolument imprévue, puisqu'une petite partie de ces automobilistes n'abandonnera pas l'usage du véhicule individuel, mais, délaissant la voiture, fera le choix du scooter. Les quelques éléments recueillis permettent de penser que cette population urbaine, d'âge moyen, pas exclusivement masculine, hautement qualifiée, exerçant des métiers qui la contraignent à de fréquents déplacements, tranche assez nettement avec l'image traditionnelle du militant FFMC. À la fois quantitativement et qualitativement, ces nouveaux venus vont profondément modifier le rapport de forces, pour le plus grand bien de l'antenne parisienne du mouvement puisque plusieurs de ces professionnels qualifiés, passés par le scooter ou la moto 125 cm³, Fabrice, Henri, JR, rejoindront la FFMC après 2002, et le bureau d'une antenne qui compte aussi dans ses rangs, en plus de Marie Jo, François, professeur de philosophie dans un lycée, ou JF, diplômé de l'ENSAE et responsable du trading d'une ligne de produits financiers dans une grande banque française.

Négocier avec les politiques : Paris et la Charte du deux-roues motorisé

Avec eux, avec les permanents du Secrétariat National, s'ouvre une nouvelle phase dans les relations avec les autorités, qui va se déployer suivant deux registres distincts. Dans le premier, l'initiative appartient aux pouvoirs publics. Le nombre significatif de concertations, de séminaires, de journées d'études, de programmes de recherche, de négociations tous consacrés au deux-roues motorisé qui verront le jour à partir de 2003 témoignent d'un souci à l'évidence lié à la place de plus en plus importante qu'il prend dans la circulation urbaine, aussi bien que d'un changement d'attitude à son égard. Puisque les utilisateurs de deux-roues sont désormais trop nombreux pour qu'on puisse se contenter de les ignorer, on est bien obligé de les intégrer. Sollicitée en tant que représentante des motards, la FFMC va ainsi prendre part à des négociations dont la plus récente, et la plus importante, s'ouvre en juin 2009 au ministère des Transports. L'antenne parisienne du mouvement, quant à elle, en liaison étroite avec le Bureau National, aura eu quelques années plus tôt l'occasion d'inaugurer cette période nouvelle. Et même si JR, militant UNEF et élu au conseil de l'UFR de Droit des affaires durant ses études à Paris I, disposait ainsi d'une expérience préalable de la négociation politique, il faudra malgré tout à ces nouveaux adhérents un peu de temps pour découvrir et assimiler l'univers des champs de compétence, des règles de fonctionnement et des enjeux informés qu'ils devront affronter lorsque, au printemps 2004, commence une longue et complexe négociation avec la Mairie de Paris.

Celle-ci devait permettre de définir une sorte de catalogue de règles de bonne conduite pour les utilisateurs de deux-roues motorisés, la Charte du deux-roues motorisé, dont le contenu portera pour l'essentiel sur trois points aussi fondamentaux que conflictuels, la circulation dans les voies de bus, le stationnement non gênant sur les trottoirs et la pratique de la circulation entre les files. Et elle se déroulera entre trois acteurs, ou plutôt trois catégories d'acteurs puisque, à côté de la Mairie de Paris et de la Préfecture de Police, les utilisateurs seront, selon la volonté de la Mairie, représentés par d'autres associations que la seule FFMC. Si la présence du syndicat CGT des coursiers va de soi, si celle de la fédération sportive du secteur, la FFM, paraît déjà plus surprenante, celle de Moto Zen pose problème. Cette association purement parisienne relève d'une catégorie que, en paraphrasant Patrick Champagne, on qualifierait volontiers « d'association de papier » puisqu'elle se résume à un nom, un logo, et un site web qui ne propose même pas une nouvelle contribution par an, soit tout ce qu'il faut pour exister dans les communiqués de presse, et pas plus. Fabrice, longtemps seul négociateur de la FFMC, la définit ainsi :

« Moto Zen, avec une ancienne déçue de la FFMC qui avait créé Moto Zen par opposition au C de colère de la FFMC. (...) Moto Zen c'est une association très proche de la Mairie de Paris au final, avec quelques adhérents, je suis même pas sûr qu'ils arrivent à une dizaine d'adhérents, en tous cas en militants ils doivent être deux ou trois. »

On ne prend guère de risques en postulant que la participation de Moto Zen à la négociation valait comme garantie de bonne fin, assurant en tant que représentant des usagers, au cas où la FFMC ferait défaut, la signature du document final. Elle ne jouait donc d'autre rôle que celui d'un moyen de pression au bénéfice de la municipalité. Ces discussions portaient par ailleurs sur trois pratiques à la fois

conflictuelles et négociables, puisqu'elles étaient aussi communes que susceptibles de donner lieu à verbalisation, sans que, pour reprendre l'expression de JR, leur cadre réglementaire soit précisément défini. On ne reviendra pas sur la question déjà traitée de l'interfile ; formellement interdit, le stationnement sur les trottoirs a longtemps été toléré, et sa verbalisation relève de la seule compétence de la Préfecture. Il en va de même pour les voies de bus sauf que, là, c'est la municipalité qui est compétente. Le jeu, on le voit, est complexe, et l'est d'autant plus que, à cause de la particularité parisienne, il s'effectue avec deux acteurs institutionnels, l'un politique, avec une municipalité socialiste et un adjoint aux transports Vert, l'autre administratif, et dépendant d'un gouvernement de droite.

Entamée au printemps 2004 à raison, selon les souvenirs de Fabrice, d'une rencontre mensuelle, la négociation restera longtemps stérile. Il fallait d'abord assimiler la nature des intervenants, leurs relations et leurs champs de compétence :

« j'ai découvert aussi au fur et à mesure que j'apprenais à la fois à connaître nos interlocuteurs, les circuits de prise de décision et de fonctionnement de la mairie de Paris, la séparation en fait des fonctions entre les politiques et les techniciens, voilà j'ai découvert tout ce fonctionnement-là. »

Mais il fallait aussi tenir la position dure de la FFMC, qui faisait de l'autorisation de circuler dans les voies de bus un préalable à toute avancée, concession toujours refusée par la Mairie. Après des mois de négociation stérile et un vif débat interne, la ligne du mouvement changera en un sens que précise Fabrice :

« la position qui a été choisie c'est de dire on essaye de le faire évoluer au maximum, et si le texte final est acceptable, c'est à dire qu'on accepte de faire des compromis, ce qu'on avait pas accepté jusqu'à présent, on le signera et on espère même que ce texte sera signé. Donc là, en gros, on a quasiment repris à zéro les discussions qui avaient été faites jusqu'à présent avec la Mairie de Paris, où en gros on leur a dit, on a pas joué franc jeu mais on leur a dit « tout ce qu'on a négocié jusqu'à présent, on s'en fout, jusqu'à présent on n'était vraiment pas motivé pour signer, aujourd'hui, on a envie de la signer mais il faut qu'il n'y ait pas d'élément bloquant pour nous ». Donc ça veut dire qu'il faut faire des concessions de chaque côté. »

Cette évolution se fera avec l'appoint d'un second négociateur, JR, qui présente ainsi la situation :

« Donc il y a eu toute une première phase de négociations qui s'est passée en réalité sans nous, ou sans qu'on prenne une part vraiment active. (...) Et puis au bout d'un moment on s'est rendu compte de l'opportunité que suscitait ce machin-là, je me suis dit moi ça m'intéresse, j'ai mis mon nez dedans et j'ai dit : « il faut tout arrêter ». D'un seul coup puisqu'on était presque à l'avant-veille de l'édition finale, et il faut tout réécrire. C'était fin 2005. Et donc on arrivait en réunion, Fabrice était avec moi, peut-être Marie-Jo aussi, on les a laissé causer puis à un moment donné j'ai fait une intervention qui consistait à dire on arrête tout, ça sert à rien et ça a été Apocalypse Now parce que tout était prêt, et on a tout renégoié dans les points qui nous intéressaient notamment sur le stationnement et la problématique de la circulation entre les files ce qui a justifié d'ailleurs que

la Préfecture ne signe pas. Et ça a été vraiment dans la douleur, enfin surtout pour eux et ça a été un moment où la Fédé a montré, non seulement aux pouvoirs publics et à la Mairie de Paris mais aussi aux autres associations parties prenantes de la charte que ce genre de projet ne pouvait pas se faire sans la FFMC et sans que nos revendications soient satisfaites. »

Aussi, la question de la circulation dans les voies de bus sera réglée en n'en faisant pas état, la Mairie se montrera favorable au stationnement non gênant sur les trottoirs, et l'accord se fera courant 2006. Pour autant, la signature finale n'interviendra que plus tard, au printemps 2007, en liaison directe avec le calendrier électoral, et passera, comme le dit Fabrice, par un changement d'interlocuteur :

« sur la charte pendant très longtemps, jusqu'au moment où la FFMC s'est remise à négocier de façon effective et c'est vrai que la fin du mandat de Delanoë arrivait, on n'a négocié qu'avec les services techniques de la mairie et le cabinet de Baupin. (...) Et sur la fin, pour les derniers six mois de négociation, le cabinet de Delanoë est arrivé pour reprendre cette question-là en disant : « ce que fait Baupin dans son coin ça nous plaît moyennement, et ce que veut la FFMC, on le veut pas forcément non plus ». Donc il y eu là un nouveau round de négociations et des négociations parfois directes entre la mairie côté Delanoë et la FFMC. Et c'est vrai que ça a permis aussi de débloquer la situation. »

En d'autres termes, le calendrier électoral fournit non seulement l'occasion d'enfin terminer la négociation en cours, mais aussi d'élargir son champ. Mais les bonnes résolutions ne résisteront pas à la réélection de Bertrand Delanoë, en 2008 :

« dans les six mois avant les élections, le cabinet de Delanoë est revenu vers nous pour essayer d'avoir nos idées pour la campagne municipale. (...) Donc là, on a été un petit peu sollicité et brossé dans le sens du poil, tout en sachant que depuis toutes les promesses que Delanoë avaient faites en la matière, il n'y en a aucune qui a été réalisée et que surtout on a un silence radio depuis sa réélection en 2008. (...) Et je pense que en gros pendant tout le premier mandat il s'est à peu près rien passé, alors certes on a négocié pendant toute la durée du mandat mais la Mairie n'était pas si pressée que ça, la FFMC n'était pas si pressée donc il s'est rien passé pendant toute la durée du mandat et six mois avant la fin il faut se dépêcher pour avoir des résultats, pour pouvoir arriver avec aux élections et une fois les élections finies on oublie les promesses qui avaient été faites avant la campagne et par exemple dans la Charte il y avait un point qui devait être fait par les motards et les pouvoirs publics tous les ans. Et l'année, elle est passée (l'entretien avec Fabrice date de février 2009) et la charte elle est pas respectée par la Mairie de Paris. Donc aujourd'hui il y a un silence radio et la FFMC a contacté plusieurs fois, pas de manière très virulente, on a essayé de rentrer en contact, alors plutôt par des contacts non formels, et on a pas eu de retour de la mairie. »

Dès lors, l'utilité de la Charte du deux-roues motorisé se limite pour partie à l'usage qu'en fait JR, dans sa défense des motards :

« Moi je sais que quand je plaide sur ce fameux contentieux des remontées de file, j'ai en permanence avec moi le petit guide qui a été imprimé à la

suite de la Charte, (...) et je peux te dire qu'il a pas un proc', et il y a pas un juge devant qui j'ai plaidé qui l'a pas eu au moins une fois entre les mains. Parce que systématiquement c'est dans mon dossier et je le donne au juge, je le donne au proc' sauf s'il l'a déjà eu. Alors quand à mesurer l'effet de ce truc-là, c'est difficile, mais l'argument est toujours le même, à savoir
« Messieurs, veuillez prendre en considération un fait social et ses conséquences, et dans la manière de prendre en compte les conséquences il y a le fait que les pouvoirs publics, eux, ont pris conscience du problème ». *L'impact de la Charte, ce n'est que celui-là, mais c'est au moins celui-là et c'est pas si mal. Après, c'est rien de plus qu'une charte, c'est pas un texte contraignant donc il faut pas en attendre plus que ce qu'elle pouvait donner. »*

Le bilan matériel à tirer de trois ans de négociations semble donc maigre : la signature s'étant déroulée sans la Préfecture, la portée du texte reste limitée, et la Mairie semble bien peu soucieuse de respecter les engagements qu'elle a pris. Pourtant, nombre d'avancées symboliques découlent de son existence. Comme le rappelle JR, pour la première fois, une autorité publique dont la légitimité n'est pas mince, la municipalité parisienne, accorde une sorte de statut particulier au deux-roues motorisé, prend acte de son développement et concède à son utilisateur des droits spécifiques, quand bien même ils n'auraient pas force de loi. D'autre part, Paris crée un précédent qui pourra faire école ailleurs et dépasse donc le cadre local, puisque, par exemple, la communauté urbaine de Nantes a signé sa charte au printemps 2008, document qui porte là essentiellement sur les aménagements urbains. La légitimité de la FFMC en sort renforcée d'une autre manière, puisqu'elle démontre que, quitte à faire traîner une négociation durant des années, et quand bien même d'autres associations ayant vocation à représenter les mêmes utilisateurs de deux-roues y participeraient, rien d'important ne peut se conclure sans elle. Mais cette capacité ne va pas beaucoup plus loin que le fait d'être invité aux négociations, et d'avoir la capacité de les faire échouer. On n'a toujours guère de prise sur les décisions que prennent les politiques ; aussi, plutôt que d'en rester à ce seul registre de la négociation, le répertoire de la FFMC va, et depuis très peu de temps, se diriger dans d'autres directions qui relèvent plus étroitement du lobbying, en tissant des liens avec des acteurs qui, cette fois-ci, n'auront plus directement de capacité de décision, mais pourront jouer de leur influence, soit comme élus, soit comme techniciens.

Élargir le réseau d'influence

Le fait que ce second registre d'action dans lequel, au lieu de dépendre de l'agenda fixé par les politiques, la FFMC va s'adresser à des acteurs jusque là peu sollicités, et au pouvoir de décision limité, se développe à partir de 2003, donc lorsque, après trois années passées dans les instances motardes européennes, Éric Thiollier devient Délégué général du mouvement, ne relève sans doute pas du hasard. Car cette façon, en se présentant sous son meilleur jour, de nouer de bonnes relations avec des acteurs sans forcément en escompter un bénéfice immédiat, de faire valoir son expertise technique auprès de techniciens, d'accroître la notoriété de la FFMC et de ses dirigeants auprès de cercles jusque là négligés, a toutes les caractéristiques du *lobbying* tel qu'il se pratique à Bruxelles, et par les organisations de l'univers motard, ainsi qu'on le verra dans le prochain chapitre.

