AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4
Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10
http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php
http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm

UNIVERSITE PAUL-VERLAINE - METZ

ECOLE DOCTORALE PIEMES

Centre Régional Universitaire Lorrain d'Histoire (CRULH)

Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'Université Paul Verlaine de Metz

Discipline : Ethnologie

Présentée et soutenue publiquement par

François OUDIN

Ethnologie du quotidien des « passionnés de moto ».

Construction d'un être au monde par l'investissement d'une machine.

Thèse dirigée par Liane MOZERE

Soutenue le 16 juin 2009

Jury :

Rapporteur : Michel FODIMBI, Maître de Conférences (HDR) en Sciences et Techniques des Activités Physiques et Sportives, Université Lyon 1, Centre de Recherche et d'Innovation sur le Sport, EA 647

Rapporteur : Christophe GIBOUT, Maître de Conférences (HDR) en Sociologie, Université du Littoral-Côte d'Opale, Directeur de l'institut des Mers du Nord (IMN-ULCO), Dunkerque, Maison de la Recherche en Sciences Humaines (MRSH)

Présidente de Jury : Isabelle ASTIER, Professeure de Sociologie, Université des Sciences et Technologies de Lille, Centre Lillois d'Etudes et de Recherches Sociologiques et Economiques (CLERSE-UMR CNRS 8019), Directrice de l'Institut de Sociologie et d'Anthropologie

Liane MOZERE, Professeure émérite de Sociologie, Université Paul-Verlaine, Metz, Centre Régional Universitaire Lorrain d'Histoire (CRULH)

Jean-Michel BARREAU, Professeur de Sciences de l'Education, Université Henri Poincaré, Nancy 1, Laboratoire Interuniversitaire des Sciences de l'Education et de la Communication (LISEC)

Remerciements.

Merci à Madame Isabelle Astier, Messieurs Michel Fodimbi, Christophe Gibout et Jean-Michel Barreau d'avoir accepté d'accorder temps et attention à ce travail par leur statut de membre du jury de thèse. Merci à Liane Mozère, pour son accompagnement au fil des pérégrinations caractéristiques de l'exercice de la thèse.

Je tiens ici à remercier tout particulièrement Violaine, pour avoir su me procurer soutien et attention aux moments où j'en avais le plus besoin. Merci d'avoir su redonner un souffle à ce travail lors de moments difficiles.

Merci également à mes collègues doctorants de l'ArthéMetz pour leurs conseils et nos soirées d'échanges « par les doctorants, pour les doctorants ». Vous êtes tous associés à cet écrit, avec une pensée particulière pour Sabrina Sinigaglia-Amadio et Jérémy Sinigaglia, pour leurs conseils et relectures qui ont été d'une grande aide, ainsi qu'Alexia Serré et Quidora Morales-La-Mura pour leur soutien moral indéfectible.

Au fil du texte, certaines notes indiquent des pistes, conseils de lectures ou informations diverses issues de l'échange avec des collègues du département de Sociologie de l'Université Paul Verlaine de Metz. J'aimerais les associer ici afin de dire l'apport réel de ces discussions informelles de couloir ou de bureau et la réflexion qu'elles ont pu susciter. Je pense ici, pêle-mêle, à Virginie Vinel, Benoit Goetz, Piero Galloro, Fabien Hein, Jean-Louis Tornatore, Jean-Marc Leveratto, Abdel Wedoud Ould Cheickh et Anatole Yapo. S'y associent des chercheurs que je n'ai pas toujours eu la chance de rencontrer à ce jour, mais dont les conseils se sont avérés précieux : Bernard Andrieu, Nicolas Christakis et Christophe Gibout, ainsi que les collègues et chercheurs rencontrés par le biais de l'association « La Pirogue », qu'ils soient ethnologues, sociologues, philosophes, historiens, géographes ou spécialisés dans les sciences et techniques des activités physiques et sportives. S'y associent mes collègues membres du bureau de l'association : Natacha, Carole, Déborah et Joffrey.

Enfin, ce travail doit tout aux motards rencontrés sur le terrain, trop nombreux pour être listés ici. J'aimerais leur témoigner ma gratitude et dire tout l'intérêt que j'ai eu à participer à ces moments de vie si riches en échanges et questionnements. Je pense ici tout particulièrement à ceux qui se seront reconnus sous les prénoms de Yann et Joëlle, Noël, David et Adeline, John et Nathalie, Loïc et Isabelle, Albert et Monique, Lucien, Christian, Franck, Fabrice, Claude et Janine, Thomas et Sylvie, Manu, Gérard, Raoul, Corentin, Rachid, Steven, Christelle, Edgard et Salomé. D'autres motard(e)s m'ont accordé de leur temps et ont accepté de répondre à des questions qui pouvaient parfois leur sembler saugrenues, merci donc à Michel, Ryan, Gérard, Pascal, Patrick, Marco, Miguel et Valérie, Théo, Erwan, Christelle et Yannick, Ghislaine, Tania, Audrey, Sylvie, Guillaume, Yves, Régis, René, Barnabé et Bernard, ainsi que tous ceux dont je n'ai jamais connu le nom.

Prologue..... 7

1. Problématique..... 10
2. Elaboration du terrain..... 14
3. La place de l'ethnologue..... 17
4. Méthodologie..... 21

PARTIE 1 : INTRODUCTION 25

Chapitre 1 : Qu'est-ce que la « passion de la moto » ?..... 25
Introduction..... 25
1. Définition de la « passion de la moto ».....27
1.1. Définition au regard de l'historique de la notion de « passion ».....27
1.2. Une « passion ordinaire ».....28
1.3. Une « passion » concupiscente.....31
2. Un champ des possibles.....33

Chapitre 2 : Terrain.....36
Introduction.....36
1. La phase exploratoire.....38
1.1. Le permis moto : premier contact.....38
1.2. Les entretiens semi-directifs.....38
2. Le terrain et ses caractéristiques.....39
2.1. Un terrain « proche ».....40
2.2. Un terrain engageant des motards.....44
2.3. La diversité de la pratique motarde.....49
3. Les « carrières motardes ».....52
3.1. Les différents usages de l'objet moto.....52
3.2. Définition des « carrières motardes ».....54
3.3. Les phases de la carrière.....56
4. Posture adoptée et questionnement de la place du chercheur.....59
4.1. La place conférée à l'ethnologue.....60
4.2. Un fort engagement de l'observateur participant.....65
5. Le rapport homme/machine.....73
5.1. La piste du cyborg.....73
5.2. Un « agencement ».....76

PARTIE 2 : ETAT DE LA QUESTION 80

Chapitre 1. Etudes concernant le motocyclisme au sein du domaine français.....80
Introduction.....80
1. Usage d'une moto et insécurité routière.....81
2. La « *passion de la moto* » comme objet : quelques exemples.....85
3. La « *passion de la moto* » comme illustration.....92

Chapitre 2. L'image de la passion de la moto.....104
1. Connaissance scientifique et commune.....104
1.1. L'image de la passion de la moto dans la presse quotidienne.....105
1.2. L'image de la passion de la moto dans la fiction cinématographique.....108
2. La tentation de l'ethnocentrisme.....112

2.1. Le motard comme figure de l'incivilité ? 112
2.2. La gestion de l'image de « salaud ». 116

Chapitre 3. La dimension sauvage de la passion de la moto. 120
1. Du « discours indigène » à la piste de l'homme sauvage. 120
1.1. Les « courses sauvages » : du langage indigène aux pratiques. 120
1.2. Le hors-la-loi : entre image et réalité. 121
1.3. Un bestiaire mécanique. 124
1.4. L'image du Centaure. 128
2. De l'accusation de sauvagerie aux figures de l'ensauvagement motard. 132
2.1. L'image motarde à l'épreuve des catégories du sauvage. 132
2.2. L'« *Outlaw* » ou l'incarnation du chaos. 134
2.3. « Hollister » ou le mythe de l'« *Outlaw* ». 137
2.4. Deux figures récurrentes, traduisant l'image de « l'ensauvagé ». 140

PARTIE 3 : LE RAPPORT HOMME/MACHINE CONSTRUIT DANS L'USAGE ... 145

Chapitre 1. L'usage de la moto. 145
Introduction 145
1. L'usage et ses caractéristiques. 146
1.1. Les différents types de « *virées* ». 146
1.2. Usage et facteur météorologique. 151
1.3. Usage et facteur temps. 155
1.4. Usage et variable sexe. 157
1.5. Usage et variable âge. 158
2. La culture matérielle engagée dans l'usage. 160
2.1. L'équipement : inventaire. 161
2.2. La machine : une question de choix. 169
3. Les représentations motardes de l'usage. 173
3.1. Qu'entend-on par « dialectique » ? 174
3.2. Première caractéristique de la dialectique : l'influence mutuelle homme/machine. 176
3.3. Seconde caractéristique de la dialectique : la recherche de maîtrise. 178
3.4. Une représentation ambivalente de l'usage, entre sécurité et plaisir. 184

Chapitre 2. L'injonction à la maîtrise. 188
1. La « ligne de conduite » motarde. 188
1.1. Le rapport à la vitesse. 188
1.2. L' « ethos de virtuosité » motard. 199
1.3. Les moments de honte. 204
2. L'expérience et sa valeur. 214
2.1. L'acquisition de l'expérience : un objectif. 214
2.2. L'acquisition de l'expérience : un processus inaccompli. 216
3. Les différents types d'engagements de l'objet. 218
3.1. Le type d'engagement de l'objet technique moto. 218
3.2. Différents engagements, fonction du rapport au risque. 224

PARTIE 4 : CONNAISSANCES ET VALEURS VIRILES 229

Chapitre 1 : La connaissance partagée. 229
1. Un savoir à vocation relationnelle. 229
1.1. Une connaissance mobilisée dans un système de don et d'échange. 229
1.2. Une « communauté d'interprétation ». 232
1.3. La connaissance de la machine. 234
2. Des techniques du corps. 237
2.1. La « manipulation » : le permis comme initiation à la technique. 237
2.2. Les techniques de recherche d'équilibre : poids du corps/regard. 241
3. Un engagement des sens. 245
3.1. Cinq sens ? 245
3.2. Les autres sens mobilisés dans l'action motrice 250
4. Innovation et acquisition d'expérience 253
4.1. Un ensemble de gestes acquis par expérimentation. 253
4.2. Le salut motard. 257
4.3. La fonction du salut : rassembler, exclure et échanger. 259
4.4. Du salut à la reconnaissance 262

Chapitre 2 : les valeurs motardes. 265
Introduction : des valeurs viriles 265
1. La « *liberté* ». 267
1.1. Les caractéristiques principales de la « *liberté* » motarde 268
1.2. La « liberté » comme critique de la vie quotidienne. 272
2. La « solidarité motarde ». 275
2.1. L'idéal. 276
2.2. La solidarité est-elle « en voie de disparition » ? 279
2.3. La « *solidarité* » traduit le partage d'une condition de « fragilité ». 281
3. La « *convivialité* » et la « *tolérance* ». 284

Chapitre 3 : un monde d'hommes. 289
1. *Sex ratio* et rôle sexué. 289
1.1. La femme absente et la femme passagère. 291
1.2. L'exception : la motarde. 298
2. Un lieu de construction de l'identité masculine. 309
2.1. Modalités de l'engagement féminin dans un monde d'hommes. 309
2.2. La métaphore de la « maison des motards ». 312
2.3. L'initiation menant au statut d'homme. 313
3. Un discours sur la virilité. 316
3.1. Préalables. 316
3.2. « *Courage* » et exposition. 320
4. Les rapports de genre au regard de la « *passion de la moto* ». 327
4.1. Deux points de vue au sein du couple. 327
4.2. La moto comme rivale ? 331

PARTIE 5 : PENSER LE RAPPORT A L'ENVIRONNEMENT PAR L'INVESTISSEMENT DIT PASSIONNEL..... 337

Chapitre 1 : Le rapport aux humains..... 337
1. « Entre nous ».... 338
1.1. Nature du lien.... 338
1.2. « Vrais » et « faux » motards.... 346
2. Avec « eux ».... 353
2.1. La domination symbolique.... 354
2.2. La volonté d'affirmer sa valeur supérieure.... 363
2.3. L'exception partagée.... 367

Chapitre 2 : Le rapport humains / environnement non-humain.... 380
Introduction : schéma corporel et perception de l'environnement.... 380
1. Un nouveau rapport à l'environnement.... 381
1.1. La « passion de la moto » : un rapport à l'environnement éclairé par la « glisse ».... 382
1.2. Transformer les « non-lieux » en espaces vécus.... 391
1.3. La route comme lieu de contact avec la « *nature* ».... 401
2. L'aventure ordinaire.... 410
2.1. L'aventure de la « passion ordinaire ».... 410
2.2. L'aventure questionne la valeur du risque et de la sécurité.... 420
2.3. Penser vivre une aventure redonne un sens et une place à la mort.... 431
3. La piste du sacrifice.... 440
3.1. Donner à voir le risque contemporain.... 440
3.2. La piste du sacrifice.... 443

CONCLUSION..... 449

BIBLIOGRAPHIE : ARTICLES..... 458

BIBLIOGRAPHIES : OUVRAGES..... 475

BIBLIOGRAPHIE : THESES, RAPPORTS, MEMOIRES..... 495

Résumé..... 498

Prologue

Point de départ de cette recherche : le désir de saisir une prise de risque délibérée, à travers un vécu, celui de la « passion de la moto ».

Cette réflexion est née suite à la lecture du travail de David Le Breton, à la suite de son enseignement lors de mon DEA à Strasbourg 2[1]. Les « passions du risque », ainsi que le concept d'extrême nous semblaient alors pouvoir éclairer cette pratique et notre intérêt pour les engagements désignés *a priori* comme risqués[2].

Pourtant, les premières phases de terrain réalisées ont démontré une plus grande complexité de la pratique, renvoyant à une multitude de thématiques. Ainsi, la pratique de la moto ne pouvait être limitée à celle de la prise du risque sans entraver sérieusement une volonté de sincérité vis-à-vis de l'expérience de terrain.

Mes premières visites de salons de la moto ont en cela été éclairantes : le risque y est parfois mis en scène –spectacle de cascadeurs notamment- mais l'intérêt premier de ce type d'événement pour le motard réside dans l'objet convoité ou apprécié. Ce dernier va occuper l'immense majorité du temps passé sur site, y compris à l'extérieur de l'exposition, où il se voit exposé non plus sur des espaces dédiés –estrades diverses- mais dans la cohue d'un parking, animée par de vives discussions à propos des mérites respectifs des machines possédées. De plus, une seconde analyse des données recueillies lors de la participation à une session de formation au permis A a permis de saisir la mise en œuvre de techniques du corps spécifiques, qui sont associées à une idéologie[3]. Nous le savons depuis Marcel Mauss, les techniques du corps sont autant techniques que symboliques, opératoires en un double sens, pragmatique et éthique[4].

1 « Conflits, Identités et Cultures », aujourd'hui Master 2 Recherche.
[2] Le Breton, David, *Passions du risque*, Paris, éditions Métailié, 1991
[3] Oudin, François, « Les motards : formation et rapport au monde », mémoire de maîtrise d'ethnologie, Université Paul Verlaine de Metz, 2001
[4] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » in *Sociologie et anthropologie*. Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386

Ce constat a alors mené vers un questionnement plus large. L'apprentissage et la mise en œuvre progressive et tâtonnante de techniques du corps révèle une recherche de rapport alternatif à l'environnement. Ce dernier –à comprendre en un sens large, autant constitué d'humains que de non humains- va être investi d'une manière décrite comme différente, menant à une intégration conçue comme « *un plaisir* ». Les discours et actes traduisent alors une certaine insatisfaction, menant à la recherche d'une alternative. Les motards et motardes rencontré(e)s ont tous et toutes en commun d'avoir réalisé un choix, celui de l'engagement. C'est ce qu'ils nomment « *passion* », renvoyant à une insuffisance partielle du système de pensée donnant sens à leur rapport au monde, donc à leur existence.

Afin de développer davantage cette piste de recherche, nous avons décidé de nous confronter à la diversité des pratiques motardes, que traduit mal l'expression indigène et singulière de « *passion de la moto* ». Nous avons alors pu découvrir divers événements (salons, concentrations, etc.), modalités de pratique (« *trajet quotidien* », « *virée* » en groupe, « *balade* » en duo, etc.), divers engagements de l'objet et contextes (groupes variés, sans m'arrêter aux frontières nationales, principalement en premier lieu dans les terrains aisément accessibles : France pour l'essentiel, mais également Belgique, Luxembourg, Allemagne, Pays-Bas et quelques excursions en Angleterre). Ces expériences variées ont eu pour effet de susciter un questionnement qui ne l'était pas moins. Nous étions alors confrontés à des constats multiples, traduisant l'hétérogénéité de notre terrain. Cela nous a conduits à un ensemble de thématiques essentielles au cœur de la pratique, abordées comme autant d'exemples illustratifs, sans qu'ils ne puissent finalement être clairement validés en tant qu'exemples représentatifs[5].

Le terrain proche, du fait de sa grande diversité, a alors mené le propos à s'écarter d'une vision d'ensemble. Il est en effet notable que cette pratique se caractérise par son aspect sporadique, ce qui a parfois entraîné quelques difficultés à se repérer dans le « monde motard », sans doute faute d'une familiarité suffisante de l'ethnologue avec son objet. Il existe finalement davantage des mondes motards, liés à différents parcours et histoires de vies, tant individuels qu'en termes de sociabilité amicale.

5 Ces thématiques étaient les suivantes : la sécurité, l'extrême, l'âge et le sexe, la machine, l'expérience, le duo, le risque et la peur, la répression, l'image du motard, sa capacité à se fédérer et, enfin, son éthique. Elles m'apparaissent aujourd'hui comme plus ou moins essentielles, mais surtout comme n'ayant de sens qu'une fois articulées. Pour le détail de cette approche : Oudin, François, « La passion de la moto comme figure du risqué et de l'incivilité », mémoire de DEA, Université Paul Verlaine, Metz – Marc Bloch, Strasbourg, 2002.