Mais, comme toujours, cet élargissement du registre se fera à l'intérieur des contraintes posées par les ressources disponibles, et d'une façon aussi pragmatique qu'opportuniste. Ainsi, lorsque, pour des raisons diverses et en particulier de coût, la FFMC abandonnera la tenue d'assises bisannuelles pour se contenter de réunir l'ensemble des composantes du mouvement une fois par an, au printemps, une période de l'agenda se libérera. À partir du milieu des années 90, à l'automne, ce créneau sera employé pour des journées de travail, sorte de séminaire réunissant moins de deux cents participants, préparant les assises du printemps et présentant divers sujets de réflexion. En 2005, ce rendez-vous se muera en Journées Techniques d'Information, destinées à assurer une formation rapide des militants à des questions aussi diverses que l'économie sociale ou les normes anti-pollution. Mais dès l'année suivante, les JTI s'ouvriront à des intervenants extérieurs, et connaîtront une présentation mémorable, œuvre du sociologue Jean-Gustave Padioleau, et d'autres, plus techniques, de spécialistes venus du CERTU¹⁵ ou de l'INRETS. Ces derniers, avec par exemple Pierre van Eslande, psychosociologue et spécialiste des accidents de deux-roues à l'INRETS, seront d'ailleurs loin de forcément partager les vues de la FFMC : mais, dans ce qui ressemble fort aux universités d'été des partis politiques, ils auront ainsi l'occasion d'échanger en face à face les arguments. Si, depuis Pierre Mayet, aucun Délégué Interministériel à la Sécurité Routière n'a assisté aux Assises, du moins des techniciens, voire des politiques, prennent-ils désormais part à l'autre rendez-vous annuel du mouvement.

À la fin 2007, une opération plus directe sera mise en place, vraisemblablement pour la première fois, et avec le concours des antennes locales : il s'agira d'entrer en contact, le plus souvent par courrier mais parfois grâce à un entretien, avec un député ou un sénateur, en lui demandant sa position sur un projet de loi depuis lors, et pour l'instant, abandonné, l'extension aux motocycles du contrôle technique qui concerne aujourd'hui les seules automobiles. Les résultats seront présentés dans les n° 206 et 207 du Bulletin de liaison, et le texte non signé qui les accompagne vaut comme une courte introduction au *lobbying* parlementaire à destination des antennes. Trente-trois élus répondront aux sollicitations, dont treize avec une rencontre ; résumées sur un tableau, leur positions seront parfois accompagnées de commentaires lapidaires, dont certains, « épouse de motard », « motard. Soutiendra la FFMC », « ancien motard », « ni signataire ni solidaire de la proposition », « opposé au CT, FFMC ++ » (BL n° 206 p. 3) montrent bien que, au-delà de la question ponctuelle du contrôle technique, on cherche, au sein de la représentation nationale, à découvrir d'éventuels sympathisants, et que, pour cela, la connaissance, sinon la pratique, de la moto sont des critères premiers.

Cette prise de contacts avec les élus peut aussi avoir lieu à titre individuel et, en quelque sorte, de responsable à responsable, comme lorsque Laurence, coordinatrice de l'antenne des Yvelines, rencontre le vice-président du Conseil régional d'Île de France, en charge des transports, ainsi que le raconte Henri :

« les choses ont commencé à changer depuis que Laurence a entrepris le vice-président du conseil d'Île de France, Serge Méry, que Serge Méry prend la parole pour nous soutenir puisqu'il est venu à une de nos manifs, il est venu aux JTI, il a pris sa carte, il est officiellement membre de la Fédé,

15 Le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, et l'Urbanisme et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité pilotent tous deux des recherches de nature variée et qui s'intéressent marginalement aux deux-roues.

ça d'une part ça a pas mal décomplexé la Fédé sur le fait que, oui ça existe des politiques qui tout en pensant ce qu'ils pensent peuvent être favorables à l'action de la FFMC au-delà d'un simple calcul politique mais pour des vrais raisons politiques et puis sur le fait que bien oui il va bien falloir qu'on trouve des moyens d'entretenir ces contacts-là. Avant non seulement on savait pas les créer mais en plus on savait pas les entretenir. »

Comme on l'a vu plus haut, l'implication du vice-président du Conseil régional s'est décidée lorsque qu'une position commune a été trouvée sur une question relevant à la fois de sa compétence régionale et de celle de Laurence. Responsable de l'antenne des Yvelines, elle était donc en charge de la lutte contre l'interdiction faite aux motocycles d'emprunter le tunnel alors en construction de l'A86, qui se trouve sur le territoire du département. Et l'engagement de plus en plus poussé de Serge Méry, lui-même motard, prononçant une allocution lors de la manifestation d'octobre 2007, participant aux JTI où il se rend à moto, puis prenant sa carte, montre une fois de plus, comme lorsque Yannick Picard faisait le tour des bars à motards pour recruter les membres fondateurs de la Mutuelle, à quel point la bonne façon d'investir un nouvel espace social consiste, quel que soit le milieu, à rechercher les motards qui, presque toujours, s'y trouvent. Et ce que, à l'époque de Yannick ou de Bikette, l'on ne savait pas, ou mal, faire, devient possible avec l'élargissement du capital scolaire et social des militants dont Laurence, experte-comptable, apporte un exemple supplémentaire.

Cette recherche de sympathisants au sein de l'appareil politique aussi bien que les participations à des commissions de travail, comme celles du CERTU qui débouchent sur l'édition de guides favorisant la prise en compte des deux-roues dans les aménagements urbains, témoignent donc d'un travail plus discret, et de plus long terme. On s'en rend compte, il s'agit autant de faire connaître la FFMC, à la fois comme partenaire fiable et en tant que dépositaire d'une expertise unique, que de constituer, au jour le jour, au gré des circonstances, une forme de réseau assez lâche et embryonnaire, mais qui permet de se repérer dans un espace qui n'est plus seulement celui des appartenances politiques, puisque les positions considérées comme les plus positives, celles de « *deux députés couillus* » opposés au contrôle technique pour les motos, viendront de membres de l'UMP. Ainsi, la FFMC remplit son carnet d'adresses, et investit des arènes proches de celles des décisionnaires politiques, mais néanmoins distinctes, avec comme objectif évident de dépendre moins exclusivement du bon vouloir de ceux-ci.

Dans un article paru en 1984 dans *Vingtième Siècle*, Charles Tilly définit trois acceptions possibles de cette notion de répertoire : il peut s'agir d'une simple métaphore attirant l'attention sur la régularité de certaines formes d'action, du produit du choix délibéré des acteurs qui puisent ce qui leur convient dans un répertoire, entendu au sens littéral du terme ou, dans l'acception médiane qui a sa préférence, d'un « *modèle où l'expérience accumulée d'acteurs s'entrecroise avec les stratégies d'autorités, en rendant un ensemble de moyens d'actions limités plus pratique, plus attractif et plus fréquent que beaucoup d'autres moyens qui pourraient, en principe, servir les mêmes intérêts* » (Tilly, 1984, p. 99).

C'est bien de cela qu'il est question ici. Après tout rien n'interdit, comme les Suisses à Berne en 2003, aux motards de manifester, comme tout le monde, à pied. Mais les Suisses étaient suffisamment nombreux pour que leur nombre seul suffise, et que, a contrario, il interdise de se déplacer à moto dans les rues de la ville. Partis de

Rungis, les premiers manifestants de 1977 ne pouvaient faire autrement que de rejoindre la capitale, à moto. La moto était indispensable pour effectuer ce trajet, indispensable ensuite pour, tous les vendredis soir, aller manifester en suivant un parcours original ou se livrer à des opérations annexes, comme l'ouverture des barrières de péage d'autoroute. Ainsi, sous la pression des circonstances, s'est créé ce répertoire particulier de la manifestation motarde à moto dont les avantages, se faire, avec le bruit et l'espace occupé, autant remarquer qu'une manifestation classique mais avec beaucoup moins de participants, et être identifié sans ambiguïté possible comme motards, l'emportent sur l'inconvénient principal, cette impossibilité d'exprimer sa revendication en paroles dont on a vu qu'elle était compensée d'une autre manière.

Plus encore qu'à d'autres groupes, la remarque d'Olivier Fillieule qui insiste à la fois sur le caractère diachronique d'un répertoire d'action qui se modifie au fil du temps en fonction des besoins et des ressources des acteurs, et sur le fait que celui-ci s'apparente à une « gestion de ressources rares » où ceux-ci n'utilisent qu'une petite partie des options qui leur sont effectivement ouvertes (Fillieule, 1997, p. 205-206) s'applique aux motards. D'autant que l'évolution de ce répertoire s'est traduite par un relatif appauvrissement. Ainsi en est-il de ce qu'il appelle des « opérations commandos », actions préparées, par exemple en dissimulant au préalable sur place les objets nécessaires, menées en secret par un petit groupe d'activistes et « avec la plus grande rapidité » et qui visent « à provoquer des troubles afin (...) de punir une ou un ensemble de personnes privées ou publiques (mises à sac d'une perception, ...) » (Fillieule, 1997 p. 221). Si, en fait de mise à sac, la FFMC s'est toujours contentée de murer l'entrée des perceptions en question, ces opérations, et d'autres, organisées au moment de la lutte contre la vignette relèvent bien de cette définition. Mais, moins destinées à « punir les autorités » qu'à assurer, en particulier grâce aux media, la notoriété du groupe naissant, elles furent abandonnées une fois le succès acquis.

Ensuite, le répertoire se fractionne. L'expérience acquise, l'apprentissage du vocabulaire légal de la manifestation, l'institutionnalisation du mouvement, la stabilisation de sa structure contribuent, au moment du retour, à partir de 1996, des grandes démonstrations de rue, à faire du recours à la manifestation traditionnelle, déclarée et conduite en relation avec les forces de l'ordre, un choix commode et efficace, et qui s'impose sans opposition. L'action, l'autre versant du répertoire, et même si elle peut resurgir de façon brève et épisodique, en raison du risque judiciaire de plus en plus grand qu'elle représente, et faute peut-être de volontaires prêts à courir ce risque, périclité progressivement, prenant des formes de plus en plus euphémisées. Et sans doute s'efface-t-elle d'autant mieux que, grâce à l'apprentissage encore neuf des pratiques du *lobbying*, on commence à savoir comment, au lieu de « punir », on peut gagner à sa cause des acteurs évoluant dans les couloirs du pouvoir.

Quatrième partie :

L'entrée dans l'arène européenne

La dimension européenne du mouvement motard

La première rencontre bi-nationale intervint très tôt dans l'histoire de la FFMC puisque, à la suite d'une prise de contacts personnelle entre quelques adhérents de l'antenne de Strasbourg, Bikette, animateur historique du mouvement dans les Ardennes et membre du Conseil d'administration de la Mutuelle, et les allemands de Kühle Wampe, elle se déroula en mai 1985. Lui-même engagé contre l'extrême-droite, Bikette retrouvait en effet chez les adhérents du club allemand, dont le logo, un casque inscrit au centre d'une étoile rouge, signalait sans la moindre ambiguïté son adhésion à la mouvance d'extrême-gauche, une disposition tout à fait similaire. On retrouve donc ce processus qui met toujours à contribution les mêmes liens de sociabilité : le réseau des militants motards Strasbourgeois s'étend aux autres motards militants, et couvre une aire géographique qui comprend les Ardennes, où réside Bikette, et l'Allemagne. Connaissant à la fois les positions politiques des adhérents de Kühle Wampe, et celles de Bikette qu'ils savent proches, ils organisent cette rencontre sans autre objectif initial que d'élargir ce réseau, et où ils se chargeront d'une tâche indispensable, celle du traducteur.

D'autres relations nouées parallèlement avec d'autres entités, comme la British Motorcyclists' Association, conduiront assez rapidement à élaborer un projet qui sera discuté lors des Assises de novembre 1986, celui d'organiser à Strasbourg en juin 1988 une manifestation d'envergure européenne. Préparée par la FFMC et Kühle Wampe, la première Eurodemo se déroulera donc au siège du Parlement européen le 25 juin 1988, rassemblera, selon Yannick Picard qui couvrait l'événement pour le Pavé dans la Mare, 5 000 motards essentiellement allemands, français et britanniques, mais aussi grecs, italiens, autrichiens et luxembourgeois, et sera l'occasion de deux actes fondateurs : une délégation sera reçue au Parlement, et la FEM, la Fédération Européenne des Motards, sera fondée. Sa raison d'être, comme l'écrit Yannick Picard, se rattachait directement à la perspective de 1992, et du traité de Maastricht instituant l'Union européenne :

« L'Europe des motards est maintenant une réalité, le succès de Strasbourg montre la volonté de ne pas laisser aux seuls gouvernements le contrôle de 1992 et rappelle que les usagers de chaque pays auront leurs mots à dire ».
(Le Pavé dans la mare n°50, juillet 1988 p. 5)

Avec la création de l'Union européenne et le passage d'une intégration économique à une intégration politique dont le domaine de compétence s'étendra progressivement, en fonction des traités successifs, le mouvement motard voit la naissance, sinon d'un nouvel ennemi, du moins d'un nouveau cadre réglementaire qui le concerne, et parfois le menace, directement. En effet, une portion de plus en plus large d'une réglementation essentiellement technique, mais qui, du contenu du permis moto à l'homologation des véhicules, touche étroitement les motards, va

désormais s'élaborer au niveau européen. Il faudra donc, si l'on souhaite exercer une influence, faire valoir un point de vue ou exposer des revendications, être en permanence présent à Bruxelles. Mais, à côté de cette contrainte neuve, l'Union européenne va apporter deux ouvertures inédites. L'une, directe, passe par les droits accordés aux citoyens européens, droit de pétition par exemple, et par la possibilité de nouer, avec un Parlement européen utilisant sa légitimité démocratique pour élargir constamment ses attributions, des relations fructueuses. L'autre, indirecte, consiste à utiliser ces mêmes prérogatives de citoyen européen pour exercer une pression sur les seules autorités nationales. Et comme on le verra, le mouvement motard, en dépit de ce manque de ressources matérielles qu'il saura compenser de plusieurs manières, va réussir à élaborer une stratégie à la dimension de l'Union, parfois hautement complexe, et souvent efficace. L'unité, acquise après que deux mouvements européens concurrents se soient côtoyés durant quelques années, explique sans doute en partie ce relatif succès, unité qui tient vraisemblablement au fait que, dans chaque pays européen, et malgré ce cumul de disparités de culture, de peuplement, de richesse, d'histoire, et même de ces conditions climatiques qui ont une influence directe sur la taille de la population motarde, les mouvements motards se soient développés, en dépit d'un grand écart chronologique, de façon très similaire mais le plus souvent sans lien direct de l'un à l'autre, dans chaque pays, en Allemagne, aussi bien qu'au Luxembourg.

Les mouvements motards en Europe : processus comparables, chronologies spécifiques

Dans son numéro 43 de novembre 1987, *Le Pavé dans la mare* présentait Motoé, « l'organisation de défense des motards grecs », créée en 1979 par la réunion d'une dizaine de moto-clubs. Apostolis Tritas, un des administrateurs, expliquait ainsi le premier combat de l'organisation :

« La moto était très mal vue dans les milieux politiques. (...) La première manifestation a eu lieu en 1982, contre une réforme de la fiscalité qui triplait la taxe annuelle, l'équivalent de votre vignette moto. Le gouvernement socialiste venait d'accéder au pouvoir et les caisses de l'État étaient vides. Pour une grosse cylindrée, cela revenait au double de ce que payait une petite voiture, c'est à dire entre 700 et 1 000 F. Suite à nos manifs, le gouvernement a un peu reculé pour la taxation des petites cylindrées, mais il a maintenu sa position sur les gros cubes. Par contre, la taxe n'a pratiquement plus augmenté jusqu'à ce jour. Nos manifestations regroupaient environ 10 000 motards ; dans le contexte de l'époque, nous mobilisions plus que beaucoup de partis politiques... » (Le Pavé dans la mare n°43 p. 14)

Plus que dans la similitude, on se trouve, par rapport à ce que l'on a vu des premières heures de la FFM, dans un véritable mimétisme : comme en France, la recherche de nouvelles recettes fiscales conduit l'État, au même moment, à taxer les motards, et à leur imposer un barème perçu, par rapport à celui qui s'applique aux automobilistes, comme discriminatoire. La réaction passe par l'occupation de la rue avec des manifestations très suivies, et consolide une organisation revendicative construite à partir d'un réseau de sociabilité préexistant, celui des clubs de motards. La différence principale, au fond, tient au fait que le PASOK se montre bien moins

ouvert aux revendications motardes que le Parti Socialiste, son homologue français.