Pourtant, il est indéniable que les thématiques du corps, du rapport à la machine, au risque et à autrui sont essentielles dès lors que l'on traite de ce que les motards qualifient de « *passion* ». Elles sont fédérées par le partage d'un risque à travers la symbolique transgressive –qu'il s'agisse d'« extrême » ou de « danger »- de la passion de la moto, le corps étant investi de façon similaire -malgré la diversité- par le maniement d'un objet relevant d'une même famille : celle des motos.

A la suite du groupe Matière à Penser, affirmons que l'appropriation d'objets façonne l'identité, le sujet et le groupe se construisant à travers l'objet[6]. Ce dernier n'est donc pas un simple outil, il permet d'agir sur le monde mais également de s'y intégrer et de comprendre cette intégration, en la formulant.

<u>Quelques précisions concernant la présentation des paroles d'acteurs.</u>

Les paroles de motards recueillies lors d'entretiens formels ou informels, sont présentées en italique et entre guillemets. Le sens qu'elles traduisent dans le texte reste fidèle à l'usage qui en était fait lors de la conversation initiale. Lorsqu'un terme, par exemple, n'a été rencontré qu'à une seule occasion, le prénom donné au locuteur est précisé entre parenthèses, sous la forme : « *Je m'appelle Marc, j'ai 28 ans* » (Marc). Lorsqu'une expression est citée sans précisions, il s'agit d'un élément récurrent, répertorié à de nombreuses reprises dans mes carnets de terrain[7]. Les phrases en question sont alors le plus souvent courtes, voire lacunaires et mobilisées à loisir par les motards observés. Il s'agit alors d'un langage partagé, y compris par des individus fréquentés à une seule occasion. Ces termes traduisent donc quelque chose de l'investissement que les individus ont en commun par l'engagement dans la « *passion de la moto* ».

6 Voir notamment : Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, « Connaissance des hommes », 1999. Nous reviendrons ultérieurement plus en détails sur le travail de ce groupe.

7 Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 2 : Exemples de carnets de terrain.

1. Problématique.

L'objet visé est la « passion de la moto », en un sens proche des « passions ordinaires » qu'évoque Christian Bromberger, sans reprendre cet intitulé du fait de l'étendue de notre terrain[8]. En effet, si on se réfère à cet ouvrage, François Portet a choisi de suivre un groupe de motards en particulier[9]. Celui-ci est un groupe du type « *sportif* » (au sens des motards rencontrés) c'est-à-dire axé sur la performance par le biais de l'usage de motos relevant de la catégorie des « sportives »[10]. Nous nous intéressons également à ces pratiquants, mais davantage aux récurrences de la « passion de la moto », au-delà de la diversité des cas pratiques. L'objet de cette thèse est donc ce qui est commun aux pratiquants, permettant de cerner de l'information proprement anthropologique, au sens d'un rapport partagé à l'environnement, un jeu entre des symboles et un sens spécifique issu de l'adhésion au référentiel d'une pratique.

L'objet désigné sous le vocable de « moto », « motocyclette » ou autres termes[11], se compose d'une architecture faisant toujours appel à deux roues, un moteur, un cadre, une selle, un réservoir, une fourche et un guidon. Ces éléments peuvent être de différentes formes ou spécificités techniques et se voir complétés par divers équipements, tels qu'un carénage, un coffre à casque, etc. Nous écarterons volontairement du propos les motos de cylindrée inférieure à 125 centimètres cubes, car celles-ci peuvent être conduites avec un permis B[12]. A cela s'ajoute une raison pragmatique découverte par le biais du terrain, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir : les motards tels que nous les définissons possèdent le plus souvent une machine de cylindrée supérieure à 125cm3[13].

---

[8] Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998

[9] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476

[10] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.

[11] Relevant du discours courant, à l'image de ceux présents dans mes carnets de terrain : « *bécane* », « *bike* », « *meule* », « *brêle* », « *bête* », « *missile* », « *fusée* », pour les plus courants. Il faut y ajouter une désignation très fréquente : celle qui consiste à nommer la machine par quelques éléments issus de sa référence constructeur ou technique, « *ta moto* » devient alors « *ta CBR* », « *ta 900* » (sous-entendu 900 centimètres cubes de cylindrée moteur) ou encore « *ta Bandit* ». Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 1 : Qu'entend-on par « moto », « motard » et « permis moto » ?

[12] Selon le principe de l' « équivalence » entre un permis A1 et B obtenu depuis plus de deux ans, ce qui exclue les jeunes conducteurs, principe qui existe en France (ainsi qu'en Belgique), terrain principal de cette étude.

[13] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 1 : Qu'entend-on par « moto », « motard » et « permis moto » ?

Les caractéristiques les plus immédiates de la « passion de la moto » sont les suivantes : il s'agit d'une activité sporadique, à la fois individuelle et/ou collective, mettant en jeu un objet commun selon de nombreuses modalités effectives, engageant toujours le corps à travers ses sens et son exposition. Elle peut être évoquée comme une alternative aux autres moyens de locomotion, en premier lieu à l'automobile, mais est, dans l'immense majorité des cas, une pratique complémentaire, fortement investie émotionnellement. Il ne s'agit donc pas simplement d'un « véhicule d'appoint », comme pourrait l'être la seconde voiture du ménage par exemple.

Suite à cette première définition sommaire, le motard est l'individu, quel que soit son sexe, détenteur du permis A, qui conduit une moto, qu'il la possède ou non. Un motard possède nécessairement un accès à une moto. Pour que nous le considérions comme tel, il doit pratiquer à l'aide de cet objet.
L'homme et l'objet sont, dans le cadre de cette activité, absolument indissociables. L'objet moto n'est opératoire que par le truchement de l'action humaine, de sa conception à son usage routier. Le rapport établi entre l'homme et l'objet sera donc essentiel, et nous pourrons le percevoir à travers l'usage qui est en est fait.

Cette pratique nous semble particulièrement éclairante car elle fait l'objet d'un discours qu'il est possible de qualifier de stigmatisant, en lien à des statistiques d'accidentologie défavorables[14]. En effet, les deux roues à moteur, au nombre desquels on trouve entre autres les motocyclettes, sont un mode de locomotion qui s'accompagne d'une fréquence d'accident et de décès bien supérieure aux autre catégories, notamment celle qui fait office de référent : l'automobile[15]. Au-delà des statistiques, sur lesquelles nous reviendrons, les motards acceptent un surcroît de risque auquel rien ne les contraint –ils possèdent le plus souvent

[14] Au sens développé par Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*, Paris, Editions de Minuit, 1975 (1963). Nous envisageons le stigmate en un sens proche, lui ôtant cependant sa charge péjorative, celui-ci étant tour à tour infamant, ce qu'E. Goffman souligne, mais également valorisant. Si l'auteur pointe la nécessité pour les stigmatisés de se rassembler, il ne précise guère la réversibilité du stigmate : infâmant lors des contacts mixtes il peut s'avérer, à notre sens, valorisant auprès des pairs. Ceux-ci ne se rassemblent pas uniquement pour se préserver du monde extérieur perçu comme une menace, mais également pour créer un entre-soi où un stigmate choisi peut se voir associer à une charge émotionnelle positive et valorisante.
[15] La catégorie « deux roues motorisés » comprend, en France, les véhicules de moins de 50cm3 de cylindrée, bridés par conception à 45km/h maximum ; les motocyclettes légères de moins de 125cm3 de cylindrée et de puissance inférieure à 15cv ; les motocyclettes de toutes cylindrées dont la puissance est limitée à 100cv. Remarquons que le bridage moteur –limite des 100cv- est spécifique au domaine français et n'existe pas chez nos voisins européens, ce qui est contesté tant par les motards que par leurs associations et fédérations. Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 23 : Une spécificité du domaine Français : le bridage de la puissance des motos. Essai d'interprétation.

également, et en premier lieu, une automobile- et l'image ambivalente qui l'accompagne. Statistiquement défavorable[16], la moto va pourtant être choisie par un ensemble d'individus, ce qui va susciter l'incrédulité, la méfiance, voire le rejet[17].

Cet objet éclaire donc un processus de stigmatisation, de désignation temporaire des personnes, à travers celle d'une pratique. Il permet de saisir la norme figurée par les pratiquants et leurs détracteurs, c'est-à-dire la référence partagée par rapport à laquelle tous se situent. Tantôt critiquée -lors de l'exercice de la « *passion de la moto* »-, tantôt confirmée –le motard redevenant automobiliste-, une référence symbolique est mise en jeu dans les discours comme dans les pratiques. S'il reste utopique de chercher à cerner une norme, il est possible de saisir ici un point convergeant de tous les regards humains, à travers différentes prises de position.

Historiquement, peu de sociologues ou anthropologues se sont intéressés à cette « passion » et toujours selon deux perspectives[18]. La première consiste à l'aborder en tant que pratique « à risque », sous des vocables variés : pratique extrême[19], de course professionnelle[20], sportive[21], du « stunt » ou cascade[22], relevant du suicidaire[23] ou encore de l'accidentogène[24], faisant le

[16] Nous n'insisterons pas sur la valeur accordée aux chiffres dans toute démonstration scientifique, et le caractère de vérité issu du comptage statistique. Le propos n'est pas d'entrer dans un débat quantitatif versus qualitatif mais de préciser que le quantitatif a également certains effets symboliques sur les populations qu'il désigne. Il n'est qu'à rappeler le travail de Karl Marx pour illustrer ce propos, dénonçant le capitaliste et sa cruauté tout en sollicitant le chiffre comme argument produisant un effet de scientificité, par exemple dans sa présentation de la durée de la journée de travail, dans *Le capital*. Livre premier, Tome I, 1975, Paris, Editions Sociales (ES), p.227-231.

[17] S'agissant des rapports entre pratiquants et non pratiquants, qu'Erving Goffman qualifie de « contacts mixtes » entre « porteurs de stigmate » et « normaux ». Il est remarquable que les « normaux » sont alors désignés sous le vocable de « non initiés », afin de légitimer le choix d'alliance des stigmatisés, logique que l'on retrouve dans le partage de la passion de la moto. Goffman, *Op. Cit.* (1975)

[18] L'honnêteté intellectuelle m'oblige à préciser que certains ouvrages répertoriés n'ont pu être consultés, malgré mes recherches, les écrits concernés étant tantôt épuisés, tantôt non édités (thèses notamment). Je ne puis donc présupposer de leur contenu et ne me référerai à leur propos qu'à travers les lectures que d'autres chercheurs ont pu en faire. Une précision informera le lecteur de cette « lecture de deuxième main » lorsqu'elle se présentera.

[19] Par exemple Le Breton, David, *Passions du risque*, Paris, éditions Métailié, 1991

[20] Dont l'article suivant est un exemple : Duret, P. et Vigarello, G., « La machine et le chute. Mutations de l'imaginaire motard », in *Ethnologie française*, 1991/3-Violence, brutalité, barbarie, p.314-316.

[21] Qu'on pourrait également nommer « loisir ». Par exemple dans le propos de Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998, p.453-476.

[22] Par exemple chez Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage (Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53.

[23] A l'image du travail de Patrick Baudry, *Le corps extrême : approche sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, collection « Nouvelles études anthropologiques », 1991.

[24] Par exemple : Filou, C., « Analyse de l'exposition au risque des motocyclistes, principaux résultats issus de l'enquête SOFRES 1999 », Rapport de recherche, INRETS, Paris, 2000

plus souvent appel à l'image commune de l'excès de vitesse. La seconde l'aborde telle une sous-culture déviante, principalement à travers les études anglo-saxonnes portant sur les groupes d'« Outlaws », Hors-la-loi Américains ou Canadiens pour l'essentiel[25].

Tous ces travaux apparaissent comme heuristiques mais produisent, à notre sens, un « effet d'ensemble » dû à des choix similaires dans la détermination de l'objet ou du sujet. En effet, la pratique de la moto est toujours abordée à travers des moments particuliers –une épreuve sportive, un rassemblement de « *stunters* », un accident, etc.- ou des pratiques singulières – celle des célèbres « Hell's Angels » par exemple[26]. Une appréciation globale de ces travaux démontre qu'un pan important de la pratique est éludé. Nous avons donc approché, par un travail de terrain de long terme, le quotidien des motards, afin de saisir l'ensemble de ce qu'ils associent au vocable « *passion* », et non uniquement en consacrant notre attention aux éléments les plus spectaculaires.

Cette approche pragmatique –se basant sur les faits, comme l'a enseigné Bronislaw Malinowski- permet de questionner notre rapport au spectaculaire, ainsi qu'une modalité pratique destinée à « sortir du lot » sans pour autant « dépasser les bornes ». L'enjeu est donc celui de l'image de soi, de la « face » que l'on souhaite présenter, à travers l'articulation entre risque, plaisir, valorisation et stigmatisation[27].

Pour ce faire, il s'agit d'être en contact étroit avec ceux qui se disent passionnés, de décrire et de comprendre l'organisation et les enjeux de leur pratique. Comment vont-ils articuler ce moment particulier et l'ensemble de leur existence, de leur identité ? En quoi ce moment peut-il être valorisant, agréable nous dirait Howard Becker, ou non[28] ? Quelle gestion quotidienne autant que symbolique va être réalisée alors que l'on se situe dans un entre-deux, par un surcroît de risque tant imaginaire que réel[29] ?

---

[25] Exemple : Fuglsang, Ross Stuart, « Motorcycle menace : media genres and the construction of a deviant culture », Ph. D.: Communication, University of Iowa, 1997.

[26] Pour plus de détails sur ce point (le « stunt ») on se reportera aux Annexes. Annexe 18 : Lexique du langage motard.

[27] Zheng, Lihua, *Les chinois de Paris et leurs jeux de face*, Paris, L'harmattan, 1995

[28] Becker, Howard, *Outsiders*, Paris, Métailié, 1963. Voir notamment l'exemple des fumeurs de marijuana qui doivent apprendre à en apprécier les effets, parfois surprenants au premier abord.

[29] Automobiliste revendiquant le statut de motard, qui n'est le plus souvent qu'un second choix, mis en avant car dicté par la « passion », la recherche du plaisir et de la réalisation de soi, que l'on oppose aisément au « pratique » de l'auto. Les livrets de formation au permis A présentent d'ailleurs systématiquement cette distinction entre l'automobile « pratique » et la moto « plaisir ».

Les pratiquants se présentent généralement comme conscients du danger, peu évoqué lors de la pratique si l'on excepte la forme de l'humour et de la dérision. Ils sont pourtant extrêmement prolixes et tolérants quant à cette question face à l'insistance avec laquelle j'ai pu les questionner. Il semble que cette attitude soit permise par un destin commun, quoique temporaire.

Ce dernier mène à partager une représentation du monde au sein de laquelle le rapport à l'objet est essentiel et organise le rapport à soi et à autrui. Il révèle l'image collective –du groupe- et individuelle, qui se confondent momentanément, lors de la pratique, avec une identité[30].

En participant aux sorties, activités, centres d'intérêts, voyages et rassemblements divers, il est possible d'accéder à cette explication temporaire du rapport au monde. Par la fréquentation répétée de différents groupes de motards, nous avons découvert un processus d'apprentissage, de connaissance, permettant de progressivement adhérer à une vision du monde momentanément cohérente, relayant un ensemble de valeurs revendiquées par le partage de l'usage d'un objet propre (individualisé).

2. Elaboration du terrain.

Les caractéristiques de ce terrain doivent rester présentes à l'esprit de l'ethnologue car ces phases répétées, constituant la majeure partie du corpus, restent sporadiques, occasionnelles. En cela, il est aisé de se « laisser aller » au constat du caractère extraordinaire de la pratique de la moto, faisant écho au mythe du terrain ethnologique « hors du temps et du monde ». Il s'agit donc de prendre en considération le caractère temporaire de l'activité étudiée, sans pour autant éluder sa banalité en ciblant l'observation sur le spectaculaire.

Pour ce faire, la position d'observation participante est adoptée tout au long de ce terrain. Elle consiste en une découverte et une familiarisation progressive de l'ethnologue avec son objet. Afin de pouvoir le saisir, il s'avère à notre sens indispensable de le connaître, ce qui rend nécessaire sa fréquentation assidue et répétée. De plus, cette dernière permet l'acceptation du

[30] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 13 : Pourquoi parler de groupe des motards ?

chercheur, en démontrant à ceux qui se disent passionnés l'intérêt qu'il leur porte. L'ethnologue souhaite en effet « vivre avec », sans jamais pouvoir tout à fait « vivre comme »[31].

Le terrain constitue donc le cœur de notre approche, par le parti-pris selon lequel son étude approfondie permettra d'éviter la perception stéréotypée de cet objet. Dans ce but, la description ethnographique de détail permettra de rendre apparent le quotidien, le banal, tout cet ensemble signifiant que nous n'avons pu rencontrer à travers nos lectures.

Ce caractère central explique également la multiplication des phases de terrain. Celles-ci sont toujours conçues selon la méthode de l'observation participante, telle que l'envisagent Bronislaw Malinowski et ses suiveurs. Pour Albert Piette, cette méthodologie se caractérise par sa souplesse et son adaptabilité aux caractéristiques du terrain, que l'on ne doit pas confondre avec de l'induction[32]. Ce sont elles qui déterminent le champ possible de l'observation. Dans cette perspective, l'injonction à « tout noter », chère à Bronislaw Malinowski et Franz Boas, devient celle de « faire au mieux »[33]. Cette approche est rendue possible par la complicité des motards et motardes, pointant le pertinent, ainsi que par l'attitude et la curiosité de l'ethnologue familiarisé avec le terrain et ses caractéristiques.

En effet, le travail de long terme est une caractéristique de cette thèse d'ethnologie, à travers différentes phases de terrain au cours de plus de six années de recherche. Cette longue période de familiarisation avec la « *passion de la moto* » confirme, par la connaissance acquise, le bien fondé des informations que livrent les « informateurs » dès lors qu'ils élaborent une sélection[34]. De plus, le long terme a l'avantage de laisser l'attention de l'ethnologue envers le banal se développer, en portant son regard sur cet ensemble de non-dits, d'éléments « pas

[31] C'est une limite de l'observation participante. Pour le détail de cette question on se reportera avec bonheur au postface d'Olivier Schwartz au *Hobo* de Nels Anderson (Anderson, Nels, *Le hobo. Sociologie du sans-abri*, Paris, Nathan, 1993)

[32] A. Piette, *Ethnographie de l'action, l'observation des détails*, Paris, Métailié, 1996.

[33] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 6 : « Faire au mieux » sur le terrain.

[34] Nous soulignons ici le terme « informateurs » par l'usage des guillemets afin d'attirer l'attention sur notre insatisfaction à son usage. Nous le mobiliserons à l'occasion dans cette thèse, avec les réserves d'usage en ethnologie. Il est en effet connoté, par son association à l'univers policier. L'ethnologue s'écarte bien entendu de cette figure, même si les termes d'informateur et d'enquêteur le rappellent. On comprendra donc dans cette thèse « informateur » comme synonyme de « motard fréquenté sur le terrain », c'est-à-dire comme une interaction humaine toujours unique, fruit d'une confiance réciproque, respectant le principe de « consentement éclairé » des personnes interrogées. Nous n'utiliserons donc plus les guillemets plus avant dans le texte. Nous ne pouvons pourtant négliger les questions déontologiques que soulève le terme, à l'heure où l'implication des ethnologues, notamment américains, sur certains terrains, fait débat. Sur ce point voir, par exemple : Rohde, David, *The New York Times*, « Army Enlists Anthropology in War Zones. », October 5, 2007.

intéressants », comme pourraient le dire les informateurs, qui forme le socle du sens attribué à la pratique. C'est bien sur ce fondement réaffirmé quotidiennement dans les actes et bien peu dans les discours que se construit une référence commune, une base pertinente et banale aux yeux des « *passionnés* », qui se voit peu questionnée.

Ce terrain de long terme est également corrélé à une volonté personnelle de fidélité vis-à-vis de la réalité, c'est-à-dire un principe de sincérité. L'humain est prééminent dans cette thèse et guide notre réflexion. La volonté de montée en généralité ne devra donc pas éluder la diversité et s'assortira d'un certain pragmatisme.

Pour cela, les différentes phases de terrain ont suivi différentes pistes indiquées par nos informateurs, ce qui a mené sur des routes diverses autant que surprenantes. Il était essentiel de ne pas présager des caractéristiques du terrain avant de l'avoir arpenté. Ainsi, la curiosité de l'ethnologue n'acquiert de valeur qu'en étant assortie à sa volonté de se laisser surprendre, de rester ouvert aux rencontres fortuites, aux paroles, aux gestes, aux récits et aux événements qui ont souvent mené l'observation vers d'autres espaces, d'autres thèmes et d'autres données que ceux présents initialement à l'esprit.

Mon rapport au terrain relève ainsi en quelque sorte d'une attitude « confiante », que l'on prendra soin de ne pas confondre avec de la naïveté. Cette attitude fait sens au regard des principes de « *convivialité* » et de « *solidarité* » que l'exploration avait permis de mettre à jour. Cette étude est donc menée par observation participante au contact des pratiquants, et ne constitue guère une enquête à l'œil suspicieux. Si l'observation directe de terrain s'avère centrale, cette prise de position a également permis de réaliser quelques entretiens formels, d'une forme sans doute plus coutumière en sociologie (entretiens semi-directifs).

Ce rapport particulier à l'objet de recherche a mené à une évolution des limites du terrain, au-delà d'un contexte national mais aussi, parfois, au-delà de la pratique. Il s'est avéré enrichissant de cerner un discours sur le groupe formulé par des personnes de statuts différents –non pratiquants- mais directement concernées : le plus souvent les femmes ou compagnes des motards, mais aussi leurs enfants, parents ou amis. Cela a mené à élargir le recueil de données, dans la mesure où ces personnes interfèrent avec cette pratique.

L'acception de ce qui constitue le quotidien motard a donc évolué au fil du terrain, pour se diversifier, s'étoffer au fur et à mesure des expériences vécues. Cette base, non exhaustive mais suffisamment approfondie, permet le caractère exemplaire des informations recueillies. Nous pouvons alors cerner les questions anthropologiques qu'éclaire l'investissement « *passionnel* » que nous approchons. A partir de ce terrain riche et diversifié, il est possible de tenir un propos anthropologique qui dépasse l'objet en lui-même, à travers un discours sur l'intégration dans un environnement matériel et humain, de même qu'un message implicite et critique issu du choix d'une alternative. Cette approche gagnerait sans doute à être enrichie par la comparaison à la logique inhérente aux discours de choix de l'alternative, c'est à la fois une limite de ce travail et un de ses prolongements possibles.

3. La place de l'ethnologue.

Le travail de terrain s'est déroulé dans des lieux et contextes très variés, avec pour seul point commun une activité motarde, individuelle ou collective. Le terrain fut d'un accès aisé et ma curiosité, ma volonté d'observation, d'interrogation, de notation et de participation fut bien reçue. Le fait d'avoir passé le permis A et d'avoir acquis un véhicule lors des phases préliminaires de l'enquête ont autorisé cette acceptation. La présence de la machine et le port de l'équipement motard suffisent à « neutraliser » la menace que fait peser la curiosité de l'ethnologue, à la pacifier et à ouvrir les portes du terrain.

La difficulté majeure rencontrée dans un premier temps fut celle du choix d'un véhicule. Au regard de quelques déplacements sur différents terrains, en automobile ou en passager lorsque j'ai eu l'occasion d'accompagner un motard, il est apparu que l'acquisition d'un deux-roues motorisé était une condition à mon acceptation sur le terrain. Je n'étais alors pas mis en marge du fait de mon statut de « non motard » mais était cantonné à celui « d'aspirant motard », ce qui ne m'ouvrait qu'une part limitée de la connaissance du groupe et de sa pratique. Après l'obtention de la licence catégorie A, j'étais pourtant peu enclin à investir financièrement dans l'acquisition d'une moto, ce qui mena au choix d'acquérir une motocyclette légère, c'est-à-dire de cylindrée inférieure à 125 cm3. Ce choix permettait un achat à un prix raisonnable, en me tournant vers l'occasion, mais me plaçait dans une attitude singulière, jamais observée par la suite. Titulaire d'un permis A, je me contentais d'un véhicule accessible avec une licence A1, ou une équivalence permis B. De plus, son manque de performances et d'autonomie

devinrent rapidement un gène. J'échangeais alors celle-ci contre un modèle de cylindrée plus adaptée (400 cm3, ce qui est encore une fois une rareté sur le marché français) à un garagiste peu consciencieux[35]. Censé me permettre davantage de déplacements et d'observations, ce choix me mena à six mois de pannes à répétition[36]. Nous avons alors décidé d'acquérir une moto de 600 cm3, le choix le plus courant chez les débutants, du type « basique », économique et réputée pour sa fiabilité, qui m'accompagna au cours de six années de terrain[37].

L'anecdote du choix du véhicule est instructive à plus d'un titre : ma prudence et mon peu d'attrait pour la performance me positionnaient dans un rôle d'observateur trop distant. Nous accédions en effet dans un premier temps à peu d'informations lors des phases de conduite. Les phases de conversation m'étaient ouvertes, je ne possédais pourtant guère les informations nécessaires pour saisir le discours et les railleries formulées, revenant sur les phases de conduite, son rythme et les événements qui les accompagnaient. Enfin « équipé comme il se doit », mon acceptation fut effective, voire même étonnement aisée, au regard des profils très variés des motards rencontrés, tant en termes d'âge que de caractère ou d'origine sociale.
Cette acceptation au sein du groupe des motards a donc été permise par deux éléments : un intérêt pour l'objet que partagent tous les pratiquants ; un ensemble de signes distinctifs, permettant de confirmer cet intérêt et de se reconnaître mutuellement[38]. Ils sont pour l'essentiel formés de la moto, du casque et du « *blouson de moto* ».

Soulignons également une condition de réalisation de l'observation participante : la capacité à conformer son comportement à celui du groupe. Cet élément est particulièrement perceptible lors des moments festifs, par exemple par le partage d'alcool dans certaines circonstances, ou encore en circulation, par le fait de respecter le rythme adopté, parfois élevé.

Deux écueils ont d'ailleurs été rencontrés lors des phases de conduite : elles empêchent toute notation écrite ou usage du dictaphone, ce qui conditionne le recueil d'information au travail

[35] La vitesse de pointe de ma Suzuki 125cm3 était d'environ 120 km/h et son autonomie ne dépassait guère les 150 km. La seconde permettait de circuler à allure légale sur autoroute et de parcourir plus de 200 km sans ravitailler. Une sortie moto sur deux se concluait malheureusement par une panne mécanique.
[36] Qui eurent l'unique avantage de m'initier à la réalité de la « *solidarité motarde* ».
[37] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.
[38] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 13 : Pourquoi parler de groupe des motards ?

de mémoire et à la possibilité de recenser les informations le plus tôt possible à la suite du déplacement ; de plus, j'étais à cette occasion engagé personnellement, « corps et âme », et je choisissais par moments de préserver mon intégrité physique au détriment de la participation[39]. Ainsi, les rares pratiquants adeptes réguliers de la vitesse sur route ouverte et sur deux roues n'ont été que brièvement fréquentés, du fait de leur caractère minoritaire au regard des rencontres de terrain, mais aussi du peu d'attrait personnel pour la prise de risque routière.

Cette attitude me valut parfois des sarcasmes, allant jusqu'à me fournir, à une occasion, un surnom : « *mollo* ». Ce dernier insiste bien entendu sur mon type de conduite, que certains motards rencontrés ont pu qualifier de « *lente* » et « *craintive* ». A la fois preuve d'intégration –être le plus « lent » du groupe c'est toujours être du groupe- et critique d'étrangeté –le « lent » ne s'autorise pas l'ensemble des plaisirs qui fondent l'expérience de la passion de la moto- cette évocation de mon attitude est explicite. Le temps long a joué un rôle essentiel dans mon acceptation, au fil de l'accoutumance à ma présence, mais également de l'adaptation de mon comportement à celui observé chez les motards fréquentés.

De plus, le simple fait d'être en contact direct avec les individus, sur le terrain, provoquait une vision particulière de ma position : si je restais quelque peu différent, j'étais pourtant perçu comme « du côté » des motards. Réalisant en parallèle mon parcours d'ethnologue et de motard, j'étais le plus souvent perçu comment ayant su faire preuve d'initiative, cumulant « *passion* » et « *études* ». De nombreux motards nous dirent par exemple leur désir de se réaliser professionnellement au sein du « *monde de la moto* », par exemple en ouvrant une concession moto.

Pourtant, la première place qui m'était attribuée était souvent associée à une certaine suspicion. On a coutume de dire que l'ethnologue saisit la place qui lui est attribuée lorsqu'un tiers parle de lui, ou le présente. C'est à cette occasion qu'un qualificatif récurrent est apparu, à travers une double étiquette, sous la forme : « *je te présente François, motard et psychologue* ». Cette formule était alors immédiatement suivie d'un rectificatif, de ma part :

[39] L'expression est ici sollicitée au sens de Jean-Pierre Warnier (« Conclusion. Le sujet comme « roue d'engrenage » » *in* Marie-Pierre Julien et Jean-Pierre Warnier (dir.), *Approches de la culture matérielle*, Paris, L'harmattan, 1999, p.135). Il reprend dans ce texte le titre de l'ouvrage de Loïc Wacquant : *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002. Nous reviendrons plus en détail sur cet élément et le positionnement qui l'accompagne.

« non, non, ethnologue ». Cela n'empêcha guère ce type de présentation de se reproduire, arguant de son caractère signifiant. Cette double désignation traduit à notre sens l'ambivalence de la posture de l'ethnologue, à la fois inclus dans son objet par la participation et extérieur à ce même objet du fait de l'intérêt qu'il lui porte.

Reste que l'ethnologie, en tant que discipline et posture, devait être explicitée afin de s'éloigner du sens le plus courant accordé au terme « psychologue », traduisant une inquiétude. Il s'agit d'une condition nécessaire à une relation ethnologue/informateur épanouie. Le raccourci explicatif choisi fut variable mais consistait le plus souvent à évoquer l'étude de la culture motarde, une formulation qui ne constitue pas à notre sens un mensonge[40].

Le discours formulé sur le terrain respectait alors le principe de sincérité. Si celui-ci a parfois suscité l'irritation, voire le conflit verbal, il n'en reste pas moins heuristique. En effet, une certaine crédibilité m'était accordée sur le terrain, ce qui menait, dans les cas les plus extrêmes, à m'expliquer en détail en quoi mon point de vue était critiquable, voire infondé au regard des références motardes. En tant que participant, je devais être à même de comprendre ce discours, et d'y adhérer, ma face ayant évolué de la figure de l'intellectuel illégitime (dont la présence est « suspecte ») à celle de « motard confirmé »[41].

Cette dernière se fonde sur un statut et une perspective commune, en lien au risque inhérent à la conduite d'une moto. C'est également par ce biais que le chercheur devient légitime sur le terrain : partageant visiblement un risque, il prouve sa sincérité aux yeux des motards présents et s'assure, par-là-même, une certaine crédibilité. Les motards avec lesquels j'ai pu partager diverses sessions de terrain me présentaient d'ailleurs en premier lieu comme « *motard* », puis comme « *psychologue* » ou « *sociologue* »[42].

[40] Au regard de l'histoire de la discipline et de ses objets fondateurs, et ce malgré le peu d'aisance que je rencontre à l'usage du terme « culture » dont le suremploi apparait comme une perte de sens.

[41] Un informateur a ainsi pu me déclarer : « *Comment peux-tu dire ça ? Toi qui a bourlingué !* »

[42] Agnès Jeanjean évoque dans sa thèse de doctorat d'ethnologie, la mobilisation de l'image du psychologue que l'on confère volontiers à l'ethnologue, traduisant la « capacité à analyser les gens » que lui attribuaient les cadres des entreprises de traitement de l'eau Montpelliéraines qu'elle a observé. Elle précise d'ailleurs : « un peu à la façon d'un psychologue » (Jeanjean, Agnès, « Basses Œuvres. Ethnologie d'un réseau technique urbain : les égouts de Montpellier », thèse de doctorat d'ethnologie, Université Paris V, Paris, 1998, p.29). Ce travail a donné lieu à une publication : Jeanjean, Agnès, *Basses Œuvres : une ethnologie du travail dans les égouts*, Paris, éditions du CTHS, collection « Le regard de l'ethnologue », 2006.

4. Méthodologie.

Dans la pratique, notre place d'observateur ne se distinguait guère de celle des motards observés, si ce n'est par une plus grande mobilité hors circulation routière. Nous avons eu l'occasion de préciser la difficulté de notation lors de ces phases de conduite, ce qui les déplace logiquement lors des phases statiques : discussions lors d'une halte touristique ou gastronomique, pause cigarette en bord de route, arrêt dans un bar ou à la terrasse d'un café, etc.[43] Autant d'occasions de noter le maximum d'éléments, qui seront retravaillés après la phase de terrain. Le plus souvent le soir même, lorsque les sessions de terrain n'excédaient pas une journée, ou une fois seul, le soir venu, lors des phases prolongées, alors que le groupe se reposait. Le bureau de l'ethnologue était alors constitué d'une tente sommairement aménagée, du fait du difficile calcul d'un juste ratio entre confort lors des arrêts et capacités d'emport limitée d'une motocyclette. Il est également notable, à quelques exceptions près, que les motards suivis ou rencontrés avaient toujours un moment à accorder à mes interrogations ou demandes de précisions. Le temps de la pratique restant le plus souvent perçu comme un temps propre à l'exercice du loisir, c'est-à-dire du temps disponible[44].

Les entretiens semi-directifs réalisés l'étaient dans un cadre différent, le plus souvent au domicile des informateurs ou à mon domicile. En effet, l'effervescence du groupe sur le terrain, et l'exposition en son sein d'un individu par l'interview nous semblaient porter préjudice au matériau recueilli. Nous avons donc choisi la formule de l'entretien à domicile afin d'éviter tout malaise chez nos interlocuteurs, ainsi que pour avoir l'occasion d'entrer dans les détails par le biais d'une situation formelle cadrant l'exercice. L'intérieur caractérisant le déroulement de l'entretien s'oppose alors à l'extérieur du terrain, permettant d'entrer dans une nouvelle modalité de communication, mettant de coté les joutes verbales pour une construction linéaire et prolongée de la réflexion. Celle-ci reste corrélée avec le terrain, les personnes interviewées étaient d'ailleurs pour la plupart nos informateurs privilégiés. Il était ainsi possible de rebondir en permanence au sein de l'entretien par rapport à un vécu commun de terrain, articulant discours et pratiques. Les entretiens réalisés sur le

[43] Cela explique que les photos prises sur le terrain présentent essentiellement les haltes.
[44] Ce que confirme le peu de temps accordé à l'ethnologue lors des déplacements professionnels afin de se rendre sur son lieu de travail, alors que la discussion restait possible lors du même trajet réalisé pour le parcours retour. Pour cette opposition entre temps disponible du loisir et temps contraint du travail voir Yonnet, Paul, *Huit leçons sur le sport*, Paris, Gallimard, 2004, p.40-58.

terrain prenaient quant à eux la forme d'entretiens libres, par des conversations informelles, accompagnées de prise de note.