Cette similarité, que l'on retrouvera dans d'autres situations, s'explique sans doute en partie par des raisons triviales. Après tout, si d'autres pays que la France ont connu, avec les années 70 et l'arrivée des mêmes motos japonaises, une forte croissance de leur parc de motocycles, il n'est pas anormal que d'autres gouvernements que le français aient eu l'idée de taxer ces nouveaux venus. Or, partout en Europe, les motards partagent une même culture spécifique, connaissent la même sociabilité au sein de moto-clubs à l'objet et aux pratiques identiques, et se retrouvent chaque année aux mêmes compétitions et aux mêmes concentrations internationales dont certaines, les Éléphants en Allemagne ou les Pinguinos en Espagne, attirent plusieurs milliers de participants. D'autre part, des facteurs tout autant triviaux et tout aussi communs, qui tiennent à l'objet lui-même, à ses caractères physiques et à son environnement économique et réglementaire, et commandent donc, à titre de régulateur, l'intervention de la puissance publique, tissent un réseau parallèle, celui de contraintes externes qui elles aussi sont très largement partagées. Enfin, comme il semble peu probable que la seule taille de la population motarde, assez variable selon les latitudes mais toujours très inférieure à celle pour laquelle l'infrastructure matérielle et légale de la route est conçue, celle des automobilistes, suffise à faire prendre en compte les besoins spécifiques des motards, il leur faudra bien chercher à résoudre leurs problèmes par eux-mêmes, et plus encore s'ils se trouvent sous la menace directe d'une politique restrictive, voire prohibitionniste. Le regroupement de moto-clubs indépendants dans une fédération revendicative, la voie la plus souvent empruntée, se produira ainsi un peu partout en Europe et selon des modalités relativement similaires, ce qui, donc, rend les comparaisons pertinentes.

Mais avant de continuer, il paraît indispensable de dire un mot des sources particulières utilisées pour rédiger ce chapitre, et des limites qu'elles posent. En plus de l'ouvrage déjà cité de Suzanne McDonald-Walker, paru en 2000 et autant consacré à la Grande Bretagne qu'à l'Europe, même si cette dernière est prise en compte d'un point de vue éminemment britannique, en plus des entretiens, en particulier avec Éric Thiollier qui travaillera à Bruxelles entre 1999 et 2003, en plus des rares articles de fond, et des dépêches bien plus nombreuses, publiés dans la presse de la FFM, les données proviennent des divers sites web des organisations en question. A ce titre, elles sont, d'abord, très variables en quantité comme en qualité : toute la collection de Network, le mensuel interne du Motorcycle Action Group britannique, est disponible en ligne depuis 1999, et son dépouillement intégral dépasse largement le cadre de ce travail. Le Coordinamento Motociclisti italien, à l'inverse, se montre fort avare de détails. Et d'autre part, la collecte de ces informations bute sur une barrière linguistique infranchissable, si l'on s'intéresse aux mouvements scandinaves, néerlandais, ou même espagnol.

La dualité britannique

Si la Grande Bretagne abrite, avec la British Motorcyclists' Federation, la plus ancienne organisation revendicative de l'univers motard européen, ce pays possède aussi la particularité de connaître deux mouvements distincts, de taille significative et qui, s'ils sont concurrents, ne sont pas pour autant antagonistes. Née en 1960 comme fédération de moto-clubs, la BMF accueillera à partir de 1965 des

adhérents individuels, avec l'objectif, vaste, vague, et consensuel, de lutter contre l'image de marque négative des motards. Lorsque, à partir de 1973, le port du casque deviendra obligatoire, son opposition tiède à une mesure déjà largement appliquée hors de toute contrainte réglementaire conduira des opposants plus résolus à créer leur propre organisation, le Motorcycle Action Group, à l'objet plus revendicatif et, précise un de ses fondateurs, Ian Mutch, à la composition sociale distincte :

« (les adhérents de la BMF), dès le départ, étaient un groupe de personnages plutôt conservateurs, aux cheveux courts, et qui cherchaient à améliorer l'image de la moto. Et nous ne nous contentions pas de cet objectif. Beaucoup de nos partisans de l'époque étaient du genre chevelus avec un casque ouvert, noir, porté avec réticence, avec un autocollant approprié (dénonçant l'obligation) » (McDonald-Walker, 2000, p. 74-77, traduction personnelle)

Au delà de cette notion très britannique, et américaine, du primat de la liberté individuelle, et du refus de se soumettre à une obligation, serait-elle de bons sens et rencontrerait-elle l'adhésion de l'immense majorité des citoyens concernés, en raison de son seul caractère de contrainte, et parce que la refuser ne fait courir de risque qu'à soi-même, cette scission du mouvement motard en deux groupes correspond aussi à deux conceptions distinctes du rôle de ces organisations.

Avec la BMF, on est moins dans la contestation que dans la structuration de l'univers motard sur un modèle syndical avec, parfois, ses revendications, mais surtout ses activités pour les adhérents, en particulier le BMF Show, foire annuelle qui attire plus de 80 000 visiteurs, et sa longue liste de services, de prestataires agréés, moto-écoles, courtier d'assurance, et de réductions sur les pneus, les ferries traversant la Manche ou les voyages en Toscane, tous éléments présentés comme des avantages fournis aux membres. La « représentation politique », qui passe par le recours à des lobbyistes, des chargés de relations publiques, des chercheurs, et un réseau de militants, n'est qu'un des éléments de la liste.

À l'inverse, le Motorcycle Action Group s'inscrit, jusque dans son appellation, à l'intérieur d'une démarche plus revendicative. Né du refus du port du casque obligatoire, il a élargi à la fois son champ d'action, en englobant l'ensemble des questions concernant les motards, et son répertoire, qui s'étend au *lobbying*. Mais son mode d'action préféré reste le lancement de campagnes nationales, mobilisant ses militants autour de thèmes qui peuvent être récurrents, tel « Bikers are voters », répété à chaque élection importante et qui cherche à inciter les adhérents à aller voter, et les candidats à s'engager sur les questions qui leur sont soumises. À côté de cette action purement politique, ces campagnes couvrent une assez vaste gamme de sujets parfois très locaux, parfois d'envergure européenne telle la question des glissières de sécurité et souvent, par la force des choses, relevant des deux dimensions, comme l'autorisation de circuler dans les voies de bus, et ont recours à un répertoire classique, pétitions, *lobbying*, manifestations.

La coexistence de deux organisations qui se distinguent relativement peu l'une de l'autre reste une spécificité britannique ; au-delà d'un fonds d'adhérents commun sans doute non négligeable, à côté de discussions anciennes et jamais abouties sur une éventuelle fusion, cette partition s'explique sans doute par la taille des entités en cause. D'après les toutes dernières données disponibles, la BMF revendique un peu plus de 100 000 adhérents, le MAG de l'ordre de 50 000. Le parc de

motocycles britanniques d'une cylindrée supérieure à 125 cm³¹⁶ est estimé pour 2006 à 858 000 unités¹⁷; on s'en rend compte, les organisations britanniques profitent à la fois d'une très forte représentativité, et d'une taille suffisamment importante pour assurer l'indépendance de chacune, et une coexistence pacifique qui permet de privilégier la coopération au conflit.

La particularité germanique

Premier partenaire de la FFMC dans l'europanisation du mouvement motard, le Motorradclub Kühle Wampe possède une singularité a priori unique, celle de son ancrage politique à l'extrême-gauche. La déclaration d'intention qui l'on peut trouver sur son site web commence par justifier son action au profit des motards :

« les motard(e)s sont déconsidérés dans la circulation routière. On trouve des exemples de cette situation dans les limitations de vitesse appliquées aux seuls motocyclistes, les infrastructures dangereuses, (...) les inégalités de traitement dues à la réglementation (...). Ces problèmes concernent tous les motard(e)s. Pour les combattre efficacement, (...) nous développons nos propres solutions et stratégies. Nous les mettons en œuvre dans notre association et les proposons (...) à diverses organisations nationales et internationales, comme la FEMA. » (Kühle Wampe, déclaration de principes, traduction personnelle).

Mais l'originalité du groupe tient au fait qu'il n'en reste pas là : Kühle Wampe est féministe, et lutte contre la dévalorisation des femmes, en particulier dans ce « domaine masculin » de la moto, écologiste, et souhaite le développement de motos moins polluantes, anti-nucléaire, et participe au blocage des convois de déchets qui traversent l'Allemagne, anti-fasciste, et prend sa part des actions menées contre les groupes néo-nazis. Il présente, en somme, un concentré de presque toutes les thématiques classées dans la catégorie des « nouveaux mouvements sociaux ».

Une orientation aussi déterminée, et unique par sa dimension politique, ne peut prétendre attirer à elle l'ensemble des motards, quand bien même ils feraient eux aussi le choix du militantisme. Aussi l'Allemagne compte-t-elle deux autres adhérents à la FEMA, le Bundesverband der Motorradfahrer, moto-club d'envergure nationale créé en 1958 et aux activités assez traditionnelles, l'organisation de la concentration hivernale des Éléphants en particulier, et la Biker Union, coalition de clubs de *bikers* fondée en 1986 pour, notamment, lutter contre leur image négative. L'Allemagne se trouve donc représentée au niveau européen par un mouvement politisé, par une simple fédération de motos-club et par un groupe catégoriel, soit trois entités dont aucune ne correspond aux définitions des organisations revendicatives que l'on trouve dans les autres pays européens. Cette singularité se paye d'une faible représentativité, puisque la Biker Union revendique 4 200 adhérents, le BVdM 2 000 et Kühle Wampe 350.

16 Une enquête par questionnaire conduite en 2003 auprès de 845 adhérents et sympathisants du MAG britannique permet notamment de connaître la répartition des cylindrées employées : seuls 4 % des répondants possèdent des machines de moins de 125 cm³. Parties prenantes de la culture spécifique de la moto, les organisations de motards ne recrutent guère au-delà de l'univers des motards au sens sociologique du terme.

17 Source : Department for Transport, Vehicle Licensing Statistics

Les mouvements réactifs

Cette distinction entre deux conceptions de l'action, l'une plus tournée vers l'intérieur, vers l'organisation de l'univers motard et la prestation de services aux adhérents, l'autre vers l'extérieur, vers l'action politique et la revendication, permet de fonder une typologie grossière mais pertinente pour l'essentiel des mouvements européens. Ainsi, la BMF et les associations scandinaves se retrouveront plutôt dans la première catégorie, le MAG britannique et ses déclinaisons belge, irlandaise, autrichienne ou néerlandaise, la FFM, le Coordinamento Motociclisti italien ou le Motoé grec dans la seconde catégorie, où l'on trouvera tous les mouvements réactifs, créés dans l'opposition à une politique publique restrictive voire prohibitionniste, et dont celle qui conduisit à la fondation de l'IG Motorrad suisse mérite d'être détaillée, tant elle fait figure d'idéal-type.

En mai 2002 le bfu, le Bureau de prévention des accidents dont la compétence couvre toute espèce d'accident sur l'ensemble du territoire helvétique, développe sa version de Vision Zéro, une théorie née en Suède et qui a comme objectif, objectif qu'il faut prendre non comme un idéal, mais bien comme une réalité que l'on se donnera, même au prix d'un effort coûteux et de long terme, les moyens d'atteindre, d'éliminer totalement les morts et les blessés graves des routes. Le programme d'action préconisera notamment la diminution globale des vitesses maximales, 110 km/h sur autoroute et 70 km/h sur route. Les motos seront quant à eux soumis à un traitement spécial, justifié ainsi :

« Force est de constater que les motos et ceux qui les conduisent présentent un grand nombre de facteurs de risque (...) que les mesures de sécurité routière classiques ne permettent guère d'éliminer. C'est pourquoi la liste de mesures (...) contient une mesure qui va plus loin que celles applicables aux autres usagers de la route : la limitation technique de la vitesse maximale à 80 km/h » (bpa, rapport VESIPO 2002, p. 106)

En 1980, Christian Gérondeau avait créé, dans cette classe des motos légères accessibles dès 16 ans, une nouvelle catégorie dont la cylindrée passait de 125 à 80 cm³ et dont la vitesse maximale, limitée par construction et donc impossible à dépasser sauf à modifier illégalement sa machine, était fixée à 75 km/h. Vingt-deux ans plus tard, son équivalent suisse envisage d'étendre à l'ensemble des motocyclistes, donc à une population adulte dont les pratiques comme les besoins vont bien au-delà du seul usage utilitaire, une contrainte du même ordre. Les motards suisses auraient-ils franchi les vastes frontières de la confédération pour aller, par exemple, en vacances en France, ils se seraient retrouvés sur les autoroutes avec des véhicules dont la vitesse maximale aurait été inférieure de 10 km/h à celle des poids lourds, et égale à la vitesse minimale généralement imposée sur ce type de voie.

L'énormité de la menace induisit une réaction unanime, rapide, et décisive. IG Motorrad sera fondée dès novembre 2002 et sera à l'initiative, en mai 2003 et alors qu'elle ne comprenait que 650 adhérents, d'une manifestation qui reste sans doute la plus massive que l'Europe ait connue. La dépêche de l'agence d'actualités swissinfo la décrit ainsi :

« Plus de 35 000 amateurs de moto se sont rassemblés ce samedi à Berne, pour manifester contre les préconisations du bfu pour la réforme de la circulation routière (...) A pied, le casque sous le bras, vêtus de cuir, les motards et motardes se sont dirigés vers la place de la Confédération. Les

manifestants avaient un peu plus tôt laissé leur motos et leurs scooters devant les portes de Berne. Le matin, ils étaient arrivés par groupes de la Suisse entière, et avaient causé sur les autoroutes menant à Berne des embouteillages massifs. « Ils ont fait route en utilisant les quatre voies, et à seulement 80 km/h » disait un porte-parole de la police » (swissinfo, 17 mai 2003, traduction personnelle)

On retrouve, une fois de plus, le même processus. Le mouvement motard se fonde dans la réaction à une menace lancée par la branche de l'appareil d'État en charge de la sécurité routière, et qui détermine seule la politique à appliquer, menace à la fois mortelle, puisqu'équivalente à une prohibition de fait de la moto dans son acception la plus large, dans la mesure où elle concerne même les scooters, et discriminatoire, puisqu'elle frappe les seuls motards au nom d'une conception essentialiste de leur comportement. Ceux-ci sont unanimement classés dans une catégorie qui a fait fortune dans d'autres circonstances, celle de la population à risque qu'il s'agit de protéger de force, contre elle-même, et contre son gré. La réaction des opposants les conduit à employer un répertoire classique et légal, la manifestation et son atout principal, le nombre, mais avec un contenu qu'ils détournent de façon tout aussi légale. Convergeant vers Berne, la capitale de la Confédération, en circulant par groupes à la vitesse que le bfu leur accorde, 80 km/h, soit 40 km/h de moins que la limite de vitesse en usage sur les autoroutes suisses, et mettant ainsi en application la réglementation projetée, leur action produit à la fois un effet de démonstration, indiquant à tous ce qui se passerait si la contrainte était mise en œuvre, et de dissuasion, affichant de quelle manière ils la subvertiraient alors. Et comme, avec 35 000 participants, ils disposent des forces nécessaires pour bloquer durant quelques heures le pays entier, ils obtiennent gain de cause, et l'abandon du projet. Quelques mois plus tard, en janvier 2004, Peter Hehlen, ingénieur et président depuis dix ans du bfu sera remplacé par une économiste, Brigitte Buhmann. Le bfu a donc perdu la partie mais gagné un opposant actif et résolu, admis à la FEMA en février 2003 et qui compte aujourd'hui 2 000 adhérents.