Précisons encore que l'engagement sur le terrain, et l'acceptation du chercheur, a rendu nécessaire un apprentissage. Nous avons ainsi du acquérir un ensemble de techniques spécifiques au maniement d'une moto, mais également un vocabulaire motard et un comportement adapté à l'interaction[45]. Ce dernier évolue selon les groupes fréquentés, mais reste principalement conçu sur le mode de la « *convivialité* » et de la recherche de sensations.

Un sens particulier est donc donné aux moments de la pratique, et c'est également d'une certaine manière une limite de ce travail : la place que prend la pratique dans la vie des personnes est très variable et l'étude de terrain mène à négliger la vie courante des interviewés. Cette dernière est présente par le biais de ce que les informateurs ont accepté d'en dire et d'en montrer. Il est à cet égard significatif que les motards évoquent peu leur vie de « non motards », notamment leur vie professionnelle et leur vie familiale, dès lors que les membres de la famille ne participent pas au terrain, ce qui est le plus souvent le cas. Tout ceci se répercute évidemment sur le terrain et les données accessibles et répertoriées.

Une seconde limite en découle : l'absence de prise en compte de l'influence de leur profession et catégorie sociale sur l'étude. Nous prenons le parti de l'étude du commun, sans présager de l'uniformité des pratiques, ce qu'elles ne sont de toute évidence pas. Nous pouvons pourtant affirmer avoir rencontré des motards issus de toutes catégories sociales et professionnelles, de l'ouvrier au médecin, en passant par l'enseignant et le coiffeur.

En sus des interactions humaines de terrain –centrales- et des quelques entretiens formels réalisés, tout un ensemble de données viennent étayer notre propos. Leur caractère éclectique –films, romans, magazines spécialisés, extraits de forums, tracts, autocollants, publicités, etc.- pose question, notamment quant à leur choix (question pratique) et quant à leur sens (question théorique). Nous avons pris le parti de conserver le caractère central du terrain dans la sélection de ces données, à savoir que les documents qui l'illustrent et l'appuient sont ceux qui l'accompagnent. Il s'agit donc des documents que mes informateurs m'ont présenté -par exemple en me fournissant des magazines moto, en m'indiquant le titre d'un film « *à ne pas*

[45]Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 18 : Lexique du langage motard.

rater », etc.- ou que nous avons été amené à consulter dans le cadre de l'évolution de notre carrière motarde, à l'image de la consultation d'ouvrages de formation au permis A en début de terrain[46]. Dans cet ensemble, les données dont l'analyse s'avère la plus problématique est celle des forums motards. Peu familiarisé avec cet univers, il nous a semblé que les codes narratifs du forum s'ajoutent à ceux du monde motard. De plus, la communication et la connaissance motarde sont essentiellement orales et non écrite, même dans le cas des magazines moto, lus à domicile et évoqués, débattus sur le terrain. Les exemples issus de forums seront donc cités pour leur caractère illustratif et de manière marginale, lorsqu'ils s'avèrent éclairants.

Si le terrain est au cœur de la présente étude, sa trame ne respectera pas la chronologie du travail de terrain réalisé. Nous présenterons tout d'abord quelques préalables, dont le premier consistera à définir ce que nous entendrons dans le cadre de cette thèse par l'expression « passion de la moto ». Nous préciserons ensuite l'essentiel du travail de terrain réalisé, en détaillant ses caractéristiques majeures, influençant la teneur de cette thèse. Les motards rencontrés y tiennent une place de choix, en tant qu'individus uniques, en lien à une biographie[47]. Nous synthétisons cette appréciation des interactions de terrain par l'établissement de carrières motardes, en un sens proche des « carrières déviantes » que définit Howard Becker[48]. Enfin, cette première partie sera l'occasion de définir l'alliance entre l'homme et la moto comme un agencement motard, c'est-à-dire l'action conjointe d'un homme, d'une moto et d'un environnement[49].

Dans un second temps, nous dresserons un état de la question, par un rapide bilan des travaux portant sur l'usage de la moto. Nous verrons que ces travaux relaient une image de la pratique qui questionne quant au point de vue du chercheur et à l'image de la « passion de la moto ». Il nous faudra objectiver notre position afin de mettre à distance, autant que faire se peut, notre ethnocentrisme et saisir le sens engagé dans ce que les motards qualifient de « *passion* ».

[46] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 5 : La documentation fournie par les informateurs.
[47] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 3 : Présentation des informateurs privilégiés.
[48] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963. Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 4 : Les événements principaux des carrières motardes et leur influence sur la « *passion de la moto* ».
[49] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999

Afin de dépasser cette image, nous aborderons, dans un troisième temps, le rapport homme/machine construit lors de son usage. Nous verrons de quoi ce dernier se constitue, quelle culture matérielle il engage et quelles représentations l'accompagnent. Nous saisirons alors le caractère central dans les divers usages possibles de l'injonction à la maîtrise de la machine.

Poursuivant le propos sur ce que pensent partager les motards, nous nous intéresserons, dans un quatrième temps, à leurs connaissances et valeurs, traduisant un ordre du monde. Nous verrons que les motards possèdent une connaissance spécifique, permettant non seulement l'usage de la machine mais traduisant également les principes de la vie sociale motarde, à savoir la « *liberté* », la « *solidarité* » et la « *tolérance* ». Nous n'oublierons pas pour autant la diversité des faits et des interprétations de la référence commune, par une attention toute particulière au caractère conflictuel de la vie sociale que nous avons observé. Ces valeurs permettront de donner sens à une des caractéristiques principales du groupe des motards, à savoir son caractère majoritairement masculin. L'engagement dans une « passion » permet alors aux pratiquants d'attribuer des places distinctes aux hommes et aux femmes, et de valoriser ces premiers.

Enfin, l'ensemble des savoirs, pratiques et valeurs mobilisés par les « *passionnés de moto* » permettent de cerner un désir, présidant à l'agencement homme-moto-environnement. Sa lecture nous fournit une grille d'interprétation du monde mobilisée par les motards, leur permettant de penser leurs rapports aux humains et à ce qui, dans notre environnement, s'en écarte.
La « passion de la moto » apparaît alors comme un nouvel être au monde, agençant les rapports à ceux qui sont perçus tels des semblables et ceux désignés comme relevant de l'altérité, ainsi qu'à l'environnement matériel. Toutes ces prises de position sont conçues par l'intermédiaire d'un discours sur un vécu conçu comme valorisant, permis par la machine, sur la route.

L'observation de détail des us et coutumes des motards permet de tenir un propos anthropologique concernant l'homme occidental contemporain et la façon dont il mobilise son environnement, pour donner sens à l'existence humaine.

PARTIE 1 : INTRODUCTION

Chapitre 1 : Qu'est-ce que la « passion de la moto » ?

Introduction

La « *passion de la moto* » est l'objet sur lequel porte notre attention dans ce travail. Le terme « *passion* » est repris aux motards car son usage récurrent sur le terrain interroge. Il s'agit ici de suivre la piste ouverte par ce terme, sans croire naïvement à la définition qu'ont pu me fournir différents informateurs. Elle est appréciée très différemment, en lien aux compétences diverses des motards et à leur attitude réflexive.

Interrogée à l'occasion d'un dossier intitulé « Comment naît la passion moto », une « psychologue clinicienne », sollicitée en tant que professionnelle mais également en tant que motarde (10 ans de pratique) déclare :

« On parle de passion quand toute l'énergie d'une personne – son temps, son argent, son énergie physique – est focalisée sur un objet au détriment du reste du monde. Je caricature un peu : une passion est excessive. Mais pourquoi ne pas vivre dans l'excès ? Car dans notre société, il est possible d'être passionné sans être forcément déraisonnable. La passion a des degrés. » [50]

Cette définition démontre toute l'ambiguïté du terme de « passion ».

Son caractère redondant au sein des discours motards mène à le réutiliser, tout en le redéfinissant. Il s'agit de « prendre au sérieux le langage indigène »[51]. Par ce biais, nous pouvons mettre au jour les pistes anthropologiques que l'expression sous-entend. Florence Weber indique que, bien souvent, les catégories indigènes traduites dans le langage, à l'image des expressions « travailler à côté » ou « bricole », ouvrent des portes afin de comprendre ce que l'ethnologue observe. Pour autant, elle met en garde devant une reconnaissance aveugle des concepts indigènes, qu'il ne faut pas saisir comme « les seuls concepts authentiques ». Le chercheur doit être disposé à les entendre mais également à les questionner, les retravailler

[50] « Comment naît la passion moto », *Moto journal*, n°1708-13 avril 2006, p.38-44

[51] Weber, Florence, *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Paris, Editions de l'EHESS, 2001 (1ère édition 1989, INRA/EHESS), p.21-22.

dans une perspective scientifique. Le concept utilisé dans le texte reprend la forme du langage indigène, mais constitue un hydride entre langage ethnologique et celui de l'informateur.

Nous utiliserons donc l'expression « passion de la moto » afin de désigner notre objet de recherche, alors que l'usage de l'italique « *passion de la moto* » fera référence au discours des informateurs. Il existe en effet une différence entre le langage indigène et l'objet destiné à l'analyse scientifique.

La question des passions est présente en sociologie depuis de nombreuses années, s'inscrivant à la suite d'une tradition philosophique questionnant ce concept[52].
Afin de définir ce terme, nous nous situons dans la mouvance contemporaine de la socio-anthropologie s'intéressant aux passions.

« Je » ou « nous » ?

Un débat passionné anime souvent les discussions de doctorants en ethnologie et en sociologie : doit-on, faut-il, utiliser le « je », désignant le sujet de l'étude, ou le « nous », renvoyant à la communauté de confrères ? Je n'entrerai, nous n'entrerons, pas ici dans ce débat. Remarquons que nous utilisons volontiers la première et la troisième personne du singulier au fil du propos. Il ne s'agit pas là d'un choix de facilité, mais bien de la volonté de préciser l'ambivalence du statut de chercheur en ethnologie, à la fois « je » car impliqué, et « nous » par son regard extérieur. Cela rend nécessaire une réflexion sur mon implication, ma place dans cette recherche, car le chercheur est à la fois dedans et dehors, toujours sur le fil.
Notre positionnement est donc similaire à celui que Jean-Pierre Olivier de Sardan qualifie d'« engagement ambigu »[53] en l'illustrant du positionnement de Jeanne Favret-Saada lors de

[52] K. Marx l'évoquant lui-même, dans ses *manuscrits de 44*, comme une « force essentielle » de l'homme, qui fait tendre vers son objet. Durkheim questionna également la dimension des passions, essentiellement dans son travail sur les religions (par exemple dans *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris, PUF, 1998 (1912)). On pensera également au travail de Spinoza et ses « passions tristes », pour qui l'homme « passionné » est passif, soumis à une force qu'il ne peut dépasser. Plus proche de nous on pensera ici à M. Bouhaouala (*Passion et profit dans le marché de l'offre des services sportifs*, STAPS, 40, 1996), C. Bromberger (*Le match de football, ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, Editions de la MSH, 1995), J. Hainard et R. Kaehr (*Collections passion*, Neuchâtel, musée d'Ethnographie, 1982), A. Hennion (*La passion musicale : une sociologie de la médiation*, Paris, Métailié, 1993), A. Hirschman (*Les passions et les intérêts*, Paris, Presses universitaires de France, 1980), D. Le Breton (*Passions du risque*, Paris, éditions Métailié, 1991 ; *Les passions ordinaires : anthropologie des émotions*, Paris, A. Colin, 1998), P. Mignon (*La passion du football*, Paris, Editions Odile Jacob, 1998) ou encore N. Puig (« La composante passionnelle de la pratique sportive des jeunes », *Le sport moderne en question*. Clermont-Ferrand, AFRAPS, 1990, p.217-229), de manière non exhaustive. Nous ne pouvons dresser ici un inventaire complet de la mobilisation du concept.

son travail de terrain dans le bocage, un type de terrain où le chercheur ne peut saisir le sens et les implications d'une pratique (la sorcellerie) qu'en y étant engagé, et tout en gardant un regard de chercheur[54]. Le « je » méthodologique est à la fois subjectif, traduisant un engagement sur le terrain, et réflexif, ce qui rends nécessaire l'explicitation de cette implication lors de l'observation. Cette posture est fréquent en ethnologie, le « je » traduisant la place conférée à l'ethnologue, de même que le « nous » permet de signaler la prise de distance caractéristique du travail d'objectivation. Les deux tendances ne sont pas, en notre sens, antinomiques, comme le soulignait Norbert Elias, l'homme n'étant jamais complètement engagé ou complètement distancié[55]. Ce sont ces principes que nous traduirons par l'usage du « je » et du « nous » méthodologiques.

1. Définition de la « passion de la moto ».

1.1. Définition au regard de l'historique de la notion de « passion ».

La passion semble prendre aujourd'hui un sens actif, son histoire démontre pourtant son ambivalence, à la fois passive et active selon les définitions[56]. La « passion de la moto » est une des nombreuses « passions » contemporaines. Pour Peggy Cardon, les « passions » –au pluriel- sont souvent synonymes d'excès, de démesure : « Enoncées au pluriel, les passions se

[53] Olivier de Sardan, Jean-Pierre, « Le « je » méthodologique. Implication et explication dans l'enquête de terrain », *Revue Française de Sociologie*, n°41-3, 2000, p.417-445

[54] Favret-Saada, Jeanne, *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Gallimard, 1985

[55] Elias, Norbert, *Engagement et distanciation, contribution à la sociologie de la connaissance*, Paris, Fayard, 1993

[56] Selon J.-A. Rony (*Les passions*, Paris, PUF, collection « Que-sais-je ? », 1994 (1961), et plus spécialement le Chapitre I « Historique », p.7-10), l'histoire de la notion présente une « oscillation constante entre le sens passif et le sens actif du mot ». Tour à tour fatalité, vice, erreur d'appréciation, maladie de l'âme, faiblesse, émotion violente (sens actif du mot) les passions deviennent passives avec Descartes. Pour l'auteur ce changement survient au 17ème siècle avec le *Traité des passions* (Descartes, R., *Le Traité des passions*, Paris, Ed. du Rocher, 1996). Elles sont alors l'inclinaison de l'âme vers ce que le corps désire, inclinaison tyrannique contre laquelle l'homme doit lutter. Spinoza s'accorde avec Descartes pour dire que la maîtrise de l'existence consiste à comprendre ses passions et, par ricochet, pouvoir les éviter. Les passions sont alors imposées de l'extérieur à l'homme. Puis, avec Locke et Leibniz, la passion reprend un sens actif, traduisant une « tendance » vers un « objet » qui devient acte si elle n'est pas contrainte, et qui provoque « joie » ou « tristesse ». Au 18ème la passion est vue comme un « instinct naturel », à comprendre comme une « vertu », à l'exception de quelques auteurs préfigurant l'avenir de la notion, pour laquelle c'est « la fidélité à soi et à sa passion dominante » qui fait la valeur de l'homme, non la passion en elle-même. Tous s'accordent cependant durant ce siècle quant au caractère valorisant des passions, ou, en tout cas, du manque qu'entraîne leur absence. Enfin, au 19ème siècle, les deux visions opposées (active/passive) de la passion sont couramment sollicitées, selon l'école considérée : passive, selon le modèle Cartésien et pour l'école anglaise ; active, selon le modèle de Leibniz et pour les domaines français et Allemand. Dans le premier cas, la passion émane du corps et est subie, dans le second cas c'est son absence qui est synonyme de passivité.

définissent comme des états affectifs ou intellectuels dominant la vie de l'esprit par l'intensité de leurs effets et par leur persistance. »[57] Cette intensité est pourtant valorisée, la vie sans passion devenant synonyme de médiocrité, de manque. La notion est ambivalente, car l'excès guette encore et reste possible par l'obsession, à l'image du joueur impénitent, qui ne se « sent bien » que lorsqu'il est à la table de jeu[58]. Tour à tour relevant de l'excès, de la menace, et valorisant une existence, « la passion de la moto » traduit un engagement commun et une grande diversité dans son exercice.
Nous retiendrons l'ambivalence de la notion : la « passion de la moto » est active et valorisante, tout en pouvant basculer dans le sens passif, lorsque l'excès qui la caractérise dépasse une limite qu'il nous appartiendra de fixer au regard des pratiques.

J'entends par pratique les manières dont on exerce une activité. Elle équivaut à une exécution, à travers une expérience vécue. La pratique est l'incarnation factuelle de « *la passion* », sa réalisation concrète. Elle sera entendue, à la suite d'A. Zapata, comme un savoir pragmatique (au sens de : pratique et efficace), évolutif, construit sur la base de l'expérience et de l'imagination/inventivité qui lui permettent d'évoluer[59].

1.2. Une « passion ordinaire ».

Christian Bromberger ouvre la voie d'une possible définition de la passion telle que l'ethnologue la rencontre par le biais de l'expression « passions ordinaires »[60]. L'auteur justifie son choix par une volonté d'écarter la catégorie du loisir, qui lui semble trop large, peu heuristique. Son usage est adéquat du fait de sa fréquence dans les discours indigènes, ce qui impose pourtant deux précisions, que nous prendrons en considération : le sens du terme

[57] Cardon, Peggy, « Passions », in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.355-357
[58] Pour J. Hassoun les passions confèrent encore aujourd'hui un caractère passif à l'homme qui en devient soumis. Comme chez Spinoza l'homme ne peut alors accéder à la liberté qu'en se détachant de sa passion. Hassoun, J., *Les Passions intraitables*, Paris, Flammarion, 2000
[59] Selon Antoine Zapata (« Pratique », in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.390-392), la « pratique » peut s'entendre de trois manières différentes : comme « activité concrète par laquelle l'homme modifie son environnement », comme « aptitude à s'adapter aux réalités (…). C'est-à-dire un mélange d'expérience, d'innovation et surtout de ruse qui permet l'action ponctuelle face à des événements inattendus, mais qui est inanalysable et donc ni généralisable, ni formalisable », ou encore comme les « relations d'échange commercial ». Le troisième sens est à écarter, car peu usité, nous retiendrons les deux premières.
[60] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38

s'est déplacé, passant d'une connotation péjorative à une acception valorisante, par son caractère choisi :

« La passion n'est désormais plus conçue et perçue comme un phénomène subi, une détérioration de la volonté, mais au contraire comme son expression, comme la manifestation de la liberté créatrice, d'un choix constructif, ratifié par la conscience, donnant sens à une existence authentique. »[61]

De plus, le terme s'est « affadi », ce qui mène à adjoindre le qualificatif « ordinaire » aux dites passions[62]. Elles sont vécues « intensément » mais sans « abus dangereux ». Ce caractère ordinaire reste pourtant précaire et les passionnés peuvent toujours aller trop loin, dépasser la frontière de « ces engouements » et « basculer dans la démesure, la sauvagerie, l'obsession, la folie… »[63].

Nous choisissons donc d'entendre la « *passion* » évoquée par les motards comme une passion ordinaire, valorisée dans les discours tout en restant potentiellement destructrice. Quels éléments majeurs caractérisent le passionné « ordinaire » ?

Pour C. Bromberger, on reconnaît le passionné à son engagement dans une activité, qui le mène à y consacrer un certain volume de ressources (argent, temps, équipements)[64], ainsi qu'un rapport particulier à un objet. Il importe donc d'étudier le rapport créé entre l'homme et l'objet afin de cerner au plus près les spécificités de la passion. Retenons que le désir du passionné se cristallise sur un objet et que ce désir n'est jamais satisfait, à l'image du passionné de voile pour qui son bateau est toujours « un peu petit », nous dit C. Bromberger. Il en va de même du motard : il change de machine en moyenne tous les trois ans et souhaite acquérir une machine « *plus puissante* », « *plus performante* », de « *plus grosse cylindrée* » ou une moto plus esthétique, etc. La passion s'entretient et doit évoluer, *a priori*, en allant *crescendo*. Cette tendance nous amène à être attentif au caractère conflictuel de la passion,

[61] *Ibid*., p.25
[62] Pour une typologie des pratiques que l'on nomme indifféremment activités/passions/loisirs, voir : *Ibid*., p.13-20
[63] *Ibid*., p.23-26
[64] Pour l'auteur cela peut se lire dans leur « voracité spatiale » : les passionnés pensent ne jamais avoir assez de place à consacrer à leur passion. Cela sous-entend un fort engagement dans la passion ordinaire, ce qui n'est pas le cas de tous. Pourtant, quelle que soit l'intensité de cet investissement, le passionné consacre du temps, de l'espace et de l'argent à l'objet de son désir. L'auteur insiste à raison sur les « querelles domestiques » que peut entraîner l'inégale place accordée à la passion au sein du ménage. Il nous semble qu'il s'agit là d'un élément régulant la passion et menant à conserver son caractère ordinaire.

ainsi qu'aux divers arrangements constatés dans la pratique. L'engagement qu'elle suppose n'est pas en effet partagé par tous, rendant nécessaire le compromis[65].

L'engagement de celui qui se dit passionné de moto est donc intense et suppose un objet support. Ajoutons que, du fait de cette dernière caractéristique, le passionné se fait également expert. En effet, ce désir tourné vers un objet amène le passionné à se faire expert de la passion qui l'anime[66]. Les motards ont ainsi une grande connaissance des modèles disponibles sur le marché d'hier et d'aujourd'hui, l'erreur étant moquée[67]. Cela passe par exemple par la consultation de la presse spécialisée, ce qui permet de partager un langage et d'entrer en relation autrement que sur le modèle de la compétition[68]. Le volume de connaissance du

[65] Selon J.-A. Rony (*Les passions*, Paris, PUF, collection « Que-sais-je ? », 1994 (1961), et plus spécialement le Chapitre II « L'état de passion », p.11-28) la « passion » peut s'entendre en un sens large, celui d'une tendance dominante influençant grandement ou totalement la vie affective, ou étroit, c'est-à-dire lorsque l'individu agit en pensant être déterminé par une cause qui le dépasse. Entre les deux existe un ensemble infini de variations. Pour l'auteur, le sens étroit est le plus réaliste si l'on cherche à analyser les passions. C'est tout le paradoxe de la passion vécue comme un choix, de même qu'en tant que contrainte. L'auteur en dégage « trois composantes essentielles, plus ou moins développées » que l'on peut solliciter afin de recouper le propos de C. Bromberger concernant les « passions ordinaires ». Première composante : elle réorganise la personnalité, elle inspire le passionné, sans l'accaparer tout entier. Deuxièmement, la passion se cristallise sur un objet précis. Elle doit, afin de perdurer, pouvoir être représentée sous une « forme très particulière », à savoir un objet au caractère symbolique, comme par exemple l'or ou le pouvoir. Cet objet est vu comme magique, au sens où il ouvre le monde. Enfin, la passion sous-entend (troisième composante) un conflit avec l'individu, du fait de son caractère passif. L'individu la subit et lutte contre cette inclinaison afin de se préserver. Cette troisième dimension introduit de la complexité. Rendre sa juste place au conflit dans la pratique du passionné nous permet d'être plus attentifs à la complexité et au conflit. Cela permet de saisir, par exemple, que si le plaisancier souhaite toujours un bateau « un peu plus grand » afin de vivre plus intensément sa passion, il a conscience de la gêne que cela pourrait occasionner dans d'autres registres de sa vie courante, familiale par exemple. Il en va ainsi des motards qui ne cessent de parler de « *changer de moto* », pour finalement se tourner vers un choix expliqué comme « *rationnel* », par exemple parce que « *je dois penser à la famille aussi* » (l'homme cède alors quelque peu à sa passion mais gère le conflit inhérent à cette troisième dimension de la passion). Cela n'empêche pas d'aller effectivement crescendo, et certains « *réalisent leur rêve* » en achetant le modèle désiré. Pourtant ils expliquent ce choix par des formules laconiques, telle que « *là, j'ai craqué !* », prouvant que la force de la passion a pris le pas sur leur volonté propre.

[66] Ce que soulignait C. Bromberger : « Les plaisirs de la passion s'alimentent d'abord aux délices de l'expertise : savoir identifier, désigner, argumenter. » (*Op. Cit.*, 1998, p.29)

[67] Dans une discussion concernant le choix d'une moto sportive, question courante sur divers forums, un nouveau venu fut l'objet de railleries pour avoir confondu le type de moteur de la « *Cagiva Mito* » : il s'agissait d'un « *2 temps* » et non d'un « *4 temps* ». Cette différence à elle seule suppose quelques connaissances élémentaires en mécanique et une bonne connaissance des moteurs inhérents aux différents modèles, à l'image des architectures possibles.

[68] Pour C. Bromberger, la passion a nécessairement une dimension compétitive, permettant de rejouer en « marge de la vie quotidienne (…) le drame de l'excellence » (*Op. Cit.*, 1998, p.31). Compétition parfois aussi au sens d'une personne « imbattable » dans son domaine, par sa connaissance ou sa maîtrise, par exemple « pour décorer le cadre d'une moto. » Cette dimension nous approche du sport, par la réinjection de l'*agôn* (Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958) ou affrontement, lutte. Je ne partage guère cet aspect de la définition d'une passion ordinaire. Je comprends cette apparence de dimension compétitive comme un effet d'échelle, provoquant différentes appréciations de la diversité des pratiques. Par une échelle plus large, ce que l'on peut comprendre comme classement devient une des formes diverses observées. Il m'est arrivé de constater cette dimension agonistique, sans pouvoir la qualifier de redondante. Sans doute l'est-elle à une échelle moindre, à l'image de l'étude d'un groupe de motards orientés vers la performance chez François Portet (« Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476) ou Nicolas Christakis (« Croyances et moto. », traduction de l'auteur, publié en grec : Psychology, The Journal of the Hellenic Psychological

passionné dépend souvent de la durée de sa carrière, mais dans tous les cas de figure il a un passé, une histoire, qu'il peut relater avec force témoignages (notamment photos, souvenirs, etc.). Cela implique qu'il a nécessairement traversé des épreuves, celles-ci confirmant son statut de passionné. Le passionné doit donc s'appréhender dans un cheminement, comprenant un discours réflexif valorisant ses expériences passées.
Cette définition nous amène à une autre caractéristique du passionné : il peut s'adonner à son activité favorite en solitaire ou en groupe, mais entrera nécessairement en contact avec ses semblables, comme le souligne C. Bromberger :

« Ces passions s'exercent dans la solitude (…) ou dans l'effervescence collective (…), mais toutes impliquent, à un moment ou à un autre, échanges, partage, connivence et confrontations. »[69]

Cela s'accompagne selon l'auteur d'un sentiment de cohésion, au delà des différences, que nous mettrons à l'épreuve lors de l'évocation des « valeurs motardes ».
Le passionné doit rencontrer ses semblables, ce qui va redonner du sens à sa passion, la « *passion de la moto* » est donc à la fois individuelle et relationnelle, elle engage des individus semblables ainsi que l'altérité, selon le modèle classique de la séparation entre « nous » et « eux ». La passion donne du sens au rapport construit avec autrui.

1.3. Une « passion » concupiscente.

La passion de la moto est liée à la recherche du plaisir. Pour Vincent Crapanzano, la « concupiscence (est) commune à toutes les passions »[70]. Le désir de la passion ne se limite

---

Society, Vol. 11, No 1, March 2004, pp. 53-64). Dans ce cas les faits s'éclairent au regard de cette dimension, ce qui n'est pas nécessairement le cas lorsque le champ de recherche s'élargie. Chez les amateurs de moto ancienne, de nombreux individus ont leur « *spécialité* », untel rénovera les filets de réservoir peints à la main, tel autre sera expert en réfection des « *faisceaux électriques* », etc. Cette compétence, issue de connaissance et d'une expérience, ne donnent pourtant pas lieu à une compétition ou un discours ouvrant sur un classement des passionnés. Dans le cas du monde de la « *moto rétro* », il s'agit de spécialisation et non de compétition. On retrouve le passionné expert, pouvant, à l'occasion, prendre la forme du passionné compétiteur, lors d'une exposition donnant lieu à des remises de prix par exemple. Sortant du petit monde des amateurs de motos « *classiques* », les joutes verbales des motards questionnent également cet aspect compétitif. Lors des conversations concernant les performances relatives des motos, la connaissance technique des individus leur permet de « surpasser » l'autre. Pourtant, cela ne donne lieu à aucune manifestation de supériorité, le « vaincu » n'est pas honteux, il n'existe guère de marque signifiant le pouvoir du compétiteur le plus performant sur celui qui l'est moins.

[69] Bromberger, C., « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38, citation p.31

[70] Crapanzano, Vincent, « Réflexions sur une anthropologie des émotions », *Terrain*, n°22, Les émotions, mars 1994, 11p. http://terrain.revues.org/document3089.html

pourtant pas à un plaisir des sens, il peut être issu du corps ou de l'esprit, si l'on accepte pour le propos cette subdivision sommaire. Le mouvement passionnel relève toujours du plaisir, mais celui-ci varie en « mouvement ». Par exemple, pour Cecilia Gallotti évoquant le théâtre au 17ème siècle, la « passion théâtrale (…) vise une jouissance égoïste » alors que la « passion religieuse (…) vise (…) la pitié chrétienne. » L'auteur ajoute que lors des condamnations dont fut l'objet le théâtre de l'époque figurait en bonne place le fait d'avoir perverti une passion pure, « d'origine divine » et de la changer en « concupiscence »[71]. Il va sans dire qu'un penchant notable pour le plaisir ne donnait pas lieu à la même appréciation dans le contexte évoqué par l'auteur qu'aujourd'hui, et pouvait jeter l'opprobre sur l'accusé, en l'occurrence ici le « théâtre des passions ».

La « *passion de la moto* » est donc concupiscente, sans s'y limiter.

[71] *Ibid*., p.7

2. Un champ des possibles.

Pour Didier Le Gall la passion est en premier lieu ce qui anime les individus et les fait participer à une activité, qu'elle soit « formelle ou informelle »[72]. Ces activités sont considérées « comme mineures, car occupationnelles ou de loisir », et permettent parfois le développement de compétences professionnelles[73]. On peut donc définir, si l'on suit l'auteur, ces activités comme non obligatoires, périphériques, elles ne sont pas une nécessité immédiate mais répondent à certains désirs humains.

Reprenant une classification classique de l'anthropologie fonctionnaliste la culture répond à trois formes de besoins humains : primaires, à savoir alimentation, protection, reproduction ; secondaire, éducation et langage ; tertiaires, qualifiés d'aspirations complexes du psychisme humain (religion, esthétique, idéaux, etc.)[74]. La passion répond à des besoins du troisième type[75].

En second lieu, la « passion » ouvre sur un « petit monde »[76]. Le « passionné », en persévérant et en s'engageant de façon de plus en plus prononcée, va être amené à rencontrer des individus ayant les mêmes goûts, et adhérant aux mêmes valeurs. Après la « découverte » vient « le temps du partage », notamment de valeurs simples à identifier et, selon l'auteur, « quelque peu en rupture avec ce que donne à voir le monde des adultes établis »[77]. La passion

[72] Didier Le Gall (« Quand la passion déborde le loisir… », *Agora débats jeunesses*, n°17, 3ème trimestre 1999, pp. 63-77) aborde la question de l'insertion professionnelle de jeunes défavorisés. Ayant exploré la piste de l'importance de la sociabilité en terme de quantité de relations nouées, donc de la taille du réseau des enquêtés, l'auteur questionne le lien entre persévérance dans un loisir et parcours professionnel. L'hypothèse qu'il souhaite tester consiste à saisir si le loisir dans lequel un jeune s'engage avec assiduité et conviction peut infléchir son parcours professionnel, à condition que la passion pour l'activité concernée ne soit pas un feu de paille. L'auteur relie donc passion et loisirs.

[73] *Ibid*., p.67

[74] L'approche fonctionnaliste peut être saisie dans l'œuvre de B. Malinowski, père du dit courant. Selon lui la fonction d'une institution correspond à la manière dont elle répond à un besoin humain. La culture, comme totalité organique ajustée, comme ensemble au fonctionnement homogène –une perspective critiquée depuis- mène à appréhender chaque élément d'une culture comme répondant à un besoin essentiel de l'homme. Voir par exemple la description du système de la Kula dans Malinowski, Bronislaw, *Les Argonautes du Pacifique Occidental*, Paris, Gallimard, 1989 (1963).

[75] Et ce même lorsqu'il s'agit de penser l'éventualité de l'intégration professionnelle, qui correspond à un besoin relevant de la première et troisième catégorie. Pour cette raison, le discours des « passionnés » est souvent fortement investi émotionnellement, à l'image du témoignage de Patrick, jeune passionné de rap : « (…) Bon pour moi, c'est d'abord une passion. Ca m'apporte de la joie, du bonheur, un peu d'argent parfois… Je dirais que c'est une raison de vivre, c'est vraiment le truc important pour moi dans ma vie, quoi. » (Le Gall, *Op. Cit.* (1999), p.73)

[76] Le Gall, *Op. Cit.* (1999), p.68

[77] *Ibid*., p.69

n'étant pas le propre de la jeunesse, nous comprendrons les valeurs accompagnant les passions comme imaginées en terme d'alternative à l'existant.

La passion est donc le mouvement vers une activité (et non un objet), répondant aux aspirations de l'âme humaine, vécue à travers un parcours individuel et le partage de valeurs simples au sein d'un collectif, ces dernières étant pensées comme une alternative. Tous ces points seront donc à explorer, en lien aux spécificités de la « passion de la moto ». Pour ce faire, le propos sera centré sur les modalités d'incarnation de la « passion de la moto », en traitant davantage des rapports à la « passion » que d'une supposée passion démesurée, faisant du motard un « fan » de moto[78]. Le « monde de la vie quotidienne » sera donc au cœur du propos, par le fil de la pratique, son déroulement récurrent, associé au comportement qualifié de normal par les pratiquants[79]. Nous ne focaliserons donc pas notre attention sur l'extrême, la recherche de limite, sans éluder cette dimension lorsque nous l'observerons[80].

[78] Pour Christian Le Bart (« Stratégies identitaires des fans. L'optimum de différenciation », *Revue française de sociologie*, 2004/2, Vol.45, p.283-306), la passion se caractérise par l'intensité qu'on peut décrire par la figure du « fan », permettant de répondre à un désir d'identité à la fois commune (être « comme les autres ») et différenciée (ne pas « ressembler à la masse »). En ce sens la passion suppose l'excès, d'où les nombreux rappels à l'ordre, moqueries ou critiques dont font l'objet les fans qu'évoque l'auteur. Pour pallier cette caractéristique le fan se rassemble au sein d'un groupe de semblables qui va le rassurer sur sa normalité, ou trouver des exemples singuliers plus extrêmes que son propre rapport à l'objet de sa passion. Le fan est assurément une figure de passionné, il se situe pourtant du côté de l'excès, de l'extrême. Le « fan » en a parfois conscience, et va tenter d'atténuer la portée sociale de sa pratique, afin d'éviter sa mise à la marge. Il existe donc un panel varié d'attitudes vis-à-vis de l'objet de la passion, y compris chez le fan, et non uniquement cette « volonté d'*être plus* qui motive la surenchère » afin de démontrer son appartenance à une élite.