Fondé à Rome en 1991 par un syndicaliste, Riccardo Forte, le Coordinamento Motociclisti est lui aussi né contre un projet gouvernemental qui portait lourdement atteinte aux intérêts des motards, puisqu'il prévoyait la création d'une « super-taxe » annuelle d'un montant de l'ordre de 500 euros sur les motos de cylindrée supérieure à 500 cm³. Son but, pour citer la présentation qu'il donne de ses activités sur son site web, est de :

« défendre les droits des utilisateurs de deux-roues dans un système politique qui a démontré son peu de considération pour les motocyclistes. (...) La défense des utilisateurs de deux-roues passe aussi par la nécessité de ne pas subir de discriminations économiques dues à des hausses et à des surtaxes injustifiées, de sanctions totalement disproportionnées et de diffamations par voie de presse qui ont lésé, souvent de manière irréparable, la réputation des motards italiens. » (coordinamento motociclisto, présentation du mouvement, traduction personnelle)

En France, en Grèce, en Italie, en Suisse, au Luxembourg aussi, on retrouve donc, à des époques diverses, des configurations toujours identiques, avec l'apparition de mouvements de défense qui réagissent à une contrainte ponctuelle, généralement d'ordre financier, nouvelle taxe, ou forte augmentation des primes d'assurance, et

qui joue un rôle de catalyseur. Car cette contrainte, en plus d'être un levier efficace pour lancer la mobilisation, atteste de l'existence d'une politique publique à l'objectif bien plus large, qui fonde les motards en une catégorie spécifique, dévalorisée, et dont il convient autant que possible de limiter le nombre ; à son tour, une telle politique justifie à la fois les craintes de prohibition, et les accusations de discrimination. L'ennemi ainsi constitué, identifié, rattaché à une branche spécifique de l'appareil d'État, oblige à s'organiser contre lui, donc à créer les structures appropriées, et à le faire à la fois, quand le besoin surgit, dans le temps, et dans l'espace. Car avant tout, on combat des mesures réglementaires ; or, de plus en plus, celles-ci seront élaborées au niveau communautaire. Et en investissant le niveau européen, les organisations motardes vont réussir à se faire un nouvel allié, et retrouver un vieil ennemi.

La construction progressive d'une fédération européenne unie

La Federation of European Motorcyclists sera donc créée en juin 1988, par les organisations parties prenantes de la manifestation inaugurale de Strasbourg, la FFMC, Kühle Wampe pour l'Allemagne, les Motorcycle Action Group britannique et autrichiens, les grecs de Motoé, les luxembourgeois de la LMI et une organisation italienne disparue depuis, Giacche Blue, mouvements relevant tous d'une même conception activiste de leur rôle. Le poids prépondérant du MAG britannique aussi bien que le manque de ressources la conduisirent à d'abord faire siège commun avec le mouvement britannique, avant que la nécessité de se rapprocher des centres de décisions européens ne s'impose, et que le siège ne soit transféré en Belgique. Ses premiers permanents resteront malgré tout britanniques ; en 1992, avec la création de l'Union européenne, Simon Milward succèdera à Frank Pearson au poste de Secrétaire général. Avec lui, avec son activisme de tous les instants, la FEM construira progressivement sa légitimité, et celle de la cause des motards, en dépit de conditions matérielles très difficiles puisque, comme le rapporte l'un des interlocuteurs de Suzanne McDonald-Walker :

« Quand je suis arrivé pour la première fois à la FEM, (Simon) vivait dans le bureau, dormant dans la pièce attenante à la mansarde où nous étions. (...) deux des lignes téléphoniques avaient été coupées. Vous voyez, quelque chose qui est absolument essentiel pour une organisation internationale, une organisation de lobbying, (...) est la possibilité de parler aux gens, et le téléphone est absolument essentiel. Mais nous avons deux lignes coupées parce que nous ne pouvions pas payer les factures. » (McDonald-Walker, 2000, p. 147, traduction personnelle)

Seulement financée par les cotisations versées au prorata du nombre d'adhérents des associations membres, la FEM souffrira longtemps de ce manque aigu de ressources, jusqu'en janvier 1998. A cette date interviendra en effet la fusion avec une autre organisation créée entre-temps, en décembre 1992, et située en Grande Bretagne, l'European Motorcyclists' Association ; elle comprenait, outre la britannique BMF, les organisations scandinaves, suédoises, danoises, ou norvégiennes, qui partageaient donc la même conception d'un rôle beaucoup plus tourné vers la prestation de services que vers l'action manifestante, ainsi que le précisait un des ses représentants :

« A l'époque, (la FEM) était une organisation très radicale. Avec des manifs

et des choses de ce genre. Et, si vous voulez, la culture, à l'EMA, est de ne pas être associé à des choses de ce genre. » (traduction personnelle)

Cette culture de la non-action faisait de l'EMA un simple bureau de liaison, sans permanent, sans présence à Bruxelles. Aussi, sous la pression de ses membres, la BMF adhéra-t-elle également à la FEM dès 1994 ; assez rapidement, cette double appartenance conduisit à envisager une fusion, laquelle se produira début 1998 et verra la fondation de l'actuelle FEMA, Federation of European Motorcyclists' Associations. (McDonald-Walker, 2000, p. 149-150)

Pourtant si, comme on va le voir plus loin, le programme d'action de la FEMA, en quelque sorte principal bénéficiaire de la fusion puisque, malgré le manque de moyens, ses structures et son capital social étaient bien plus étoffés que ceux de l'EMA, sera résolument offensif, la distinction entre les deux catégories de mouvements ne disparaîtra pas. Car aussi bien la BMF que les groupes scandinaves disposent d'effectifs bien supérieurs à ceux des organisations plus activistes. Ainsi, selon le dernier décompte, le SMC suédois dispose de plus de 65 000 adhérents, le MC Touring Club danois de plus de 35 000 et les scandinaves en général, qui ne jouissent pourtant pas d'un climat des plus accueillants pour les motards, sont au total près de 130 000. A contrario, l'effectif de la FFMC varie entre 5 000 et 6 000 adhérents, et le Coordinamento Motociclisti italien en déclare à peine 500. Le parallèle avec les taux de syndicalisation, que l'on sait particulièrement élevés en Europe du nord et qui s'expliquent largement, là encore, par le rôle de prestataires de service que jouent dans ces pays les organisations syndicales, est tout à fait tentant. Mais, on le voit, une telle situation provoque un fort déséquilibre en faveur des pays du nord, réputés bien plus consensuels. Aussi est-il en partie atténué par une règle de la FEMA, qui accorde à chacun de ses membres une voix pour 1 000 adhérents, avec un maximum de 40 : si la FFMC dispose donc de six voix, la BMF, le MAG britannique ou le SMC suédois en ont chacun 40. On peut sans doute trouver là, à la fois, une des raisons qui conduiront à privilégier le *lobbying* comme forme d'action et à abandonner définitivement les manifestations, et une des causes de désaccords sur des points particuliers dans lesquels la FFMC sera le plus souvent sur la position la moins conciliante, et dans le camp des perdants.

Le programme d'action

Avant même l'entrée en vigueur du traité de Maastricht, la Commission européenne avait commandé à un « groupe d'experts à haut niveau » un rapport exploratoire sur une politique européenne de sécurité routière, préconisant quelques dizaines de mesures, dont certaines s'intéressaient évidemment aux deux-roues motorisés. On retrouve là le même schéma qu'au niveau national, où, en amont du processus législatif, des groupes d'experts relevant de l'appareil d'État, institutionnalisés comme le Conseil Général des Ponts et Chaussées, ou constitués pour l'occasion comme dans le cas présenté ici, au nom de leur compétence technique, et en vertu d'une délégation de pouvoir obtenue des politiques, vont poser les bases de la réglementation future. Disponible au Centre de documentation du ministère des Transports, ce rapport dactylographié d'une centaine de pages, daté de février 1991, porte la marque bien visible du président de ce groupe d'experts et, à l'évidence, son auteur principal, Christian Gérondeau, comme en témoignent ces quelques lignes extraites de l'introduction :

« Depuis la signature du traité de Rome, (les accidents de la route) ont tué

*près de deux millions d'habitants dans les douze pays qui sont aujourd'hui membres de la Communauté (...) ce qui est un véritable bilan de guerre.
(...)*

Dans leur sécheresse, ces chiffres ne peuvent évidemment rendre compte de la somme incommensurable de drames et de douleurs engendrés par ce qui constitue l'un des fléaux les plus choquants de l'époque moderne. »

(Gérondeau, 1991, p.4)

Dans ce spectaculaire grossissement des chiffres que permet un cumul qui, débutant avec le traité de Rome, s'étend donc sur trente-quatre ans et couvre un territoire bien plus vaste que celui de la CEE d'origine, comme dans cette expression même de « bilan de guerre », on retrouve à l'identique les formulations aussi bien que l'argumentaire de *La mort inutile*, livre publié en 1979 par Christian Gérondeau alors qu'il était Délégué à la sécurité routière et dont il a été question au premier chapitre de ce travail. Il n'y aura donc rien d'étonnant à le voir préconiser exactement les mêmes mesures que celles que la FFMC avait combattues avec succès dix ans plutôt, présentant toujours en justification le même contre-exemple japonais :

« Il y a d'ailleurs lieu de constater à cet égard que le Japon, qui exerce un quasi monopole sur la production mondiale de motos, a pratiquement rendue impossible la vente sur son territoire des engins les plus puissants (plus de 750 cm³) et mis des conditions si draconiennes à l'obtention du permis de conduire des autres, que le taux d'échecs dépasse parfois 90 % »

(Gérondeau, 1991, p. 59)

A cause de la nature d'objet manufacturé, normalisé et soumis à homologation, de la moto, à cause de sa dépendance envers des règles depuis toujours transnationales puisqu'elle permet, par définition, de se déplacer d'un pays à l'autre, à cause des politiques restrictives qui frappent les motards bien plus encore que les automobilistes, les motards compteront parmi les premiers citoyens européens dont les pratiques seront l'objet de ce grand mouvement d'harmonisation des règles et des normes européennes, lequel s'amplifie après 1992, et parmi les plus exposés. L'unification du marché conduit au principe de la réception unique, par laquelle un véhicule homologué dans un pays peut être commercialisé en l'état dans n'importe quel autre pays de l'Union, désaisissant ainsi l'autorité locale de sa compétence. La mise en place d'une politique de sécurité routière commune aura des effets multiples, en particulier la redéfinition du contenu du permis moto. D'autres sujets, moins polémiques et relevant plus du champ d'action des seuls constructeurs, comme l'introduction de normes antipollution de plus en plus strictes, seront également traités au niveau européen. Des questions, en somme, techniques, austères, apolitiques, et mineures, et dont on peut se demander si ces propriétés même n'ont pas fortement contribué à faciliter le transfert de la prise de décision au niveau européen, mais des questions qui sont justement celles qui déterminent l'environnement réglementaire dans lequel évoluent les motards, environnement qui doit donc être intégralement redéfini. Et dans cette réécriture à un niveau supranational, tout ce qui avait été acquis ou perdu au niveau national sera remis en jeu. Ainsi, avec les mêmes acteurs, les mêmes propositions, les mêmes mots parfois, les mesures victorieusement combattues par les organisations motardes à l'échelon national reviendront les menacer au niveau européen, attestant de la présence d'une autre internationale, celle d'un appareil d'État en charge de la sécurité routière qui a,

lui aussi, ses contacts, ses instances, en particulier l'European Transport Safety Council¹⁸, sa propre politique qu'il entend bien faire prévaloir, et une communauté de vues et de solutions. Il faut donc recommencer le même travail, celui qui consiste à réfuter ces thèses et à légitimer les siennes, en partie avec la même méthode, la manifestation, mais surtout avec une nouvelle, le *lobbying* tel qu'il se conçoit à l'identique à Bruxelles et en Grande-Bretagne, et auquel les responsables de la FEMA, et Simon Milward le premier, vont rapidement et, en quelque sorte, sous le feu, se former.

Dans cette lutte, les experts tels Christian Gérondeau partent avec un énorme avantage, l'oreille de la Commission, principal organe décisionnaire de l'Union, et en particulier celle de Martin Bangemann, Commissaire au Marché intérieur et à l'industrie de 1989 à 1995. En charge de définir les conditions d'homologation des véhicules, il va se faire le fervent défenseur d'une cause française, la limitation à 100 cv de la puissance des motocycles, effective en France, et en France seulement, depuis 1986¹⁹. En face de lui, les intérêts motards ne seront, au départ, guère défendus que par un Simon Milward dont on a vu plus tôt les précaires conditions d'exercice. Celui-ci réussira pourtant, comme l'analyse de façon pertinente Éric Thiollier, alors coordinateur technique de la FFMC, à faire coïncider les intérêts des organisations motardes, et ceux du Parlement Européen :

« la Commission et notamment son commissaire chargé de l'industrie Martin Bangemann s'était donc mis en tête de généraliser à l'Europe entière la loi des 100 cv instaurée en France, et là, il y a baston. Il y a baston parce que ça passe pas du tout chez les Anglais, ça passe pas chez les Italiens, on allait tuer dans l'œuf l'industrie de la moto européenne qui à l'époque renaissait de ses cendres, puisque c'était l'époque de la relance de Triumph et où Ducati reprenait du poil de la bête, donc la Commission s'est retrouvée face au Parlement qui, astucieusement lobbyé par le très efficace Simon Milward, arrive à faire prendre fait et cause pour la moto par le Parlement face aux technocrates, on va dire, il joue sur le déficit démocratique, il dit : « il y en a marre de ces technocrates qui nous imposent des réglementations sans aucune justification statistique, on est sur des préjugés, des a priori ». A l'époque le Parlement voulait montrer un peu ses muscles et rappeler à la Commission qu'il n'était pas une chambre d'enregistrement de ses décisions mais qu'il jouait un rôle en tant que

18 L'ETSC, qui se présente sur son site web comme une « organisation indépendante à but non lucratif consacrée à la réduction du nombre et de la sévérité des conséquences des accidents dans les transports » ne s'intéresse en fait guère qu'à la sécurité routière. Il regroupe des entités de nature diverse mais, pour l'essentiel, centres de recherche publics et universitaires sur la sécurité dans les transports, à la notable exception de l'INRETS.