[79] Nous nous intéresserons donc au « monde de la vie quotidienne » (Schütz, Alfred, *Le chercheur et le quotidien*, Paris, Klincksieck, 2008 (1987) Et plus précisément : Chapitre IV, « Sur les réalités multiples », p.103-127). Alfred Schütz, dans *Le chercheur et le quotidien*, le définit comme l'ensemble des expériences et interprétations de nos prédécesseurs, que nous allons saisir par nos expériences et interprétations. Le passé de nos semblables nous sert de « cadre de référence » dans lequel évoluer, afin de nous orienter dans notre quotidien, notamment par rapport aux objets qui le composent. Ces derniers ont des qualités prédéfinies, résistent et peuvent être l'objet d'action. Ce monde est donc celui de l'interaction avec les objets, mais également avec les individus, il est « intersubjectif », il est « la scène et l'objet de nos actions et interactions. » (*Ibid*., p.104-106) Notre univers quotidien est donc celui dans lequel nous évoluons et sur lequel nous avons un effet dans une certaine mesure : notre action s'ajuste à la plasticité du monde quotidien, si celui-ci n'est pas modifié par nos actes ce sont ces derniers qui vont l'être. Le monde du quotidien est l'univers intersubjectif peuplé d'objets au sein duquel nous évoluons et sur lequel nous avons une action, de la même manière, ce dernier « résiste » à cette action. C'est le monde que nous abordons par ce que l'auteur nomme une « attitude naturelle », sur la base de catégories préétablies par les expériences et interprétations passées, évoluant par l'interaction avec le monde quotidien. Vouloir aborder le quotidien des motards, perspective que j'adopte dans ce travail, revient alors à cerner leurs références passées, transmises et objet de modifications, leur rapport à l'environnement, tant humain (intersubjectif) que non humain (peuplé d'objets), l'action destinée à le faire évoluer, et sa résistance, ainsi que ses limites.

[80] Quotidien et extrême se désignent mutuellement en creux, le passage du quotidien à l'extrême passant par l'épreuve, le retour à ce premier par l'apaisement. Nicolas Dodier (« Les arènes des habiletés techniques », *Raisons Pratiques*, 4, 1993, Les objets dans l'action, p.115-139) confirme le passage du quotidien à l'extrême par les « moments (…) constitués en épreuves ». Pour l'auteur, elle consiste en la mise en place d'une organisation différente du « cours de l'action technique » classique, pour constituer un test de « l'habileté d'une personne ». L'extrême s'écarte donc de la logique du quotidien, en se centrant sur un individu à évaluer. Cette évaluation va être portée par les pairs, à l'image de l' « audience », qui n'est pas uniquement composée d'ouvriers dans le cas des établissements « Palard » qu'a observé N. Dodier. Ce qu'il nomme les « scènes de prouesses » (*Ibid*., p.121) sont observées « devant une audience ». En cela, qu'il s'agisse de prouesses techniques

La « passion de la moto » apparait donc comme un objet particulièrement heuristique, il permet en effet d'exprimer et d'incarner des logiques relevant du paradoxe. La « passion de la moto » est-elle une manière d'accéder à un domaine des possibles ou constitue-t-elle une menace ? Selon Jean Duvignaud, la « passion » est encore aujourd'hui perçue comme un danger, car elle dénote, elle trouble l'image homogène de la société que nous aimons à penser comme une « harmonie de structures »[81]. Les passions s'incarnent dans des formes innombrables, variant selon les contextes sociaux et culturels. Pourtant la passion est toujours, selon l'auteur, une porte ouverte vers le possible, une manière de créer une « utopie », de dépasser les normes courantes, l'imposition dont l'homme est l'objet en tout lieu et en tout temps, quelle que soit la civilisation concernée. En cela, les passions permettent de façon universelle de s'écarter du prescrit et d'ouvrir une voie vers un idéal, que J. Duvignaud qualifie d'« émergence d'une éthique. »

Convenons donc que la « passion de la moto » renvoie à une forme de menace sociale, mais également au changement possible. Elle peut donc incarner à la fois les peurs et les espoirs d'une civilisation et ouvre un champ des possibles nous disant quelque chose sur la vie humaine ici et maintenant, alors que la « passion de la moto » rallie chaque jour davantage d'individus[82].

---

au sein d'une entreprise ou d'« exploits » lors d'un rassemblement de motards (Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53), le cours quotidien des choses est altéré et bascule dans un nouveau registre : l'extrême. Le passage entre ces deux logiques peut se comprendre comme issue de la démonstration de maîtrise devant un public.

[81] Duvignaud, Jean, *La Genèse des passions dans la vie sociale*, Paris, PUF, 1990

[82] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 16 : La « passion de la moto » : une tendance historique à l'augmentation en volume.

Chapitre 2 : Terrain.

Introduction

Au départ du travail : la curiosité.

Nous nous sommes intéressé en premier lieu à la « *passion de la moto* » car notre curiosité avait été stimulée par l'engouement qu'elle suscitait, malgré le risque qu'elle supposait *a priori*. De plus, je me trouvais personnellement, du fait de cette curiosité, attiré par le fait de « *passer le permis moto* ». Reste l'ambivalence de s'intéresser à un moyen de locomotion caractérisé par son peu de sécurité et d'aspects pratiques au regard d'autres moyens de transport individuels.
En effet, comparant l'automobile et la moto, on ne peut que constater la protection supérieure, tant à l'accident qu'aux intempéries, de la première sur la seconde, ainsi que sa supériorité concernant le transport de passager ou d'objets divers.
Pourtant un nombre élevé de personnes passent le permis A chaque année, 11 000 à 12 000 chaque année depuis le début du 21ème siècle[83]. Pour satisfaire cette curiosité et aller plus avant dans la réflexion j'ai alors décidé, sur conseil avisé de mon amie, de poursuivre l'exploration du monde motard, par l'obtention du permis A et l'étude par participation de la « *passion de la moto* ».

Choix du sujet et légitimité.

Concernant l'objet « passion de la moto » un discours est fréquemment valorisé : celui portant sur le lien entre cet objet et le risque. A la fois stéréotype et réalité, ce discours donne sans doute du poids au sujet, légitime son choix en lien à une préoccupation d'actualité : la sécurité de nos concitoyens sur les routes. Cela explique sans doute en partie pourquoi ce sujet a été validé et m'a permis d'accéder à un financement[84]. Cette ambition reste présente au sein de ce travail, malgré l'évidente évolution due au déroulement même du doctorat.

[83] *L'officiel du cycle, de la moto et du quad*, numéro 3743, Juillet 2007. Sont ici pris en considération les exercices 2000 à 2006.
[84] Une allocation de recherche doctorale, au sein de l'école doctorale PIEMES de l'Université Paul Verlaine de Metz.

Ainsi ce travail a évidemment pour objet de décrire la réalité d'une pratique, mais également de saisir ce que cherchent à incarner les passionnés, ce qui les attire dans une pratique singulière, les façons dont ils vont adhérer à un discours, prendre position par rapport à celui-ci et nous livrer de l'information sur ce qui fait la spécificité de l'action humaine. Pour certains il s'agit de causalité, pour d'autre de sens, nous cernerons le propos sur des modalités reliées à des possibles, incarnés tant par des actes que des discours.

Par la « passion de la moto », dire quelque chose sur l'Homme.

Si le groupe des motards est au cœur de notre perspective, notre attention de chercheur se situera à différentes échelles : celle des individus rencontrés, celle du groupe des motards, mais aussi celle de la société dans laquelle ils prennent place. Il s'agira de garder à l'esprit cet agencement relatif de niveaux de réalités variés au sein de notre propos. L'exposé sera parfois focalisé sur une dimension ou une échelle particulière, afin de clarifier ce premier et d'engager une étude de détail.
Etudier « les passions » permet de dire davantage que décrire les pratiques des individus concernés. Il s'agit également d'apprendre sur l'homme en général, d'autant plus que l'injonction à la passion est une tendance forte de notre époque. Convenons, en suivant Christian Bromberger, qu'« (…) une société dit beaucoup d'elle-même à travers ses engouements et (…) (que) la passion est devenue dans notre monde une facette essentielle et légitime de l'identité personnelle »[85]. On peut donc, par leur biais, apprendre sur l'Homme et sa complexité.

Nous supposons ici que par l'engagement dans la « *passion de la moto* » l'Homme cherche une forme d'accomplissement, à « se réaliser », comme nous avons pu le noter à de nombreuses reprises lors de nos observations. Etudier le motard c'est donc aussi tenir un propos anthropologique sur l'Homme accompli, le « vrai Homme », celui qui mène une « bonne vie », dont la conception est livrée par le discours sur la « *passion* » et les façons d'agir qui y renvoient.

[85] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38, citation p.37-38.

1. La phase exploratoire.

1.1. Le permis moto : premier contact.

La phase de découverte et d'entrée au sein du groupe par le biais du « *passage du permis moto* » a constitué notre premier contact avec le monde des motards. Par cette exploration, nous avons pu rendre « familier » un univers « exotique », diminuant son apparente étrangeté par un regard « de l'intérieur » et « de près » [86]. Afin de pouvoir s'approcher, il faut en premier lieu se familiariser avec les modes de communication et les intérêts fondamentaux des pratiquants. Cela passe par un langage spécifique, un ensemble de termes techniques concernant la machine, ainsi qu'un argot spécifique à la communauté abordée[87]. Sans la maîtrise de ce langage, comme le souligne Leila Sollberger Jeolás à propos des forums internet, il est difficile de se faire accepter. Novice dans le milieu moto, notre premier terrain a donc consisté en un apprentissage élémentaire, par le biais de la participation à une session de formation au permis A, catégorie « *moto de toutes cylindrées* ».

Cette exploration a été complétée par la découverte des lieux de sociabilité motarde, principalement en tant que passager, alors que je ne possédais pas encore de moto. Six mois plus tard, j'engageai ma carrière d'ethnologue de terrain, parallèlement à ma carrière de motard. Plus qu'un parallélisme, il s'agit d'un lien inextricable et parfois ambigu, qui questionne la position du chercheur.

1.2. Les entretiens semi-directifs.

Quatorze entretiens semi-directifs prolongés, d'une durée de une à trois heures, ont été réalisés. Ils l'ont été essentiellement dans un objectif de découverte, d'exploration ou de confirmation de la validité d'une piste, avant de reprendre celle-ci en détail sur le terrain. L'exercice apparait parfois comme adéquat, par exemple dans le cas des formateurs à la conduite moto, familiarisés à cet exercice, et afin de compléter la thématique de la formation au permis A. L'entretien a un intérêt lors de l'engagement d'une recherche : il permet de saisir

[86] Un positionnement développé par Leila Sollberger Jeolás : « Les courses illégales de voitures : le cyberespace comme terrain ethnographique », *Altérités* vol. 5, n° 1, 2008 : 54-64.
[87] J'ai ainsi découvert par exemple l'existence des « *tés de fourche* », deux pièces métalliques plates reliant les deux tubes de fourche à hauteur de la colonne de direction, ou encore le « *tête de fourche* » désignant un bloc optique légèrement carénée, entre l'optique de phare nue et le carénage intégral.

les contradictions et les non-dits des interviewés, ce qui présage de discussions libres sur le terrain, où seul le thème sera amené par l'ethnologue. Cela permet d'éviter le discours admiratif, naïf, ou son opposé, la dénonciation.

2. Le terrain et ses caractéristiques.

« On pourrait opposer terme à terme le modèle du terrain comme simple visite à celui du terrain de l'ethnographe : présence longue sur place, établissement de relations de proximité et de confiance avec certains enquêtés, écoute attentive et travail patient de plusieurs mois ou de plusieurs années. Le mot américain –*fieldwork*- le dit mieux : le terrain, c'est un travail, pas un passage, une visite ou une présence. Le *fieldworker* ne va pas simplement sur le terrain, il y reste et surtout il y *travaille*. »[88]

Qu'est-il donc entendu dès lors que nous évoquons ce « terrain » ? Il se compose d'événements sporadiques, le plus souvent reconduits d'une année sur l'autre (la visite d'un « *salon de la moto* » par exemple) ou de forme récurrente (la « *balade du dimanche matin* »). Nous avons ainsi pu participer, pêle-mêle à des rassemblements, concentrations, événements à vocation caritative, trajets quotidiens, à l'engagement associatif au sein de la Fédération Française des Motards en Colère, à quelques événements exceptionnels (définis comme incontournables, pour l'essentiel le « *Tourist Trophy* » et les « *Eléphants* »), les vacances à moto, les virées, sorties, balades (seul, en duo ou en groupe), salons de la moto, bourses d'échange, visite de musée de la moto, vie sociale au sein des concessions et garages moto, rencontres impromptues, etc.

[88] Béaud, Stéphane et Weber, Florence, *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte & Syros, collection « Guides Repères », 1998, p.8

Salon de la moto, porte de Versailles.

Tous ces événements ont donné lieu à l'écriture de l'incontournable carnet de terrain, ainsi que, lorsque cela était possible, à un entretien informel en la compagnie des participants motards[89].

2.1. Un terrain « proche ».

On conviendra, au regard du terrain abordé, que l'exotique n'est pas nécessairement lointain, et que le dépaysement peut être effectif au coin de sa rue. Ainsi, l'ethnologie, qui fondamentalement s'intéresse à la différence, à l'altérité et à ce qu'elle implique pour nous-mêmes, peut se réaliser aussi bien « ici » que « là-bas ».

[89] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 2 : Exemples de carnets de terrain.

Arrivée au camping, à proximité d'Arnhem.

Le terrain sur lequel nous avons pu réaliser l'ensemble de nos observations est européen. Son emprise s'étend pour l'essentiel sur une Europe réduite par les contraintes imposées en termes de mobilité et de budget. La zone où a été réalisé l'essentiel de nos observations est la France métropolitaine, la Belgique francophone, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas et, dans une moindre mesure, l'Angleterre[90]. C'est une des limites de cette étude, qui élude la pratique de la moto dans les pays du Sud de l'Europe, dont l'Italie, premier marché européen, et l'Espagne. De plus, on ne peut que regretter la non-réalisation de terrain dans ce qu'il est coutume d'appeler les pays du Sud, en Afrique ou Asie, domaines où la pratique de la moto aurait fourni un point de comparaison.

Nous ne présageons pourtant pas de spécificités marquées des pratiques nationales et entendons aborder le commun.

[90] D'autres pays ont été parcourus au cours de mes pérégrinations ethnographiques et motardes. J'ai ainsi pu me rendre, par exemple, en Suisse ou encore au Portugal. De plus lors des événements festifs les plus célèbres, à savoir le *Tourist Trophy* de l'île de Man (en mer d'Irlande) et les *Eléphants* (Allemagne), j'ai pu rencontrer des motards de diverses provenances : Américains, Scandinaves, Hongrois, etc. Au-delà de l'obstacle linguistique qui fausse sans doute ici mon appréciation, il ne m'a pas semblé que leur comportement contredisait mes autres observations. Cela serait évidemment à approfondir avant confirmation.

Au regard de la tradition ethnologique les caractéristiques de notre terrain incitent à se prémunir d'une tentation, celle du « grand partage » :

« Ainsi peut se définir sommairement cette tradition ethnologique du grand partage (…) consistant à stipuler l'existence d'une ligne univoque de séparation entre deux genres et deux seulement de sociétés et de cultures : sociétés primitives et sociétés civilisées, sociétés simples et sociétés complexes, sociétés traditionnelles et sociétés modernes, etc. »[91]

Le « grand partage » consiste à penser le rapport entre « eux » et « nous » sur le principe de la séparation, voir de l'opposition. Ainsi les « autres » vont former une catégorie homogène aux yeux de ceux qui n'en font pourtant pas partie. Ces derniers et « nous » vont alors être arbitrairement opposés, alors que nous sommes parfois plus proches de certains « autres » que différents groupes entre eux que l'on range pourtant dans cette même catégorie.

Selon Maurice Duval, il est envisageable de comprendre le rapport au terrain et les possibilités qui en découlent à travers trois oppositions fréquemment rencontrées et sollicitées par l'ethnologue : « rural/urbain », « terrain exotique/terrain que l'on pourrait appeler « endotique » » et « climat chaud/climat froid ». C'est la seconde opposition qui va nous intéresser ici[92], en lien à une gêne de terrain qu'évoque l'auteur : le terrain dit endotique se caractériserait par sa difficulté d'accès, du fait du refus des individus qui y sont engagés, de leur « peur » de « l'Autre ».
Notre terrain ne relève pas d'une ethnologie exotique, car la majeure partie de nos informateurs sont français, tous européens. Il n'est pas non plus une ethnologie « endotique » car la facilité d'entrée dans le terrain n'a rien de commun avec les difficultés soulignées par l'auteur dans un contexte exotique. Une anecdote de terrain le révèle tout à fait, ce que nous pouvons lire par le biais d'un carnet de terrain tenu lors de la concentration « *Altes*

[91] Lenclud, Gérard, « Le grand partage ou la tentation ethnologique », *in* Althabe, G., Fabre, D. et Lenclud, G. (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995 (1992), p. 9-37, citation p.11

[92] Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998, p. 17-20. L'auteur conçoit ces opposition comme des aides à la formalisation de la pensée. Il précise bien qu'elles ne sont pas applicables universellement, ainsi dans le cas de son terrain, situé sur les cargos au long cours, aucune de ces trois opposition n'est pertinente. En effet, l'univers des marins ne relève ni du rural, ni de l'urbain, est lointain mais peu exotique depuis la diminution de la durée des escales et traverse les différents climats. L'expression « endotique » semble due à Georges Perec qui la sollicite en l'opposant à l'« exotique ». Pour ce dernier, l'étudier devrait permettre de « fonder enfin notre propre anthropologie : celle qui parlera de nous, qui ira chercher en nous ce que nous avons si longtemps pillé chez les autres. Non plus l'exotique, mais l'endotique. » (Perec, Georges, *L'infra-ordinaire*, Paris, Seuil, 1989, citation p.11)

Elefantentreffen » se déroulant en forêt noire (Allemagne) fin janvier[93], nous soulignons en italique :

(…) nous arrivons sur site. Barrière en travers, nombreux motards présents, plutôt hirsutes. *Ca discute, visiblement joyeusement, les sourires et accolades sont récurrents*. Il faut payer l'entrée. Les motards protestent : c'est cher. Visiblement trop pour l'accès à ce camping qui prévoit peu de commodités, aucune animation de la part des tenanciers. Ils vendent du bois, buches découpées, entassées près d'une cabane minuscule faisant office d'accueil. Les motards chargent les side-cars de bois et ravitaillent probablement leurs connaissances. *Plusieurs s'adressent à moi. La question est récurrente : « d'où viens-tu ? » Tutoiement et convivialité.* Les réponses variées reviennent à reconnaître la valeur du motard ayant réalisé un trajet par ce froid, voire à mesurer les mérites respectifs, *toujours en félicitant l'autre, jamais en critiquant son éloignement moindre* (n.b. : c'est-à-dire la distance parcourue) du site. (…) J'avance péniblement dans un chemin couvert de neige, les deux pieds au sol, la moto glisse, oscille, j'ai l'impression qu'elle ondule. J'ai peur de la laisser choir et de me ridiculiser devant les motards présents en masse. Pourtant personne ne m'aide, est-ce cela la solidarité ? Sans doute la conduite est-elle affaire personnelle, tout comme on évite de critiquer sérieusement la conduite d'un autre motard. (…) Je décide de ne pas trop m'éloigner dans le campement, j'entrerai en contact ensuite, à pied. Je m'arrête à un « carrefour » entre deux chemins : le principal, qui va en montant, et un second, plus réduit, qui part vers la droite dans le sens de la montée, se dirigeant vers quelques conifères et deux clairières où sont installés deux groupes de 10/15 motards, dont quelques side. Motos routières, custom, roadster, sportives et GT, plaques françaises, un contact facilité, le site convient donc. Je monte la tente alors que Noël me regarde faire, j'ai froid, la nuit ne va pas tarder à tomber (17h). *4 motards du groupe de la clairière la plus lointaine s'approchent : « tu ne devrais pas laisser ta tente là, c'est dans le virage », donc « dangereux ». Je n'ai encore rien répondu qu'ils commencent à la démonter, j'acquiesce mollement*, de la tête et de quelques expressions laconiques (« ah oui », « peut être », etc.). *La tente est placée dans leur campement, à peine quelques minutes après notre premier contact.* Les tentes sont en cercle, campement indien. Au centre : une marmite sur une structure métallique, en suspension au dessus d'un feu aux flammes vives. Diverses tenues, entre motard (tenue habituelle) et moniteur de ski (bonnets, écharpes, bottes fourrées au volume important). *On nous invite immédiatement à goutter le breuvage placé dans la marmite : du vin chaud. Je suis immédiatement intégré à la conversation, portant sur la météo*, clémente selon eux, mon avis étant plus contrasté. Il fait -10°c environ mais il y a du soleil, j'appréhende la nuit dans la tente mais ne le dis pas. (…)

A l'issue de cette rencontre qui ne doit rien à ma propre action, si ce n'est de m'être placé à proximité de leur groupe et au « mauvais endroit », j'ai pu passer une grande partie de la nuit avec ces motards, avant de m'en aller parcourir le campement et d'être accueilli à diverses reprises selon un schéma similaire : partage d'alcool et de la chaleur du feu de camp. L'acceptation de l'ethnologue apparait donc comme relativement aisée dans le cadre de l'objet qui m'intéresse. Les sessions de terrain ultérieures confirmeront cet élément.

[93] L'Edition concernée ici se tient en 2003, alors que je n'avais guère réalisé de terrain à l'étranger. Je prends le propos après le récit du trajet, lors de l'arrivée sur site. Remarquons que ce récit a été réalisé *a posteriori*, donc soumis au souvenir et à ses imperfections, les conditions difficiles de cette session de terrain ayant entrainé une notation très partielle sur site, difficilement présentable ici. Un document présente cet événement en détails en Annexes.

Mon terrain est donc à la fois exotique et proche, s'éloignant de la difficulté spécifique à « l'endotique » selon M. Duval. Il permet une anthropologie qui s'applique ici comme ailleurs, sur le principe du contact avec l'altérité et du consentement éclairé des informateurs.

2.2. Un terrain engageant des motards.

Un parc motocycliste conséquent, tant en France qu'en Europe.

Les motards engagés sur le terrain que nous avons commencé à étudier en 2002 sont, selon l'ONISR[94], en forte progression[95]. En effet, le parc moto était de 740 000 motos en 1996 et atteignait 1 200 000 en 2005 pour le territoire français. Autre tendance démontrant cette progression[96], le nombre de permis délivrés augmente de façon constante et d'environ 6% par an.

Le parc roulant de deux-roues par pays en 2006 (plus de 50cm3) était de 3 744 763 véhicules en Allemagne, 315 422 en Belgique, 1 131 000 en France, 516 567 aux Pays-Bas ou encore 1 160 888 au Royaume-Uni[97]. A l'évidence il ne s'agit donc pas d'une pratique marginale, et l'adhésion à ses principes apparait comme récurrente au sein de l'aire européenne, les volumes des parcs de motos en circulation étant à comprendre en fonction du volume total de la population des pays concernés.

Si nous n'avons évidemment pas rencontré tous ces individus ces chiffres permettent de saisir l'ampleur de la passion ordinaire à laquelle nous nous intéressons ici. Le propos ne se veut nullement représentatif de l'ensemble des pratiques européennes associées aux deux-roues motorisés. Ce qui est au cœur du propos est le commun que nous avons pu relever au-delà des particularismes nationaux, régionaux, locaux ou individuels. La « *passion de la moto* » est largement partagée parmi les européens et la fréquence de cette pratique nous dit quelque chose sur l'humain qui s'y engage et son contexte de vie.

---

[94] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, Paris, La Documentation française, 2007, P.11

[95] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 16 : La « passion de la moto » : une tendance historique à l'augmentation en volume.

[96] Chapelon, Lagache, *Op. Cit.* (2007), p.17

[97] *L'officiel du cycle, de la moto et du quad*, numéro 3743, « Spécial statistiques », Juillet 2007, p.30-31 (« L'Europe »).

Des régions « favorisées ».

Comment se répartissent les pratiquants ? Concernant la France deux pôles d'attraction présentent une concentration accrue de motards : les grandes agglomérations, plus spécialement la Région Parisienne (RP), et la région Sud-est de la France. Cela s'explique principalement par l'usage d'un deux-roues favorisé dans les zones urbanisées, fortement embouteillées, mais également par la météo clémente de la région Provence Alpes Côte d'Azur (PACA). Un élément confirmé par le caractère saisonnier de la pratique dans l'ensemble des régions abordées, courant le plus souvent de Mai à Octobre. Ajoutons que cela est sans doute également pour partie dû à une plus grande concentration de population dans les zones en question.

Halte au bord d'une route départementale du Sud de la France, en compagnie d'un motard et d'une motarde.

Un *sex-ratio* déséquilibré.

Seule indication accessible qui nous fournit une indication concernant le *sex-ratio* des pratiquants : les résultats des examens du permis moto, de 1992 à 2006[98]. Cela nous permet de préciser le pourcentage de femmes obtenant le permis A ou AL.
Le plus faible pourcentage est enregistré en 1992 : 9,8% de femmes sont comptabilisées dans les candidat(e)s au permis A et AL. Le plus élevé correspond aux exercices 1996 et 2003 : 12,6%. Ce taux reste donc assez constant, sa moyenne de 1992 à 2006 étant de 11, 4% (calcul personnel).
Ajoutons qu'au regard du terrain fréquenté durant plusieurs années nous n'avons jamais observé de situation où les motardes représentaient ne serait-ce qu'environ 10% de l'effectif présent. Les femmes présentes sur le terrain sont dans l'immense majorité des passagères, parfois détentrices du permis moto mais circulant avec leur conjoint ou ami motard, auquel le rôle de conduite est le plus souvent dévolu. Parmi les personnes fréquentées lors de notre session de terrain en formation (permis A) nous avons eu l'occasion de rencontrer quelques femmes souhaitant uniquement « *passer le permis* », sans envisager une pratique régulière par la suite, le plus souvent occasionnelle en utilisant la moto de leur ami/conjoint. Les chiffres présentés précédemment sont donc à comprendre comme une estimation haute du *sex-ratio* en faveur du pourcentage féminin. La passion de la moto reste majoritairement masculine.

Des acteurs socialement et culturellement variés.

Les différentes personnes évoquées dans ce travail ne sont pas issues d'un échantillon représentatif ou d'une sélection volontaire de notre part. Nos informateurs ont été choisis de façon aléatoire, et ce au fil de notre carrière d'anthropologue motard, en lien aux rencontres de terrain, par un réseau. On pourrait alors adresser une critique à ce choix : une seule carrière fonderait cette analyse : la mienne. Ce n'est pourtant pas le cas étant donné la multiplication des phases de terrain et l'engagement au sein de différents groupes. Nous avons en effet pu constater que les petites unités internes au groupe des motards sont relativement stables, le plus souvent constituées sur la base d'un réseau amical et enrichi de quelques personnes satellites. Sans-doute étais-je davantage inclus dans ce deuxième groupe. Reste que par la multiplication des phases de terrain nous avons pu nous engager au sein de différents groupes,

[98] *Ibid*., p.32 (« Le permis A & AL »).

alors que le commun des motards est relié à un groupe particulier, au sein duquel il va à la rencontre, de temps à autre, de ses semblables, sans jamais trop s'éloigner de cet attachement primordial. Ayant intégré différents groupes nous avons pu suivre des carrières variées, cerner les redondances au-delà des différences, et ce en lien à un terrain touchant du doigt la diversité des pratiques.

On associe généralement la passion de la moto aux classes populaires, ouvriers essentiellement, et à la jeunesse[99]. La réalité nous semble différente aujourd'hui, si j'en crois les personnes rencontrées sur le terrain, qui sont le plus souvent de catégories socioprofessionnelles (CSP) moyennes. Des constats de terrain qu'il serait pourtant imprudent de généraliser hâtivement, d'autant plus qu'il s'est avéré difficile de cerner avec précision la profession des enquêtés. La pratique est en effet située dans l'hors-travail, menant la majorité des motards rencontrés à qualifier le discours sur l'activité professionnelle de « *pas intéressant* » et, par conséquent, à l'éviter. Nous constatons que les professions des quelques informateurs qui ont bien voulu nous la dévoiler étaient variées, au contraire de l'image qui en est habituellement donnée. Nous avons ainsi pu rencontrer des motards technicien informatique, professeur, étudiant, technicien supérieur, chef d'entreprise, médecin, chauffeur de taxi, chef de chantier, menuisier, cordonnier, chef de service, employé administratif, conducteur d'engin, coiffeur, etc.

On pourra pourtant reprocher à ce travail de ne pas s'attarder suffisamment sur la socio-démographie de base des informateurs, en réalisant par exemple un classement en termes de CSP ou de classes d'âges. Cela est dû à deux éléments.
En premier lieu nous ne souhaitons pas réaliser une description des différentes pratiques possibles des passionnés de moto selon les catégories classiques de l'analyse sociologique (classe d'âge, appartenance sociale, profession, sexe, etc.) car cela revient à présager du caractère décisif de ces variables dans l'incarnation possible des pratiques. Comment sortir de ces catégories dès lors qu'elles sont inhérentes au regard adopté ? Cette impasse m'a mené à écarter cette perspective, et à lui préférer une attention à ces catégories au cours même de la recherche. Elles ne sont donc pas intégrées dans notre méthodologie de recueil de données, sans que cela ne présage de leur absence d'importance ou d'intérêt. Nous verrons d'ailleurs

[99] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476, et Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38, et plus spécialement p.34-35.

que la variable « sexe » est assurément centrale dans la compréhension des pratiques et représentations motardes. Ajouté au fait que les motards parlent peu de leur statut professionnel sur le terrain et ces variables ont disparu.

Second élément qui motive cette décision : le terrain. Nous avons en effet pu constater rapidement que les catégories classiques sont écartées des discours de ceux qui se disent passionnés, à une exception près : « *il y a de tout ici* ». Cette formule, redondante sous différentes formes, précise que l'appartenance professionnelle perd de son sens durant le temps de la « *passion* ». Celle-ci prétend niveler les différences entre individus, et ne pas reprendre la classification courante des statuts, fonctions et professions. S'il s'agit d'idéologie, pourquoi ne pas vouloir l'entendre ? Le risque est alors de paraître partisan, voire de valoriser cet état de fait en le définissant comme un idéal égalitaire. Loin de nous cette pensée. Les faits observés présentent des relations complexes, parfois conflictuelles, au sein desquelles la négociation et les désaccords ne sont pas rares. Pourtant, même au cœur de ces conflits, une constante : la profession ou la catégorie socioprofessionnelle n'est pas évoquée. Les appartenances professionnelles sont diluées dans le temps de la pratique, et n'apparaissent clairement qu'au sein des entretiens semi-directifs. Il s'agit sans doute d'un effet de la perspective adoptée, favorisant l'enquête directe de terrain et l'entretien informel lors de la pratique.

N'oublions pas pour autant qu'il existe une grande diversité quant à cet aspect chez les motards et que si on ne peut clairement affirmer que les motards sont davantage des ouvriers ou des cadres moyens, ils ont tous un minimum de confort économique. La « *passion* » est en effet toujours synonyme d'engagement personnel et financier. Sans un minimum d'apport financier les individus ne peuvent devenir motards, notamment acquérir une moto. On constate d'ailleurs qu'en cas de problème économique important, le premier réflexe du motard est bien souvent de vendre sa machine.

Pour toutes ces raisons, les CSP ne seront pas mises en avant, la volonté de ce travail étant de cerner ce qu'il existe de commun chez les différents passionnés, au-delà de leur diversité.

2.3. La diversité de la pratique motarde.

Une fois l'adhésion au groupe effective, permis A obtenu et moto acquise, nous avons pu participer à un ensemble d'événements spécifiquement motards. Il en va ainsi, par exemple, des démonstrations de moto ancienne, à l'image des « *Trophées Gérard Jumeaux* » se déroulant sur « *l'anneau* » de Montlhéry, en région parisienne, durant un week-end (édition 2005, l'événement se déroule aujourd'hui sur le site de « *Dijon Presnois* »). D'autres s'y ajoutent, allant de la « *concentration* » de motards en un lieu défini durant quelques jours (le plus souvent l'espace d'un week-end) au « *jumbo run* »[100] ou autre formes de « *rassemblements* » d'une durée plus brève, le plus souvent une journée, se prolongeant parfois jusqu'au lendemain pour les organisateurs et leurs proches. Ces événements m'ont permis de rencontrer un panel d'individus variés, pratiquant selon différentes modalités et dans différents espaces géographiques. A ce stade, alors que j'avais pu rencontrer environ une cinquantaine de motards, ce type d'événement engage avant tout des individus fortement impliqués dans la vie motarde. Ils sont donc à un stade avancé d'engagement dans la « *passion moto* ».

Des motards « confirmés » au départ d'une « démonstration de motos anciennes » lors de « Trophées Gérard Jumeaux » 2005.

[100] Que les Hollandais nomment « *Burgrun* », il s'agit d'un événement caractérisé par la présence de side-car, cet engin hybride qui consiste à « *atteler* » un « *panier* » ou « *side-car* » à une moto, ce qui mène à une forme intermédiaire entre auto et moto, à trois roues, dont le maniement exige une formation complémentaire laissée à l'appréciation des pratiquants (pas de permis spécifique side-car, ni de travail portant sur sa conduite au sein du permis A). Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexes 18 : Lexique du langage motard.

Ne souhaitant résumer la thèse à un type de parcours, nous nous sommes tourné vers d'autres formes de pratiques, davantage quotidiennes, à l'image des simples trajets domicile/travail qui sont une partie importante des déplacements de nombreux motards, le plus souvent dans un contexte urbain. Le réseau créé m'a mené, par ricochet, à rencontrer différents individus utilisant leur moto à cet effet, et selon diverses modalités, du caractère exceptionnel et circonstancié (été, grève des transports, etc.) à celui général.

Deux registres…

La pratique banale de la moto est le plus souvent une alternance entre déplacements contraints ou ludiques et événements plus ou moins exceptionnels. Notre terrain tient donc compte de ces deux registres divers d'action, le second, de part son caractère exceptionnel, étant le plus souvent fortement investi émotionnellement et symboliquement, à l'image des événements que les motards qualifient de « *mythiques* »[101]. Ceux-ci acquièrent une place à part dans les « représentations motardes » et permettent d'incarner une forme d'idéal de la pratique de la moto.

…et des lieux de sociabilité…

Mon terrain engage donc deux registres : le quotidien, fait de trajets « *boulot dodo* », de « *sorties* », « *balades* » ou « *virées* » seul ou en groupe, et l'exceptionnel, par, entre autres, la participation à un événement caritatif du type « *une rose, un espoir* »[102] ou à la course du « *Bol d'or* ». Précisons dans ce dernier cas que nous ne nous intéressons pas aux compétiteurs, souhaitant laisser la pratique sportive à ses spécificités, mais bien aux spectateurs lambda, ignorant parfois tout de la course, de ses règles ou de ses enjeux sportifs.
Au fil de ce terrain, quelques lieux de sociabilité courante se dessinent, variant selon les sites. Le plus souvent chaque région, voire chaque ville, a son « *café motard* », ses « *concessions* » et officines spécialisées présentant toujours un espace destiné aux rencontres, à la différence des magasins proches[103], sa place ou son carrefour motard, bref quelques lieux de rencontre

[101] Ils sont abordés par le biais d'un travail de terrain au « Tourist Trophy » et à l'« Altes Elefantentreffen ». Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 7 : Deux événements fondateurs de la sociabilité motarde : le Tourist Trophy et l'Altes Elefantentreffen.
[102] Destiné à récolter des fonds pour la lutte contre le cancer selon le principe de la vente d'une rose aux habitants de différents lieux.
[103] Cela est particulièrement marqué dans les Zones industrielles ou commerciales. Les magasins les plus fréquemment rencontrés sont destinés à l'achat rapide et à la circulation maximale des clients, au contraire des

dont la délimitation circule par le biais du bouche à oreille, ou par le simple constat de la présence de machines stationnées en nombre.