19 Si cette restriction a une forte portée symbolique, puisque, d'une manière tautologique, elle fonde la moto comme un objet tellement dangereux qu'on ne saurait le laisser tel quel entre les mains de ses utilisateurs, si expérimentés soit-ils, si elle a aujourd'hui d'importantes conséquences matérielles, puisque plus de la moitié des motos vendues en France ont leurs moteurs bridés, elle passa longtemps inaperçue. Dans une forme de compromis assez typique, le contournement de la restriction se faisait en effet dans la plus grande impunité, la « remise aux normes européennes » de sa machine étant effectuée de façon routinière par les concessionnaires. C'est seulement avec le durcissement de la répression, en 2006, que cette mesure sera contestée par la FFMC, selon des modalités sur lesquelles on reviendra plus loin.

représentant du peuple, représentant élu des citoyens et c'est vrai que la FEM a bien joué là-dessus en fournissant un sujet au Parlement avec lequel il pouvait aller au baston avec la Commission sans pour autant que ce soit un sujet trop grave, qui remette en péril... si ça avait été sur la politique agricole commune, un sujet plus vaste, ça aurait été certainement plus difficile. Là, suite à un ensemble de votes le Parlement rejette à plusieurs reprises cette proposition de directive et oblige à aller jusqu'au comité de conciliation. »

Au fond, la FEM, représentant non pas ces intérêts commerciaux auxquels on associe souvent la pratique du *lobbying*, mais ceux, bien plus légitimes, d'associations de citoyens, offrait ainsi au Parlement, seule institution européenne directement élue au suffrage universel et sans cesse à la recherche d'un accroissement de ses pouvoirs, une occasion en or de « *montrer ses muscles* ». Le sujet, en effet, était technique, de faible portée, indépendant des appartenances politiques, et il ne concernait qu'une population spécifique, peu nombreuse, mais qui pour autant n'avait aucune raison de voir ses droits attaqués par la Commission. Il pouvait, de plus, être décliné en plusieurs causes, et trouver donc d'autres défenseurs que les seuls motards, celle, par exemple, de la sauvegarde de l'emploi et de l'industrie européenne des motocycles, spécialiste, avec ses petites séries et ses marques à la forte individualité, du haut de gamme, donc des machines puissantes qui seraient les premières victimes du projet de directive. Et la FEM saura trouver, à l'intérieur même de l'institution, des alliés en la personne de ces députés-motards, meilleurs avocats d'une cause que, par définition, ils connaissent, et partagent, comme l'allemand Bernd Lange, membre du SPD et collectionneur de BMW, et surtout le travailliste britannique Roger Barton. Celui-ci sera un des principaux acteurs de l'Eurodemo qui rassemblera 25 000 participants à Bruxelles en août 1996, où il fera sensation au guidon de sa Triumph, et dans sa tenue de cuir blanc frappée du drapeau européen et de la devise : « *ride free – rouler libre* ». S'afficher ainsi sera l'un des moyens qu'il emploiera pour combattre auprès de ses collègues les préjugés et l'ignorance qui entourent les motards, et banaliser ainsi leur situation.

Le combat durera plusieurs années et, comme le dit Éric Thiollier, sera « *homérique* » ; mais les tentatives répétées de passage en force du Commissaire, essayant en permanence de faire voter la même directive, à la fois seront contre-productives, et engageront le Parlement et la Commission dans une lutte d'influence dont l'enjeu dépassera largement l'objet initial, et qui s'achèvera par la victoire du Parlement. La limitation sera donc rejetée, la France gardant seule, à titre d'exception, la possibilité de conserver la sienne.

La professionnalisation du lobbying

Cette aptitude au *lobbying* dont Simon Milward fait la démonstration, activité pour laquelle il n'est pas particulièrement formé mais qui découle en partie de ses fonctions précédentes, dans lesquelles il s'occupait des relations avec la presse au sein du MAG, témoigne aussi des particularités d'une culture politique britannique dont Roger Barton fait état :

« En Grande Bretagne, il est d'usage que les députés soit l'objet d'actions de lobbying de la part de simples citoyens. (mais au Parlement européen) l'idée que des individus puissent agir directement sur leur élus est un choc

culturel complet. Alors, au début, (les députés européens) étaient stupéfaits et abasourdis de recevoir des lettres de citoyens, actions coordonnées et encouragées par leurs groupes de défense des motards. Aussi, le syndrome de « l'ennemi commun » associé au projet de directive a incité les gens à faire des choses qui n'étaient pas banales pour eux, même si elles le sont en Grande-Bretagne. Et, souvent, Simon Milward et moi réfléchissions ensemble et nous nous disions : « maintenant, on devrait vraiment essayer de faire envoyer des lettres sur ce sujet-là ». (...) Et les gens écrivaient à leurs députés, leurs lettres personnelles à leurs propres députés dans les différents pays, et les députés venaient me voir et me disaient : « que faut-il que je réponde à ces lettres ? ». Et ce n'est pas une combine du processus démocratique, c'est un moyen de le mettre en marche. Ce n'est pas de la manipulation, c'est dire qu'il appartient au citoyen de prendre part au processus » (McDonald-Walker, 2000, p. 167, traduction personnelle)

En plus de témoigner de la collaboration étroite entre le député travailliste et le mouvement motard, le récit de Roger Barton montre bien comment, dans ce moment historique où toutes les occasions politiques sont ouvertes, s'élabore plus qu'une réglementation unique. La nécessité de bâtir une communauté politique avec des acteurs provenant de cultures variées oblige à faire preuve d'ouverture à l'égard de celle des autres, à produire ainsi une sorte de culture syncrétique propre à l'Union européenne, et conduit donc à importer des processus, et des procédures, au départ inconnus, mais qui, puisqu'ils sont employés par de simples citoyens, viennent renforcer la dimension démocratique d'une institution dont, face à « l'ennemi commun », elle constitue le capital essentiel. De fait, le Parlement restera le partenaire privilégié du mouvement motard, et les bonnes relations seront en quelque sorte institutionnalisées à partir de 1997, par la création d'une balade à moto annuelle ouverte à tout le personnel du Parlement, motards ou simples passagers, et pas seulement aux députés, la MEP ride, que présente ainsi Éric Thiollier :

« L'idée, c'était de dire aux députés européens : on vous parle de sujets techniques, de morts d'accidents de pollution de truc rébarbatifs tout au long de l'année, pour une fois, une journée dans l'année on va pas vous parler de tout ça, on va arrêter de parler de la moto, on va en faire. Et puis c'était une manière de les remercier pour ceux qui avaient défendu nos dossiers, et puis ça a bien pris puisque bon en mal an chaque année il y a une dizaine de députés qui participent à cette balade au départ organisée dans la région de Strasbourg et puis ça devient un peu le rendez vous de tous les motards et de tous les amis de la moto au sein des institutions européennes, les assistants, les gars qui bossent au service traduction du parlement. »

La MEP ride joue ainsi en même temps sur plusieurs registres. Elle permet d'entretenir des relations personnelles suivies non seulement avec les députés et leurs assistants, mais plus généralement avec le personnel du Parlement. Promenade tranquille et estivale, elle présente à la fois la moto sous son meilleur jour, et offre l'occasion de participer à une expérience que seuls des motards peuvent proposer. Occasion d'entrer à peu de frais dans cet univers méconnu de la moto, elle contribue donc à en banaliser l'usage, ce qui est le premier objectif de ses défenseurs. Mais on s'aperçoit, en consultant la liste des participants que, le plus

souvent, les mêmes noms reviennent, motards, ou sympathisants, tels Ari Vatanen, député finlandais et ancien champion du monde des rallyes, et que la MEP ride peine à recruter au-delà du cercle des amateurs et des praticiens de la moto et de l'univers mécanique, au-delà donc de ceux qui sont d'avance acquis à la cause.

La MEP ride témoigne d'autre part d'une évolution significative du répertoire d'action, puisque cette opération typique des relations publiques s'affirme au moment même où les Eurodemos disparaissent, la dernière ayant lieu à Bonn en août 1998, victimes, d'une certaine façon, de leur succès, puisque, comme le dit Éric Thiollier, en charge pour la FFMC d'organiser l'Eurodém0 1994 à Paris, elles entraînent :

« des questions de logistique assez importantes puisqu'on n'accueille pas 25 000 motards venus de toute l'Europe à Paris comme ça d'un claquement de doigts, donc entre la mise en place des campings, l'organisation du service d'ordre de la manif, la communication autour, tout ça alors qu'il n'y avait pas encore la structure salariée, en 1994 il devait y avoir un pauvre mi-temps qui se battait dans les locaux prêtés par la Mutuelle rue de Lyon, c'était pas évident évident, et puis on y arrive quand même puisque l'Eurodemo a eu lieu avec un certain succès, et je crois que ça reste dans l'histoire du mouvement motard la plus grosse manif jamais organisée, c'est vrai qu'on avait eu l'accord de toutes les fédérations européennes qui venaient à Paris et qui voulaient en découdre avec le gouvernement français qui avait été à l'origine de la loi des 100 cv. »

Si la question du coût, pour des organisations toujours contraintes pas leurs faibles moyens financiers, se pose d'autant plus que l'on est passé des 5 000 participants de 1988 à 25 000 seulement six ans plus tard, celle des bénéfices à tirer de ces actions s'impose aussi. Les liens tissés avec le Parlement, la légitimité dont bénéficie ainsi la FEMA, la connaissance de ses dossiers dont elle a fait preuve lui permettent de se passer des démonstrations bruyantes, dont, au fond, l'objectif premier était d'attirer l'attention, et de le faire d'une manière que personne ne puisse ignorer, au profit de la balade tranquille. Et cette cassure dans le répertoire d'action se lit clairement dans ce que l'on a pu reconstituer, à partir de sources diverses mais provenant de la FEMA en premier lieu, des biographies des principaux permanents de l'organisation, secrétaires généraux, mais aussi chargés de relations politiques, c'est à dire, en fait, lobbyistes en chef, biographies qui sont présentées dans les tableaux suivants :

**Biographies des principaux permanents de la Federation of European
Motorcyclists' Associations
Secrétaires généraux**

1992 - 1999	
Simon Milward (UK)	Né à Strete, Devon, en 1965
Formation	1982-1983 : Exeter Technical College
Activité professionnelle	1985-1989 : responsable du contrôle qualité, société de reprographie 1989-1990 : responsable du MAG, région sud-ouest 1990-1992 : responsable presse national, MAG 1992-1999 : secrétaire général, FEM puis FEMA 2000 : entame un tour du monde à moto dans un but humanitaire 2005 : décède durant son tour du monde dans un accident au Mali
1999 – 2002	
Bob Tomlins (UK)	
Formation	Graphiste
Activité professionnelle	1999-2002 : secrétaire général provisoire de la FEMA 2002-2004 : adjoint au secrétaire général de la FEMA
2002 - 2006	
Antonio Perlot (IT)	Né à Vienne (Autriche) en 1970 Parents diplomates, père italien, mère suédoise
Formation	Diplômé en sciences politiques et relations internationales, Université de Rome
Activité professionnelle	ONG italienne d'aide humanitaire InterSOS (mission au Kosovo) consultant en affaires publiques à l'EPRO (association des industries du recyclage des plastiques) Bruxelles 2001-2002 : chargé des relations politiques à la FEMA 2002 - 2006 : secrétaire général de la FEMA 2006 - : chargé de relations publiques, ACEM
Langues	Italien, Français, Anglais, Portugais
2006 -	
Aline Delhayé (BE)	Née en 1975
Formation	1986-1994 : éducation secondaire au Congo/Zaïre et en Belgique 1995 : Pacific Language Institute, Vancouver 1996-2001 : Master de traduction (anglais, espagnol), Institut Supérieur des Traducteurs et Interprètes, Bruxelles 1997-1998 : diplôme d'études hispaniques, Universidad Complutense, Madrid 2001-2006 : Master en ressources humaines, Institut Catholique des Hautes Études Commerciales, Bruxelles
Activité Professionnelle	2001 - 2003 : Membre du bureau de la Fédération des Étudiants Francophones 2001 - 2004 : (temps partiel) responsable des relations humaines au bureau de Telefonica, Bruxelles 2004- 2006 : Responsable de la communication de l'ACEM 2006 - : secrétaire général de la FEMA
Langues	Français, Anglais, Espagnol, Néerlandais, Portugais

Chargés de relations politiques

<p>1999 – 2001 Éric Thiollier (FR)</p> <p style="text-align: center;">Formation</p> <p style="text-align: center;">Activité professionnelle</p> <p style="text-align: center;">Langues</p>	<p>Né à Varsovie en 1968 Fils d'un attaché d'ambassade Enfance à Varsovie, Budapest, Berlin, Moscou Retour en France en 1980</p> <p>Maîtrise d'informatique, Université Paris VI</p> <p>1995-1998 : coordinateur technique FFMC 1999-2001 : chargé des relations politiques à la FEMA 2001-2003 : chargé de divers projets au sein de l'ACEM 2003 - : délégué général FFMC</p> <p>Français, Anglais, Allemand</p>
<p>2001 - 2002 Antonio Perlot (IT)</p>	
<p>2004 – 2007 Filippo Marino (IT)</p> <p style="text-align: center;">Formation</p> <p style="text-align: center;">Activité professionnelle</p> <p style="text-align: center;">Langues</p>	<p>Licence de droit européen et international, La Sapienza, Rome 2003 : Master de droit international, University College, Dublin</p> <p>2003 : stagiaire à la Commission Européenne, DG environnement 2004 : assistant de Marco Pannella, Parlement Européen 2004 - 2007 : chargé des relations politiques à la FEMA 2008 - : consultant indépendant, affaires européennes</p> <p>Italien, Anglais, Français</p>
<p>2007 - 2009 Virginie Peters (BE)</p> <p style="text-align: center;">Formation</p> <p style="text-align: center;">Activité professionnelle</p> <p style="text-align: center;">Langues</p>	<p>1999 : baccalauréat européen, École européenne de Bruxelles 1999 - 2003 : Master d'histoire européenne et de littérature allemande, Université d'Edinburgh 2004 - 2005 : Master de politique internationale, Université libre de Bruxelles</p> <p>2005 - 2007 : assistante de communication, International Diabetes Federation 2007 - 2009 : chargée des relations politiques à la FEMA</p> <p>Français, Anglais, Allemand, Néerlandais, Danois</p>
<p>2009 - Hugo Roebroeck (FR)</p> <p style="text-align: center;">Formation</p> <p style="text-align: center;">Activité professionnelle</p> <p style="text-align: center;">Langues</p>	<p>Né en 1981</p> <p>Diplôme de l'IEP Strasbourg, mention relations internationales Master de gestion de projet international, Université Paris XII</p> <p>2007 - 2009 : gestionnaire de projets, ambassade de France à Sainte Lucie 2009 - : chargé des relations politiques à la FEMA</p> <p>Français, Anglais, Espagnol, Allemand</p>

Si les effectifs sont, par définition, faibles, il est d'une part, difficile de faire mieux, puisque l'on trouve ici un recensement exhaustif des divers titulaires des postes en question. D'autre part, l'évolution, le passage, en quelque sorte, d'une première génération de militants dans l'âme, dont Simon Milward présente le prototype, à une seconde génération pourvue d'un capital scolaire bien plus fourni, parfaitement adapté aux exigences des affaires européennes et tout à fait équivalent à celui des fonctionnaires avec lesquels il faut négocier, semble suffisamment clair pour nourrir une analyse pertinente.

Dans un premier temps la FEM, fortement dépendante du Motorcycle Action Group britannique, est mise en place par des pionniers qui se consacrent totalement à cette tâche, au premier rang desquels on trouve donc Simon Milward. En 1989, celui avait abandonné son emploi salarié pour créer le poste de responsable du MAG dans le sud-ouest de la Grande Bretagne, dans des conditions qu'il décrit ainsi :

« quand j'ai commencé à travailler à plein temps pour le MAG, je n'ai bénéficié d'aucune rémunération du Comité national. Alors j'ai écrit à tous les membres de la région sud-ouest, en leur demandant de me donner de l'argent par un virement mensuel, et j'ai pu subsister grâce à cela. Et au bout de six mois, le Comité a décidé de me payer. » (McDonald-Walker, 2000, p. 126, traduction personnelle)

On comprend alors qu'il n'ait guère eu de difficultés à s'accommoder des conditions précaires des premières années de la FEM, tout comme l'on ne s'étonnera pas que, une fois la structure établie et ses réseaux construits, il se soit engagé pour une autre cause, ce tour du monde humanitaire qui lui sera fatal.

Après lui, après Bob Tomlins, ancien syndicaliste, les secrétaires généraux qui leur succéderont, et plus encore les chargés de relations politiques, auront tous un profil radicalement différent. Fortement polyglottes, diplômés d'études supérieures avec, souvent, des cursus internationaux et des formations suivies dans plusieurs pays, ils sont aussi nombreux à avoir une expérience préalable de lobbyiste, dans une grande entreprise ou, plus souvent, dans une ONG. Ils correspondent donc mot à mot au portrait des jeunes lobbyistes du Comité des Organisations Professionnelles Agricoles, créé dès 1958, au lendemain du Traité de Rome, et qui représente à Bruxelles les principaux syndicats d'agriculteurs, tel que le trace Marie Hrabanski :

« Les lobbyistes appartiennent majoritairement aux classes sociales privilégiées économiquement, culturellement et socialement. Ayant souvent un père et une mère de nationalités distinctes, les représentants d'intérêts européens ont fréquemment été amenés à résider dans des pays différents. Ces expériences prolongées à l'étranger ont développé leurs capacités à communiquer dans plusieurs langues (...) Tous en maîtrisent au moins trois, la grande majorité en parle couramment quatre. » (Hrabanski, 2005, p 51-52)

Ces compétences, et cet habitus, ne se distinguent en rien de ceux de leurs interlocuteurs, les fonctionnaires européens, et constituent un critère préalable à leur recrutement :

« Les professionnels de l'Europe, compris comme ceux qui vivent de l'Europe et pour l'Europe, sont majoritairement surdiplômés. Le futur lobbyiste devra donc être à l'aise dans un milieu peuplé de personnes hautement qualifiées, ayant suivi des études d'économie, de droit ou

d'agronomie ». (Hrabanski, 2005, p. 57)

A l'inverse, leur connaissance des enjeux de la politique agricole n'entre pas en ligne de compte :

« Les savoirs agricoles ne paraissent pas constituer une ressource décisive pour négocier un emploi au COPA. Certains lobbyistes ont été recrutés alors qu'ils ne possédaient que des connaissances très limitées sur la politique agricole commune. La plupart n'avaient qu'une idée très abstraite des dossiers dont ils allaient avoir la charge » (Hrabanski, id)

Car si l'on sait, avec Patrick Champagne, combien le monde agricole est fractionné, au point qu'il n'existe, entre le céréalier de la Beauce, le viticulteur des grands crus bordelais et le fruiticulteur du Vaucluse, d'autre point commun que le fait de travailler la terre, c'est aussi un milieu où le niveau d'études est souvent faible, et un univers, au moins dans sa cellule de base, l'exploitation agricole, fort peu internationalisé. Le COPA recrute donc des lobbyistes peu au fait de son métier mais qui seront ensuite, grâce à « *l'ensemble du groupe des pairs* », formés aussi bien aux aspects techniques de leurs dossiers qu'instruits sur le capital social dont ils auront besoin. (Hrabanski, 2005, p. 58)

En dehors du fait que, sans même tenir compte de ses interprètes, le COPA comprend plus de quarante permanents alors que, depuis juillet dernier, la FEMA fonctionne avec quatre salariés²⁰, la grande différence entre les lobbyistes des deux organisations tient à cette connaissance préalable du milieu. Car les permanents de la FEMA sont toujours, et d'abord, motards, voire « motard passionné » comme le dit la biographie de Mario Nelo lequel, avec sa VFR800, machine de connaisseur, prestigieuse et onéreuse avec laquelle il a accompli en 2007 un grand voyage, reliant Londres à Jérusalem, cumule deux des éléments de distinction les plus valorisés de l'univers motard. Une fois de plus, avec cette propriété qu'a la moto de transcender les catégories sociales et les métiers, on dispose d'une quantité suffisante de ces oiseaux rares, motards, polyglottes, de formation internationale, bac +5 dans des disciplines, le droit ou les sciences politiques en particulier, utiles pour des lobbyistes, et rompus aux enjeux européens, pour que la FEMA ne paraisse pas éprouver de difficultés à recruter, et à le faire fréquemment. Plus encore, les candidats sont prêts à se consacrer, pendant quelques années, à la cause motarde, alors même que cette expérience particulière acquise dans une toute petite structure semble a priori, à une particularité près sur laquelle on reviendra plus bas, bien plus difficile à valoriser ensuite que celle des lobbyistes du COPA :

« Ces professionnels demeurent en moyenne trois ans dans l'organisation. (...) il s'agit d'une petite équipe où les postes à responsabilités sont très restreints et ne sont pas prolongés par d'autres fonctions. De plus, le salaire proposé aux représentants d'intérêts ne semble pas être à la hauteur de ceux offerts sur le marché du lobbying bruxellois. Cependant, un passage au COPA se valorise parfaitement auprès d'une multitude d'instances. L'organisation est considérée, par l'ensemble des professionnels de la représentation, comme une « très bonne école ». (Hrabanski, 2005, p. 55)

Alors, on pourrait presque se demander si, comme pour les avocats de la

20 En plus de la responsable administrative, la belge Christina Gesios, en plus de la secrétaire générale et du chargé de relations politiques, la FEMA a recruté le 1er juillet 2009 et pour deux ans Mario Nelo, assistant de recherches, master de droit, diplomatie et sécurité de l'université de Coventry et qui parle l'anglais, le français, l'italien, l'arabe et l'albanais.

Commission juridique de la FFMC, il n'existerait pas pour ces jeunes motards diplômés et en début de carrière une sorte de devoir moral les incitant à rejoindre la FEMA. Et l'on peut postuler que l'emploi qu'ils y trouvent alors et qui, souvent, constitue un premier poste stable, est pour eux une occasion d'entamer une carrière qui se poursuivra ensuite ailleurs, un peu à l'image de l'engagement humanitaire des professions médicales. Disposer de professionnels de haut niveau que l'on n'a pas les moyens de rémunérer à leur juste valeur se paye sans doute d'une autre manière, par cette importante mobilité que l'on constate en particulier chez les chargés de relations politiques. Mais l'existence même de ce vivier de professionnels apporte un signe de plus de cette mutation que l'on a déjà relevée au Secrétariat National de la FFMC, dans l'antenne parisienne du mouvement, aussi bien qu'avec la création de la Commission juridique, mutation dans laquelle les fondateurs, disposant dans leur grande majorité d'un faible capital scolaire, sont progressivement rejoints par de nouvelles générations de militants bien mieux formés.

Aussi, il est intéressant d'analyser cette évolution en regard d'un article de Sydney Tarrow, paru en 2000 dans *Culture et conflits*, et consacré à la contestation transnationale. Il y oppose deux types d'organisations portant cette contestation, qui se distinguent par leurs ressources, leurs relations avec les institutions, aussi bien que par leur répertoire d'action, les mouvements sociaux d'un côté, et de l'autre ce qu'il qualifie d'organisations internationales non-gouvernementales. D'une part, écrit-il, « *les mouvements sociaux transnationaux s'engagent dans une interaction soutenue de contestation avec les États, les acteurs multinationaux ou les institutions internationales, tandis que les OING ont des rapports plus institutionnalisés avec ces mêmes types d'acteurs* » et, de l'autre, « *Les OING sont largement composées d'élites, de personnes dévouées qui ont les moyens de voyager de par le monde, parlent des langues étrangères et possèdent les qualifications techniques, professionnelles et intellectuelles leur permettant de servir et de représenter les intérêts de ceux qu'ils soutiennent auprès des institutions internationales et des États les plus puissants. Bien que les mouvements sociaux aient également besoin de dirigeants, et se soient davantage professionnalisés pendant les dernières décennies, ils se basent, au moins selon notre définition, sur des « groupes socialement mobilisés engagés dans une interaction soutenue de contestation avec les détenteurs du pouvoir* » (Tarrow, 2000, p. 208-209)

Or, la FEMA a comme caractéristique de relever de ces deux univers, mais à des périodes distinctes. Et c'est justement son processus de professionnalisation qui l'a conduite d'un état à l'autre, d'une contestation appuyée sur les « *groupes socialement mobilisés* » dont les militants participaient aux Eurodemos, à des relations moins conflictuelles, moins épisodiques, et totalement institutionnalisées puisque la FEMA est, comme tant d'autres, inscrite au « registre des représentants d'intérêts » de la Commission européenne, et qu'elle se consacre, avec ses permanents qui « *possèdent les qualifications techniques, professionnelles et intellectuelles* » nécessaires, à des actions de *lobbying* classiques, qu'ils s'agisse de représentation, avec la MEP ride, ou d'influence, pour tout ce qui concerne la définition de l'univers réglementaire des motards.

Mais l'organisation motarde possède une autre particularité, la solidité de ses liens, que l'on voit à l'œuvre lorsque ses permanents passent de l'une à l'autre, avec l'ACEM, l'Association Européenne des Constructeurs de Motocycles, le lobby des

industriels du deux-roues motorisé. L'association des constructeurs permet aux permanents de la FEMA de connaître une évolution de carrière tout en restant à l'intérieur de l'univers des deux-roues, donc de réemployer des savoirs qui seraient ailleurs perdus, et témoigne du fait que, dans le monde de la moto, la démarcation ne suit pas les frontières habituelles. Il est en effet d'usage d'opposer, souvent de manière normative, en discréditant la première tout en valorisant la seconde, deux formes de représentation d'intérêts, celle des industriels, et celle des citoyens, les consommateurs par exemple, ce que, par définition, les motards sont aussi. Même si les points de vue de la FEMA et de l'ACEM sont loin de toujours correspondre, et peuvent même sérieusement diverger, la collaboration entre les deux organismes témoigne de l'existence d'une forme d'intérêt supérieur, partagé, et menacé, celui de la moto, aussi bien que du poids de la nécessité, qui conduit à mettre autant que possible en commun des connaissances, des compétences, et des ressources toujours rares.

Le recours au droit communautaire, arme contre la réglementation nationale

L'organisation progressive d'un espace réglementaire européen n'a pas comme seule conséquence la nécessaire redéfinition au niveau communautaire des textes nationaux : elle ouvre aussi une voie de recours contre les distorsions qui subsistent encore entre ces mêmes textes et le droit européen, et offre aux citoyens une possibilité d'action qui peut faire défaut à l'échelon national, celle de porter ces litiges devant une institution spécifique, la Cour de Justice des Communautés Européennes. Philippe Hamman décrit ainsi la manière dont les organisations de travailleurs frontaliers, créées pour résoudre ce type de contentieux extrêmement fréquent pour leurs adhérents, mettent cette possibilité à profit :

« La Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) est par définition l'institution compétente pour juger de la méconnaissance du droit communautaire par les États membres. Contrairement à d'autres groupements, les comités frontaliers ont ici un atout. Ils se fondent sur un principe reconnu : la libre-circulation au sein de l'espace communautaire. Dès lors, c'est devant la CJCE qu'ont été portées avec succès des revendications marquantes des organisations de frontaliers » (Hamman, 2005, p. 269)

Cette même possibilité sera exploitée en 2007 par la FFMC et la responsable de sa Commission juridique, en vertu d'un principe similaire, la libre circulation des marchandises. Même si elle ne se traduit pas dans l'immédiat par un succès, l'opération, dans les défis qu'il a fallu relever pour la mener à bien aussi bien par les modalités d'action retenues, mérite d'être détaillée.

Le décret n°84-1065 du 30 novembre 1984 définit la 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)* ». Simple alinéa de l'article R311-1 du Code de la route, cette disposition interdit l'homologation, donc la circulation sur la voie publique, de motos plus puissantes. C'est à cela que se réduit cette « loi des 100 cv » spécifique au droit français, et que Martin Bangemann a vainement tenté quinze ans plus tard d'introduire au niveau communautaire ; comme on l'a déjà vu, si cette tentative conduisit à un échec, la France, par dérogation à la directive 95/1/CE, conserva sa restriction nationale. Et

si la FFMC s'en préoccupe seulement en 2007, c'est parce que la loi Sécurité et développement des transports de janvier 2006 réprime fortement, en particulier pour les motocistes, la pratique jusque-là routinière connue sous le nom de « débridage » et qui consiste à rendre au moteur la puissance qui est la sienne dans les autres pays européens.

En lançant une procédure judiciaire, la FFMC tente donc de revenir sur une vieille exception, et emploie pour cela les armes du droit communautaire, auxquelles, comme le dit Catherine, la responsable alors tout juste recrutée de la Commission juridique, elle n'a recours que par défaut :

« J'avais proposé une action nationale (...), demander au ministère des Transports de supprimer cette loi des 100 cv, qui n'est pas une loi d'ailleurs, c'est un décret de 1984. Donc, (...) demander au Ministère l'abrogation du décret, et lui il a deux mois pour répondre et en l'absence de réponse, c'est négatif, et donc là faire un recours pour excès de pouvoir devant le Conseil d'État contre cette réponse négative. Alors on n'a pas choisi cette optique-là pour des raisons financières et politiques. Financières parce qu'un recours au Conseil d'État suppose un avocat au Conseil avec des frais assez importants, surtout pour une issue incertaine, malgré la certitude que j'ai que les arguments juridiques sont valables, mais le côté politique l'aurait emporté. »

Puisque les ressources pécuniaires sont limitées, l'arbitrage entre le coût de la procédure et ses chances de succès conduit à rechercher une autre voie, techniquement plus complexe, mais gratuite, le recours au droit communautaire. L'angle d'attaque choisi devait conduire la Cour de Justice des Communautés Européennes à lancer contre la France une procédure pour manquement à ses obligations communautaires, et, ainsi, à la faire condamner, sinon à retirer le décret en cause, ce qui relève des seules prérogatives de l'État français, du moins à se mettre en conformité, sous peine d'astreintes, avec la réglementation européenne. Mais, comme le précise Catherine :

« Le problème, c'est qu'un recours en manquement ne peut être initié que par un autre état membre ou par la Commission Européenne.(...) Donc on a lancé cette plainte devant la Commission Européenne, l'idée c'est de faire un recours en manquement contre l'État français, alors un recours en manquement vise à faire condamner un état parce qu'il ne respecte pas ses obligations communautaires, en l'espèce essentiellement la liberté de circulation des marchandises puisque la loi des 100 cv rend très difficile d'aller acheter sa moto en Espagne, en Italie ou ailleurs. (...) on s'est dirigé vers la Commission Européenne, qui fonctionne un peu comme quand vous êtes agressé, vous allez déposer plainte au commissariat. Après le procureur il poursuit, ou il poursuit pas. Là c'est le même schéma. »

Déposée par la seule FFMC, cette plainte n'en serait pas moins restée recevable. Le choix d'en faire une cause nationale, en lançant une campagne demandant la participation individuelle des motards, sera donc autant politique que symbolique. L'implication n'était pas mince, puisqu'il s'agissait pour chaque participant de télécharger et remplir un formulaire nominatif à renvoyer à la FFMC. Les 15 399 réponses reçues renforceront la légitimité de l'opération, aussi bien que celle du mouvement. Et le classement sans suite de la plainte dont décidera la Commission en juillet 2007, si elle clôt cette première procédure, en ouvre une autre, où la

FFMC utilisera dans le même but en septembre 2008 son droit de pétition devant le Parlement Européen, comme l'explique Catherine :

« là on exerce une autre action qui est un droit de pétition, qui est le même principe qu'une plainte à la Commission mais qui s'exerce cette fois devant le Parlement Européen. On a eu les premiers résultats, elle est recevable sur la forme donc, là, ils examinent le fond. En même temps, j'imagine que l'issue sera la même mais en tout cas ça a le mérite de poser le débat j'espère, et je garde bon espoir que ça aboutisse un jour. »

L'objectif, en effet, même en restant à l'intérieur du seul domaine réglementaire, ne se limite pas à sa stricte dimension judiciaire ; il est, plus encore, dissuasif. En utilisant avec insistance ces procédures complexes et parfois lourdes à mettre en œuvre, en mobilisant efficacement ses sympathisants, la FFMC fait la preuve aussi bien d'une compétence technique que d'une capacité de nuisance, et d'une obstination, qui ont si bien réussi à d'autres, par exemple dans le domaine de la défense de l'environnement. Elle vise donc autant à obtenir un hypothétique bénéfice immédiat qu'à exercer à plus long terme une pression suivie sur l'appareil d'État. Et le fait que deux rapports publics récents, dont l'un du Conseil National des Ponts et Chaussées, concluent à l'inutilité de la limitation de puissance valent sans doute comme un signal, celui que le maintien de cette exception nationale est désormais négociable.

Conclusion

Au moment de conclure son article sur l'émergence récente de mouvements sociaux qui se structurent à un échelon supra-national, Sidney Tarrow écrit :

« Par ailleurs, les groupes dont la légitimité et les intérêts ne sont pas reconnus par la Commission européenne manifestent de plus en plus dans les États membres contre ses décisions. Jusqu'à présent, peu d'entre eux sont devenus de véritables mouvements sociaux transnationaux, mais des événements comme la collaboration des ouvriers français et belges de Renault pendant la grève à Vilvoorde en 1997, la marche européenne des chômeurs, et les manifestations multinationales d'agriculteurs sont de plus en plus fréquents. » (Tarrow, 2000, p. 219).

À l'évidence, les 25 000 motards qui, avec la FEMA et autour des députés européens Roger Barton et Bernd Lange, se rassemblèrent à Bruxelles en juillet 1996 lors de l'EuroDemo 96 et qui, dit Hervé qui participait à la manifestation, étaient si nombreux que la tête du défilé finira par rejoindre la queue, ne firent, contre toute attente, pas suffisamment de bruit pour être entendus des sociologues spécialistes des mouvements sociaux. Mais ils auraient peut-être eu plus de chances de l'être par Olivier Fillieule. Celui-ci, en procédant au dépouillement des comptes-rendus policiers des manifestations s'étant déroulées à Nantes et Marseille entre 1980 et 1989, et à Paris en 1991, ne pouvait passer à côté des actions de motards qui se produisaient alors puisque même des événements bien plus minces, rassemblant souvent moins de cinquante participants, n'avaient pas échappé à l'attention de la police. Et, en effet, elles sont bien là : les pages 180 à 183 de *Stratégies de la rue* présentent des tableaux des « groupes organisateurs » ayant appelé à manifester parmi lesquels, dans la catégorie « associations », figurent bien les motards. À Marseille, où la FFMC était particulièrement active, on trouve ainsi autant d'appels à manifester pour la cause motarde que pour les causes féministes ou homosexuelles, et plus que pour les questions de logement ou de chômage. À Nantes, les motards sont tout autant présents que les autonomistes. Et à Paris, dans une liste qui comporte vingt et une entrées classées par ordre d'importance numérique, ils figurent, pour cette seule année 1991, en troisième position ce qui, d'ailleurs, semble un peu surprenant. Dans son analyse du militantisme associatif, Olivier Fillieule ne leur accorde pourtant aucune place. Leur aurait-il prêté attention, il aurait trouvé dans les manifestations de motards, pacifiques et institutionnalisées au point que les forces de l'ordre n'éprouvent même plus le besoin de les encadrer, un élément de plus à l'appui de sa thèse.

Sauf, bien sûr, chez Suzanne McDonald-Walker, on cherchera en vain, dans l'ensemble des travaux sociologiques consacrés aux mouvements sociaux utilisés pour ce mémoire, une autre référence, si ténue soit-elle, aux mouvements motards.

Aussi semble-t-il nécessaire de s'interroger, sans bien sûr pouvoir aller au-delà de l'hypothèse, sur la raison de cette étrange cécité. Par exemple, on peut d'abord chercher à définir comment le mouvement motard va s'inscrire dans une perspective qui lui est contemporaine, celle des « nouveaux mouvements sociaux », quand bien même celle-ci paraîtrait aujourd'hui bien dévaluée. Fort actifs à partir des années 60 et jusqu'aux années 80, ces mouvements se distinguaient par leur nature, transversale par rapport aux catégories sociales, leurs revendications, débordant le strict registre utilitariste, et la nouveauté des causes qu'ils représentaient, féministes, homosexuelles, environnementalistes, autonomistes ou, essentiellement aux États-Unis, revendiquant une égalité de droits pour des populations discriminées. Comme on l'a vu, le mouvement motard regroupe bien tous ces paramètres, plus un. À bon droit, le caractère de nouveauté de revendications dont certaines, le féminisme ou les droits civiques, étaient apparues à la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle, a été contesté. Dépourvu d'antériorité pour des raisons que l'on connaît, le mouvement motard, né dans la seconde moitié des années 70 peut, seul, revendiquer son caractère historiquement original. De ce point de vue, aucun mouvement n'est donc plus « nouveau mouvement social » que lui ; il est pourtant totalement absent de ces travaux.

Si les motards peinent à attirer l'attention du chercheur, c'est peut-être aussi parce que leurs effectifs, de militants comme de manifestants, restent limités à quelques milliers de personnes. Même s'il choisit expressément un cas extrême, Lilian Mathieu consacre pourtant sa thèse à des mobilisations de prostituées qui ne rassemblent que quelques dizaines d'acteurs. De la même façon, l'attention accordée aux mobilisations de « sans » montre que la pénurie de ressources qui handicape certaines protestations ne décourage pas les analyses. Et sans doute commence-t-on ainsi à comprendre les raisons du désintérêt qui frappe les motards. Car on l'a vu, il n'est pas si simple de les faire rentrer dans la case des mouvements à faibles ressources. Pourtant, si l'on retient les mêmes critères quantitatifs que Guillaume Garcia, qui oppose, dans le champ du soutien aux démunis, structures radicales, avec leurs quelques permanents et leur budget de quelques dizaines de milliers d'euros, et structures gestionnaires qui peuvent compter plusieurs centaines de salariés, la FFMC relève indiscutablement de la première catégorie. Seulement, elle dispose de la propriété unique de s'appuyer sur une structure économique forte, la Mutuelle qui, bien qu'elle n'ait pas directement d'objectif militant, lui apporte un soutien financier régulier. Financièrement autonome en partie grâce à elle, à l'abri du besoin et du recours aux subventions publiques, la FFMC ne dépend pas non plus de soutiens médiatiques externes puisque, dans le milieu motard, aucune publication n'est mieux placée que Moto Magazine pour assurer la publicité de ses actions. Les conséquences de ce fonctionnement, en quelque sorte, autarcique, et même si cette autarcie n'a rien d'intentionnel ni de théorisé, et découle simplement d'une situation de fait, et de l'inutilité d'une démarche qui consisterait à aller chercher ailleurs ce que l'on a déjà chez soi, se payent sans doute, par une sorte d'effet de miroir, d'une faible visibilité dans l'espace médiatique grand public qui, elle-même, n'est pas sans conséquences.

Il n'y a alors rien d'étonnant à ce que toute une branche de la sociologie politique, celle qui puise ses matériaux dans le dépouillement des grands quotidiens nationaux, rate ce mouvement invisible, puisqu'il est presque totalement absent de leurs colonnes depuis vingt-cinq ans. En même temps, au delà d'un pur problème

méthodologique, cette situation pose la question de savoir qui fixe l'agenda du chercheur, et comment se construit une certaine forme de légitimité d'une cause, qui en fera un objet d'études respectable. Car si les motards ont disparu des quotidiens, c'est sans doute parce que, à l'opposé des populations démunies, ils n'avaient aucun de ces caractères qui font les bons clients des récits du malheur. S'ils appartenaient souvent à des catégories sociales populaires, du moins avaient-ils un emploi, et ce salaire qu'ils engloutissaient dans leur passion déraisonnable, la moto. S'ils revendiquaient, ils le faisaient sans recourir à la violence, et sans avoir besoin de monter ces opérations spectaculaires qui nourrissent les feuillets des journaux télévisés. S'ils s'organisaient, c'était de manière autonome, entre motards, sans faire appel à des sympathisants, adhérents de bonne conscience, ni faire l'objet de ces pétitions d'intellectuels qui légitiment les causes orphelines. Et s'ils étaient victimes, c'était d'accidents causés par des automobilistes, donc d'événements concrets, d'incidents spécifiques, de responsabilités individuelles mais dans lesquelles tous les automobilistes pouvaient se reconnaître, et s'imaginer coupables, et pas de ces grandeurs abstraites et commodes que sont la mondialisation néolibérale, le capitalisme financier ou la casse des services publics.

On le voit, les mouvements motards n'ont aucune des qualités nécessaires pour entrer dans l'agenda des journalistes ; mais, exactement pour les mêmes raisons, ils n'ont rien pour figurer dans les programmes des chercheurs. Il n'est donc pas surprenant que seuls des motards s'intéressent aux motards ; tel est le cas de Suzanne McDonald-Walker, mais aussi d'Elaine Hardy, qui a soutenu son doctorat de sociologie en 2007 à l'université de Warwick et effectué des recherches pour le MAG britannique et la FEMA, ou des contributeurs à l'*International Journal of Motorcycle Studies*, journal de *cultural studies* hébergé par la Nova Southeastern University, en Floride. Particulier, cet univers n'a pourtant rien de fermé, d'ésotérique ou de secret. En fait, seuls les groupes de *bikers* délinquants, en tant que délinquants et pas en tant que motards, correspondent à ces propriétés ; c'est pourtant à eux seuls que la majorité des travaux sociologiques consacrés aux motards s'intéressent. Il est vrai que, comme délinquants, ils entrent dans un cadre de recherches sociologiques connu et reconnu, lequel permet de faire l'économie matérielle et intellectuelle d'une approche de ce monde étrange, à la fois proche, puisque l'on côtoie quotidiennement ses membres, et lointain puisque, pour y accéder, il faut, et il suffit de, investir dans l'obtention d'un permis de conduire qui ne sert que pour la moto. Le problème est donc toujours le même : l'univers motard ne s'offre qu'à ceux qui franchissent cette barrière à l'entrée ; et cet investissement, qui donne accès à une culture particulière et n'est pas réutilisable en dehors de celle-ci, n'a de sens que s'il est effectué pour lui-même, pour devenir motard, et pas à des fins de recherches en sécurité routière, de planification urbaine, ou d'études ethnographiques. En conséquence, la richesse de cet objet n'est perceptible qu'à ceux qui font déjà partie de ce monde.

Cette richesse peut se lire comme un cumul de spécificités, qui découlent à la fois des particularités de l'univers motard, et des contraintes que les motards doivent affronter au moment de descendre dans la rue. Avec les motards, on a en quelque sorte affaire à un militantisme en deux étapes et à temps partiel. Le premier acte d'engagement consiste à rouler à moto, et donc à rejoindre, qu'on le veuille ou non, un groupe social dévalorisé et étiqueté comme déviant, mais aussi un univers où cette qualité de motard s'affirme, au yeux de tous, *insiders* comme profanes, de la

façon la plus visible qui soit. Puisque être motard, c'est prendre part à une même culture, tous les motards savent qui en fait partie, comment les reconnaître, où les trouver, voire de quelle manière déceler les signes plus subtils auxquels on reconnaît les « purs », plus engagés dans la pratique, donc sans doute plus susceptibles de s'engager dans un mouvement. Par ailleurs, être motard n'est pas un métier, sauf, essentiellement, pour ces professions particulières qui n'ont pas le droit de grève, et la grève ne fait en conséquence pas partie des options du répertoire d'action. L'engagement sera donc à temps partiel puisque, à l'exception des rares permanents du Secrétariat National, tardivement apparus, ou des salariés des structures de soutien, lesquels sont de toute façon déjà occupés à autre chose, tous ont d'autres occupations que la défense des motards. Cette situation détermine à la fois une limite, par la quantité de ressources disponibles mais aussi, peut-être, dans la vigueur de l'engagement à attendre, puisque, si la défense de la moto est une cause, cette cause n'est pas vitale, ce qui explique pourquoi on évite le recours à la violence et d'une manière générale à toute forme d'action extrême, se mettant, soit ou les autres, en danger, et une chance. Pouvoir transcender les catégories sociales, même si, au début du mouvement, l'univers motard se confondait avec une population jeune, masculine et de faible niveau scolaire, apporte la garantie de toujours trouver en son sein le professionnel qualifié dont on a besoin pour une tâche déterminée, qu'il s'agisse, autrefois, d'un pilote de ligne ou, aujourd'hui, de ces professionnels du *lobbying* qui ne se distinguent de leurs collègues européens que par le port d'un casque intégral. Dès lors, les propriétés importantes du mouvement s'expliquent sans grandes difficultés.

Puisque toutes les compétences techniques propres aux motards étaient détenues par des motards, et le plus souvent par eux seuls, les structures de soutien en projet ont pu s'incarner dans des entités viables, et le faire d'autant mieux que la période était encore propice aux initiatives de cet ordre, et à la mobilisation qu'elles impliquaient. Ainsi se sont à la fois développés un mode de fonctionnement sinon autarcique, du moins endogène, et une forte dépendance envers des ressources externes, sur la disponibilité desquelles le mouvement n'avait guère de prise. Au-delà des circonstances, configuration électorale ou luttes internes, la véritable mutation du mouvement n'a pu avoir lieu qu'avec l'arrivée d'une nouvelle génération de militants, née d'un changement plus profond, cette évolution dans la composition de la population motarde qui, d'une part, avance en âge, et accueille d'autre part des nouveaux venus dont les qualifications permettent d'élargir le répertoire d'action. Toute son histoire, au fond, se résume à gérer au mieux les ressources disponibles, et à exploiter les ouvertures qu'elles apportent.

On se trouve donc face à un mouvement qui se déploie d'une façon d'autant plus fluide qu'il ne s'encombre pas de présupposés idéologiques, revendique son apolitisme, même si cette revendication n'interdit pas certaines formes d'engagement, et affirme son indépendance à l'égard du monde politique. Ce qui, en partie, explique peut-être son principal échec : si la FFMC a réussi à devenir un acteur central de l'univers motard, elle n'a jusqu'à aujourd'hui guère eu d'influence en dehors, qu'il s'agisse de modifier la ligne de son principal ennemi, l'appareil d'État et sa politique restrictive conduite à travers la sécurité routière, ou de changer les représentations que le grand public entretient à l'égard de la moto. Le mouvement ne défend pas seulement une cause marginale et obscure, il le fait aussi avec peu de moyens, et peu de relais, dans la presse comme auprès des politiques.

D'où cette limite dans les pressions qu'il peut exercer, limite renforcée par la faiblesse de ses effectifs et la vulnérabilité même du motard. Bloquer le périphérique ne peut durer qu'un bref moment, et il ne fait pas de doute que face, par exemple, à l'intervention d'un canon à eau, les motards résisteront infiniment moins bien que les routiers et leurs 38 tonnes.

Car le mouvement motard est, aussi, un mouvement d'usagers de la route et, jusqu'à présent, le seul à combattre une politique répressive de plus en plus pesante, qui, depuis 1998, aggrave les sanctions, multiplie les dispositions réglementaires, et produit des textes qui font de facto entrer dans l'illégalité les pratiques les plus banales, comme la traditionnelle sortie du weekend. Cet activisme législatif n'est que le reflet du statut nouveau acquis par la sécurité routière, grande cause nationale qui, conjuguant l'action des politiques, des media et de l'appareil d'État, retrouve, par son recours aux histoires édifiantes fournies par les associations de victimes, les accents pathétiques d'un Christian Gerondeau, et développe un de ces argumentaires sommaires qui ne fonctionnent que par la désignation de coupables collectifs, parmi lesquels les « motards », qualification englobant tous les deux-roues motorisés, se voient assigner le statut scolaire de « mauvais élèves » de la circulation routière.

La répétition de ces stéréotypes n'est pas pour rien dans la persistance, du côté du grand public, de représentations stigmatisantes contre lesquelles il n'est d'autre arme que la banalisation des motocycles. Rédigeant la nécrologie d'un universitaire décédé à l'âge de 74 ans, Pierre-Antoine Delhommais écrivait ainsi dans *Le Monde* du 7 juin 2009 : « *Il pratique volontiers le surf après ses cours, la moto aussi. Une photo le montre, barbiche au vent, la bonne soixantaine, en blouson de cuir, chevaucher un engin surpuissant* ». Sir Clive Granger, ce vieillard indigne, avait obtenu le Prix Nobel d'économie en 2003. Pour le chroniqueur économique du quotidien de référence, la pratique de la moto suffit donc à transformer un récipiendaire de la distinction intellectuelle la plus prisée de l'humanité en irresponsable adolescent attardé ; on ne saurait trop dire s'il faut trouver cela désolant, ou rassurant.

Annexe 1 : les participants aux entretiens

Pour simplifier la lecture, il a paru utile de résumer quelques données biographiques relatives aux interlocuteurs rencontrés lors des entretiens, présentés ici par ordre d'apparition dans ce mémoire.

Jean-Marc, né à Paris en 1960, titulaire d'un CAP menuiserie. Après avoir animé plusieurs sociétés il est aujourd'hui chargé du développement à Moto Magazine

Jean-Louis, né en 1960, engagé volontaire dans la marine et mécanicien sur la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic ; après avoir été mécanicien à Air Inter il occupe aujourd'hui un poste de fonctionnaire à l'Assemblée Nationale

Jérôme Lambert, né en 1957, titulaire d'un DEA de droit est depuis 1986 et presque sans interruption député des Charentes

Yannick Picard, né en 1960, préposé aux PTT à Poitiers puis à Paris, est aujourd'hui directeur des rédactions de Moto Magazine

Patrick Robinet, alias Bikette, né en 1953, mécanicien dans les Ardennes, longtemps salarié de la Mutuelle recherche aujourd'hui un emploi

Fred, carrossier et pendant dix ans professeur de carrosserie et de peinture dans un lycée professionnel travaille aujourd'hui comme journaliste à Moto Magazine

François Longéras, né en 1957, instituteur puis éducateur spécialisé devient journaliste par la filière des radios libres. Militant maoïste (GP, GOP, OCT) il adhère aux Verts en 1996. Il dirige aujourd'hui une école coopérative de journalisme à Paris.

Catherine née en 1981, titulaire d'un DESS de droit fiscal est depuis 2005 coordinatrice juridique de la FPMC

JR né en 1972, DEA de droit des affaires, est associé dans un cabinet d'avocats et membre du bureau PPC.

Daniel né en 1964 DUT d'informatique puis ingénieur informatique au CNAM dirige une agence web à Paris

Marie-Jo, née en 1965, BTS de comptabilité, est membre du bureau PPC

Hervé, né en 1969, après avoir été coursier et préposé aux PTT travaille comme cameraman indépendant.

Fabrice, né en 1976, ESC Bordeaux, est associé dans un cabinet parisien d'audit

Henri, diplômé de l'Institut Supérieur de Gestion dirige une société de conseil en technologies web et est membre du Conseil d'Administration de la Mutuelle

La biographie d'Éric Thiollier figure en page 141

Annexe 2 : principaux acronymes

AMI : Amicale des Motocyclistes Indépendants, fondée en 1977, première organisation revendicatrice française de motards ; deviendra Union Nationale des Motards en 1979, avant de disparaître.

ACEM : créée en 1994 par la réunion de deux organisations similaires, l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles représente à Bruxelles les intérêts des constructeurs et importateurs de deux-roues motorisés.

AFDM : l'Association pour la Formation des Motards est la structure de formation de la FFMC dont l'activité essentielle consiste à organiser des stages de perfectionnement.

BMF : Plus ancienne et plus importante organisation motarde européenne, la British Motorcyclists Federation apparut dès 1960.

CERTU : Organisme dépendant du Ministère des Transports, le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques est le fruit d'un décret de février 1994 ; il conduit des recherches consacrées aux diverses dimensions de l'aménagement urbain.

CNSR : Organisme consultatif dans le domaine de la sécurité routière, le Conseil National de la Sécurité Routière a été créé par décret en 2001.

DISR : Nommé par le Premier Ministre, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière assure le secrétariat du Conseil Interministériel de Sécurité Routière, créé en 1972 et regroupant les ministères en charge du dossier.

INRETS : Établissement public de recherche, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité effectue toute espèce de recherche sur toute espèce de manière d'améliorer la sécurité de toute espèce de moyen de transport.

FFM : Fédération sportive du secteur moto, la Fédération Française de Motocyclisme a été fondée en 1913.

FEM : La Federation of European Motorcyclists, regroupant des associations nationales, a été créée en 1988 ; elle deviendra FEMA, Federation of European Motorcyclists' Association dix ans plus tard, par regroupement avec l'EMA, European Motorcyclists' Association.

FFMC : l'objet même de ce travail.

MAG : Autre organisation britannique défendant les droits des motards, le Motorcycle Action Group a été fondé en 1973 ; reprenant ses initiales, et parfois son logo, des MAG existent en Irlande, Belgique, Autriche, et aux Pays-Bas sans avoir de lien organique avec l'association britannique.

ONISR : Dépendant du DISR, l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière a comme mission essentielle la production de statistiques et la conduite d'études relatives à la sécurité routière.

Bibliographie

- AGRIKOLIANSKY Éric, 2003, Usages choisis du droit : le service juridique de la Ligue des droits de l'homme (1970-1990) entre politique et raison humanitaire, *Sociétés contemporaines* n°52 p. 61-84
- CHAMPAGNE Patrick, 1984, La manifestation, *Actes de la recherche en sciences sociales* vol 52 n°1 p. 19-41
- DUYVENDAK Jan Willem, 1994, *Le poids du politique, Nouveaux mouvements sociaux en France*, Paris, L'Harmattan, 329 pages
- FAVRE Pierre (dir), 1990, *La Manifestation*, Paris, Presses de la FNSP, 392 pages
- FICHELET Monique, 1984, La nouvelle politique de sécurité routière en France et la question des sanctions pénales, *Déviance et société*, vol 8 n°1 p 130-114
- FILLIEULE Olivier, 1997, *Stratégies de la rue*, Paris, Presses de la FNSP, 436 pages
- FILLIEULE Olivier, 2006, Du pouvoir d'injonction au pouvoir d'influence ? Les limites de l'institutionnalisation, p. 85-112 dans : FILLIEULE Olivier et DELLA PORTA Donatella, *Maintien de l'ordre et gestion des conflits* Paris, Presses de la FNSP
- GAÏTI Brigitte et ISRAËL Liora, 2003, Sur l'engagement du droit dans la construction des causes, *Politix*, vol 16 n°62 p. 17-30
- GARCIA Guillaume, 2007, *Les mouvements de « sans » entre précarité et praxis médiatique : investir l'espace public comme ressource compensatoire* dans : BOUMAZA Magali et HAMMAN Philippe (dir) *Sociologie des mouvements de précaires* p. 135-152, Paris, L'Harmattan, 268 pages.
- GÉRONDEAU Christian, 1979, *La mort inutile*, Paris, Plon, 250 pages.
- GÉRONDEAU Christian, 1991, *Rapport du Groupe d'experts à haut niveau : pour une politique européenne de sécurité routière*, Bruxelles, Commission des Communautés Européennes, dactylographié.
- HAMMAN Philippe, 2005, L'expertise juridique dans la défense des travailleurs frontaliers, p. 249-276 dans : MICHEL Hélène (dir) *Lobbyistes et lobbying de l'Union européenne*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg.
- HIRSCHMAN Albert, 1995 [1970], *Défection et prise de parole*, Paris, Fayard
- HIRSCHMAN Albert, 1983 [1982], *Bonheur privé, action publique*, Paris, Fayard
- HRABANSKI Marie, 2005, Lobbyistes agricoles et lobbyistes en agriculture, p. 47-67 dans : MICHEL Hélène (dir) *Lobbyistes et lobbying de l'Union européenne*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg.
- JUHEM Philippe, 2001, Entreprendre en politique. De l'extrême gauche au PS : la professionnalisation politique des fondateurs de SOS-Racisme, *Revue française de science politique*, Vol 51 n°1 p. 131-153
- KRIESI Hanspeter, 1995, The political opportunity structure of new social movements : its impact on their mobilization dans : *The politics of social protest* :

- comparative perspectives on states and social movements*, JENKINS Craig et KLANDERMANS Bert (dir) UCL Press p. 167-198
- LAPEYRONNIE Didier, 1987, Assimilation, mobilisation et action collective chez les jeunes de la seconde génération de l'immigration maghrébine, *Revue française de sociologie* vol 28 n°2 p. 287-318
- MATHIEU Lilian, 2004, *Comment lutter ?*, Paris, Textuel, 206 pages
- NEVEU Erik, 2005, *Sociologie des mouvements sociaux*, Paris, La Découverte, 126 pages
- McDONALD-WALKER, Suzanne, 2000, *Bikers : culture, politics and power*, Oxford, Berg, 210 pages
- MARSETTI Manuel, 2003, *Chronique d'une utopie en marche*, Paris, Les Éditions de la FFMC, 216 pages
- OLSON Mancur, 1978, *Logique de l'action collective*, Paris, PUF, 198 pages
- POLLAK Michaël, 1991a, Constitution, diversification et échec de la généralisation d'une grande cause. La lutte contre le Sida, *Politix* vol 4 n°16 p. 80-90
- POLLAK Michaël, 1991b, Les visages multiples de la mobilisation contre le Sida, dans : *Homosexualités et sida, actes du colloque international - avril 1991*, p. 13-27 Paris, Cahiers Gai-Kitsch-Camp, 268 pages.
- PORTET François, 1998, Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque, p. 453-476 dans : BROMBERGER Christian (dir) *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 544 pages.
- SNOW David, ZURCHER Louis, EKLAND-OLSON Sheldon, 1980, Social networks and social movements : a microstructural approach to differential recruitment, *American Sociological Review*, vol. 45 p. 787-801
- TARROW Sidney, 2000, La contestation transnationale, *Cultures et conflits*, n° 38-39, p. 187-223
- TILLY Charles, 1984, Les origines du répertoire d'action collective contemporaine en France et en Grande Bretagne, *Vingtième Siècle*, vol 4 n°1 p. 89-108
- TILLY Charles, 1986, *La France conteste*, Paris, Fayard, 622 pages.

Table des matières

Remerciements.....	1
Introduction.....	2
Problématique.....	3
Méthodologie.....	4
Développement.....	7
Première partie :	
La naissance du mouvement motard en France.....	10
La renaissance de la pratique moto dans les années 70 et ses conséquences.....	12
Les motards des années 70 : jeunes, ouvriers, masculins, et de plus en plus nombreux.....	14
Le réseau des motos-clubs pirates, un vivier de structures indépendantes.....	18
Le circuit de Rungis, premières actions, premières revendications, et premiers résultats.....	19
La hausse de l'accidentalité et la mise en place d'une politique prohibitionniste.....	22
Le problème des tarifs d'assurance, et sa solution par la défection.....	25
Le retour dans la rue.....	27
L'entrée du mouvement motard dans l'arène publique.....	31
L'élément déclencheur : la création de la « vignette moto ».....	32
Les manifestations de 1979 : nouveaux enjeux, nouveaux acteurs.....	36
L'émergence de la FFMC et le boycott de la vignette.....	39
Militants et dirigeants : une culture syndicale, une proximité des partis de gauche.....	42
L'arrivée de la gauche au pouvoir et ses conséquences.....	48
Deuxième partie :	
La consolidation du mouvement.....	50
Structures, pouvoirs, opportunités.....	52
Entre les assises bisannuelles et le « porte-parole national », une structure bancaire.....	53
Luttes de pouvoir, conflits internes et évictions.....	55
La relation au politique : ouverture et collaboration.....	57
L'indispensable maintien de l'activité revendicative.....	60
Le rôle des « structures de soutien ».....	64
L'Assurance Mutuelle des Motards, une institution sans équivalent...	65
Mobilisation pour la souscription du capital physique.....	66
L'apport en capital social : mouvement mutualiste, appuis politiques.....	71
Les années difficiles, déception et pression du réel.....	73
Professionnalisation et stabilisation.....	76
Du « Pavé dans la Mare » à « Moto Magazine », du militant au grand public.....	77

Structures fragiles et causes orphelines : la formation, la jeunesse.....	80
Besoins particuliers et construction pragmatique d'une expertise.....	82
Stop Vol, une démarche concrète légitimée par l'AFNOR.....	83
La Commission Juridique et la mobilisation d'un réseau d'avocats.....	85
Troisième partie :	
Le répertoire d'action.....	92
Répertoire de l'action collective, spécificités et évolution.....	94
La manifestation, interprétation originale d'une forme classique.....	95
Rassemblement et défilé.....	96
Le service d'ordre, fonctions et formation.....	98
Le rôle de la police.....	100
Comment intéresser les journalistes ?.....	103
L'action, entre jeu et illégalité : une catégorie commode et floue.....	107
Respecter la lettre mais pas l'esprit.....	107
Le retour des manifestations sauvages.....	109
Les violences contre les biens.....	111
Divers aspects du lobbying.....	114
Négocier avec les politiques : Paris et la Charte du deux-roues motorisé.....	115
Élargir le réseau d'influence.....	119
Quatrième partie :	
L'entrée dans l'arène européenne.....	124
La dimension européenne du mouvement motard.....	126
Les mouvements motards en Europe : processus comparables, chronologies spécifiques.....	127
La dualité britannique.....	128
La particularité germanique.....	130
Les mouvements réactifs.....	131
La construction progressive d'une fédération européenne unie.....	133
Le programme d'action.....	134
La professionnalisation du lobbying.....	137
Le recours au droit communautaire, arme contre la réglementation nationale.....	145
Conclusion.....	148
Annexe 1 : les participants aux entretiens.....	153
Annexe 2 : principaux acronymes.....	154
Bibliographie.....	155