… pour une grande diversité.

Fréquenter ces différents lieux au moment opportun permet de constater la grande diversité des pratiques, évoluant selon les individus, la forme prise par le groupe engagé –par exemple son nombre-, son motif et ses circonstances (saison, organisation, etc.). Cette caractéristique n'empêche pourtant pas de dessiner le caractère commun de la pratique. A ce stade du terrain l'ethnologue cesse de comptabiliser le nombre de pratiquants rencontrés, pour se concentrer sur les récurrences existant au-delà de la diversité des variations individuelles ou localisées.

Toutes ces différentes phases de terrain ont donné lieu à la rédaction d'un carnet de terrain détaillé, permettant de conserver une trace tant des circonstances, du déroulement de l'événement que de l'implication de l'ethnologue et de son ressenti de terrain. Il s'apparente en quelque sorte au *journal d'ethnographe* de Bronislaw Malinowski[104], car il rassemble un ensemble d'informations sur le ressenti personnel du chercheur, à savoir sur mes impressions, réactions émotionnelles de sympathie ou d'antipathie, mes doutes, espoirs ou craintes. Il traduit l'évolution de notre rapport au terrain, expliquant pour partie notre rapport à l'objet, en lien à quelques événements m'ayant personnellement marqué.

S'y ajoutent nombre d'entretiens informels, chaque session de terrain étant l'occasion d'en réaliser un ou davantage lorsque la phase se prolonge au-delà de quelques heures. Cette forme d'entretien a été privilégiée, le dernier entretien de type semi-directif ayant été réalisé datant de fin juillet 2003. Les entretiens informels ont donné lieu à précisions au sein du carnet de terrain, comme toute conversation réalisée, et ce dans la mesure du possible.

officines du type « Concession Yamaha Motor France » ou « Dafy Moto » au sein desquelles le motard trouve le plus souvent une machine à café, des chaises et tables, un espace presse où il peut consulter ses magazines favoris, une projection de vidéos, etc.

[104] Malinowski, Bronislaw, *Journal d'ethnographe*, Paris, Seuil, 1985

3. Les « carrières motardes ».

Les différentes observations et échanges de terrain ont permis de dresser les « carrières motardes », concernant pour la plupart mes informateurs privilégiés, à savoir : Albert, Claude, David, Fabrice, Joëlle, Loïc, Lucien, Marcel, Noël, Paul et Yann. D'autres ont pu être approchées, mais sans pouvoir les compléter, du fait du caractère ponctuel des rencontres caractérisant la sociabilité motarde. Au-delà d'un petit cercle d'amis gravite un grand nombre de « *connaissances motardes* », au sens d'amis rencontrés à de rares occasions, pour certains une fois l'an, par exemple lors de l'organisation d'une manifestation en faveur du Téléthon, ou encore lors d'une concentration hivernale telle que « *Les pingouins* » dans le sud de l'Espagne. Nous n'avons donc pu dresser les carrières complètes de ces individus, les informations concernant leur carrière se limitant le plus souvent à quelques éléments, par exemple l'entrée dans la carrière, les souvenirs liés à des événements majeurs -que l'on peut facilement évoquer dans la conversation-, les temps forts, les évolutions de pratique ou encore l'éventuel abandon ou la réflexion sur l'arrêt de la carrière.

3.1. Les différents usages de l'objet moto.

L'objet peut être considéré de différentes manières : comme production industrielle, pièce de musée témoignant du passé proche ou lointain, objet d'usage, etc. (leur place dans l'espace social précise cela : musée, cuisine, rue, etc.). Les « lectures » possibles de l'objet sont multiples[105].

Notre lecture de l'objet sera orientée par une appréciation de la pratique de la moto en son sens quotidien. Il s'agit donc de son usage, qui peut être multiple. On le situe dans quelques espaces précis : public en circulation (trajet travail, vacances, sorties, etc.), lors des rassemblements, salons et autres manifestations ; privé par moments (garage pour entretien fait soi-même ou travaux de « *tuning* » par exemple, discussion entre amis suite à l'achat d'un nouveau modèle, etc.) ; et dans une situation intermédiaire, celle du professionnel du deux-roues (garage franchisé, vendeur d'occasions ou de pièces motos, etc.). Les motos sont souvent mises en scène dans un espace social, par exemple montrées dans un musée. Pourtant la moto est le généralement exhibée temporairement dans l'espace public, à travers son usage

[105] Bonot, Thierry, *La vie des objets*, Paris, Editions de le Maison des sciences de l'homme, Collection Ethnologie de la France, 2002

routier. Le reste du temps elle est dans un garage, en coulisses nous dirait E. Goffman, immobile, dans un lieu retiré, privé. Son stationnement nocturne, lorsqu'il ne peut se faire en privé, garage collectif ou trottoir public par exemple, en appelle à une certaine discrétion : la moto est souvent placée dans un coin, voire sous une housse, et cadenassée.
Au-delà de ce qu'il est possible de comprendre comme la préservation de son bien se profile une autre dimension : la moto n'est exposée, visible, qu'en action, dans l'usage. Cela s'applique en circulation mais aussi en position statique, par exemple lors d'un arrêt à la terrasse d'un café, la machine n'étant jamais très loin, et aussi peu que possible, du motard. L'appréciation de l'objet moto est donc à saisir en lien avec son insertion dans l'espace public lors de sa mobilité, à l'inverse du musée (ou salon de la moto) où l'objet est immobile. Dans ce cas il est traité comme pur esthétique ou trace d'un patrimoine. Remarquons pourtant que le stationnement (notamment à côté des terrasses de café pour reprendre le même exemple) est couramment pratiqué et que, dans ce cas, la moto est présentée de manière statique dans l'espace public. Reste que cette immobilité n'est que la conséquence de la pause au cours d'une mobilité.

Pour cela il faut étudier le parcours biographique de l'objet, tel que le produisent socialement leurs usagers, par leurs pratiques et leurs discours, à la façon d'E. Goffman quand il étudie une interaction sociale entre deux individus : il considère leur biographie, il faut en faire de même pour l'objet, sans pour autant le réifier. Cela commence donc par la fabrication (projection de l'usager type, imaginaire) puis la vente (rencontre avec l'usager, arguments techniques et esthétiques, rêve, etc.) et l'usage dans différentes circonstances.

Un objet à saisir de manière relationnelle.

L'objet est inerte si on ne le considère pas dans sa relation à l'usage que l'homme en fait dans un environnement. C'est donc bien par le biais de l'action humaine qu'une place va être attribuée à l'objet, celle-ci fonde sa possible définition, dont dépendra l'usage. La définition de l'objet moto que nous adoptons ici consiste alors à construire une définition relationnelle et non à rechercher son essence technique théorique, au sens de Gilbert Simondon, ce qui reviendrait à s'intéresser au seul point de vue du concepteur[106]. En effet, l'usager imaginé par

[106] Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier/Res, 1989

le concepteur, par le biais de ce que Madeleine Akrich nomme un « scénario »[107], est toujours dépassé par la pratique, ne serait-ce que dans le cadre d'usages non-conventionnels, s'écartant du manuel constructeur et de ses indications.

Pour Isabelle Queval une même catégorie, désignée sous le terme courant d'activité sportive dans le cas qui l'intéresse, peut être définie différemment selon « l'intention même des participants »[108]. Ainsi, ce que l'on appelle sport peut dissimuler une diversité certaine, avec d'un côté des pratiques corporelles d'entretien, de loisir, de détente, à vocation thérapeutique et de l'autre une activité visant la performance, la compétition. Une raquette de tennis, par exemple, peut être à usage sportif, de loisir ou encore de délassement, à l'image de l'adolescent qui imite son chanteur préféré, la raquette faisant office de guitare fictive. Il est donc impossible de définir l'objet en le déconnectant de l'usage qui en est fait, et même davantage en le déconnectant de « l'intention » qu'évoque I. Queval. C'est pourquoi l'usage de l'objet moto ne prend sens qu'au regard des parcours et usages que l'on peut décrire par le biais de ce que nous qualifierons de carrières motardes.

3.2. Définition des « carrières motardes ».

L'objet est matériel, il a une réalité physique. A travers la personne qui le possède et se l'approprie, l'objet va avoir une biographie[109]. Il a donc une histoire, du fait de sa matérialité et de sa mise en jeu dans un environnement physique. Afin d'aborder sa réalité il faut donc le saisir dans l'usage qui en est fait par les motards c'est-à-dire en lien à leur « carrière motarde ». Mais qu'entend-on par là ?

La perspective adoptée ici doit beaucoup au travail d'Howard Becker. Le sociologue a abordé la question de la déviance par l'intermédiaire des « carrières »[110] déviantes, afin de cerner non un principe de causalité mais plutôt un parcours. Une option permettant de saisir non pourquoi un ensemble d'individus va adhérer à certaines valeurs mais comment cette adhésion, qui est un processus de longue durée, va s'effectuer.

---

[107] Akrich, Madeleine, « Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action », in *Raisons pratiques* n°4, 1993, p.41

[108] Queval, Isabelle, *S'accomplir ou se dépasser*, Paris, Gallimard, 2004, p.199

[109] Laburthe-Tolra, Philippe et Warnier, Jean-Paul, *Ethnologie Anthropologie*, Paris, PUF, 2003, et plus spécialement « Le statut de l'objet : objet personnalisé ou marchandise ? », p.370-373.

[110] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, on trouvera un bon résumé du concept de « carrières » p 47 à 62.

De la même manière, nous n'observons pas l'individu engagé dans la pratique en nous demandant pourquoi l'objet moto l'attire, quelle définition donner de l'objet moto afin de comprendre son attrait pour certains, son rejet pour d'autres. Au contraire, nous souhaitons observer la diversité des carrières pour saisir comment l'homme construit et justifie son rapport à la machine. Dresser des carrières permet alors de saisir les biographies croisées de l'homme et de l'objet mobilisé.

Du pourquoi (motivation) au comment (vécu).

Suivons H. Becker et écartons la question de la motivation (la causalité) au bénéfice d'une approche par un processus effectif, analysé à partir de témoignages relatant des faits (un parcours). Ce faisant, le chercheur s'éloigne d'un point de vue conventionnel sur une pratique (ceci est/n'est pas moral), pour comprendre un processus de l'intérieur et par le biais du discours sur l'action des pratiquants, qu'ils soient musiciens de jazz ou motards.
L'objet « *passion de la moto* » peut alors être abordé en nous intéressant aux carrières motardes et ses étapes : premier contact, adhésion ou entrée, apprentissage, évolution de la pratique d'occasionnelle à régulière, acquisition des normes (« motifs ») du groupe au contact des plus expérimentés, apprentissage du plaisir issu de la pratique, entrée dans un groupe organisé. Tous ces stades décrits par H. Becker à propos des groupes déviants sont pertinents afin d'analyser les carrières motardes.

L'« expérience » comme carrière courte ou « en pointillés ».

H. Becker établit pourtant une différence de niveau entre « carrière déviante » et « expérience déviante » : les individus s'adonnant à la deuxième modalité ne deviennent pas, selon l'auteur, déviants. Nous ne reprendrons pas cette différenciation, que l'on retrouve pourtant dans les carrières les plus courtes : l'abandon peut survenir rapidement. On parlera dans ce cas de carrière courte, non de simple expérience. C'est sans doute ici un effet dû aux caractéristiques de l'objet et de la définition que nous avons donné du motard[111] : il est nécessairement engagé dans une carrière étant donné qu'il doit avoir obtenu son permis moto, phase d'adhésion qui suit celle de la découverte. Les « expériences motardes » existent pourtant, à l'image des premières sorties en duo derrière un ami motard, elles peuvent se

[111] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 1 : Qu'entend-on par « moto », « motard » et « permis moto » ?

retrouver dans la carrière sous forme d'un récit des origines de la passion, évoquant les premiers contacts avec celle-ci. Pratiquer de temps à autre la moto en tant qu'expérience suppose que le conducteur détienne la licence adéquate. Il est alors engagé dans une carrière « en pointillés », cas de figure rencontré à quelques reprises. Noël a par exemple pratiqué de cette manière durant quelques années, tout d'abord car il ne possédait pas de machine et en louait une occasionnellement ou empruntait celle d'un ami, puis parce qu'il ne pouvait conserver sa moto à son domicile et la stationnait donc dans le garage de ses parents, à 60km. Il reste un motard tel que nous le définissons : il a l'usage d'une moto et détient le permis correspondant.

3.3. Les phases de la carrière.

Chez H. Becker la carrière peut être divisée en trois phases, en lien au rapport entre le déviant et le contrôle social qui s'exerce sur lui[112]. Le fumeur de marijuana est ainsi successivement débutant, utilisateur occasionnel puis utilisateur régulier. Qu'en est-il pour le motard ? Il en existe différentes modalités possibles, autant que les vécus, mais quelques éléments redondants se rencontrent.

Premier contact.

Le premier contact avec le milieu motard, et la naissance de l'intérêt qui l'accompagne, se fait par l'intermédiaire d'une personne connue (ami, membre de la famille) et d'un véhicule à deux roues motorisé. Le plus souvent il s'agit d'un scooter ou d'un cyclomoteur, offert par les parents (ou un achat accepté par les parents) ou prêté par un ami.

Adhésion.

L'entrée, ou adhésion, se fait par le biais du passage du permis catégorie A. C'est à cette occasion que se découvre et se construit le rapport entre individus propre au groupe. A ce stade, il s'agit d'une forme de détente mêlée de plaisanteries. C'est également à ce stade que la solidarité supposée propre aux motards se développe, face à la difficulté supposée des épreuves du permis. Paradoxalement, c'est également à ce stade que se construit chez les futurs pratiquants l'association entre moto et plaisir. Plus précisément dans la deuxième phase

[112] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, p85

du permis de conduire moto : la conduite sur route, qui fait suite aux exercices « *plateau* », réalisés sur une zone close ou sécurisée, que quelques apprentis trouvent pourtant agréable.
L'apprentissage débute évidemment lors de la formation mais ne s'arrête pas avec elle. Comme toute pratique évolutive, c'est un processus qui se construit au fil de l'expérience et des échanges d'expérience. Il s'accompagne de diverses compétences techniques et relationnelles, donc de l'acquisition et du respect de certaines normes et valeurs.

Le fil de la carrière.

Le fil de la carrière permet de découvrir de nombreuses évolutions possibles de la pratique et l'engagement qu'elle suppose. Passant parfois de carrière occasionnelle à une pratique régulière, elle peut également décroître, ou se moduler. Quelques événements marquants sont alors décisifs dans l'orientation que prend la carrière, les principaux étant un accident, la naissance d'un enfant, la rencontre d'un(e) conjoint(e) nullement passionné(e) de moto, le décès d'un proche (qu'il s'agisse d'un accident de la route ou non), les soucis financiers (projet immobilier ou perte d'emploi par exemple).

L'abandon.

L'abandon de carrière est une possibilité dès les premiers jours de celle-ci, à savoir dès l'usage régulier d'une moto disponible. Le cas le plus rapide de carrière fut celui de Maurice, ayant abandonné sa carrière suite à un accident matériel lors de sa deuxième excursion motarde. L'achat de la machine (neuve) avait exigé des sacrifices financiers, ainsi que des concessions faites à son amie, et l'accident entraîna une prime d'assurance dépassant le budget imparti, menant à l'abandon précoce de carrière. A l'inverse, la carrière la plus prolongée parmi celles que nous avons eu l'occasion de détailler est celle d'Albert, qui est toujours actuellement motard et a débuté sa carrière en 1971. D'autres rencontres de terrain m'ont amené à croiser des motards d'une soixantaine d'années, peu nombreux il est vrai. En toute logique le pourcentage d'abandon augmente avec l'âge. Deux pics d'abandon constatés : entre 28 et 35 ans, en général peu après le début de la carrière (de quelques mois à 3 ans), après 50 ans (durées de carrières variées, de quelques mois à plus de 30 ans). Ces deux pics sont corrélés avec l'arrivée d'un bébé ou un accident dans le premier cas, des problèmes de santé (vue et problèmes de dos principalement) ou une certaine lassitude dans le second (confort précaire, manque de praticité).

L'engagement dans un groupe structuré.

Le dernier stade de la carrière, si l'on suit H. Becker, est l'entrée dans un groupe structuré. C'est une possibilité, par l'adhésion à la FFMC[113], à un club moto ou une association, qui entraine une augmentation de l'assiduité de la pratique et une forte vie sociale au sein du monde motard. Il s'agit sans doute du stade d'engagement le plus avancé, celui que nous avons pu rencontrer le moins souvent. Il n'est pas pour autant le stade ultime de la carrière, celle-ci peut encore évoluer, à l'image des adhérents à la FFMC qui peuvent devenir militants ou membres du bureau mais également quitter la fédération pour des motifs divers.

Des carrières d'intensité variant autant que les parcours.

Les carrières motardes sont donc très diverses, bien que pouvant présenter des convergences de parcours. Nous n'avons pourtant pu établir clairement de subdivision des carrières en quelques phases principales comme le fait H. Becker concernant les déviants. Il nous semble que le caractère évolutif de l'engagement des passionnés explique cela : la passion ne va pas nécessairement *crescendo*, elle varie en intensité comme en genre.

Une seule constante perdure quelle que soit la carrière abordée : elle s'engage par la création d'un lien à un deux roues motorisé, elle se poursuit par l'attachement à une (ou des) moto(s), elle se conclut par l'abandon de l'usage de ce même objet. Au cœur de toute carrière peut se dérouler un fil conducteur, celui du rapport entre l'homme et sa machine. L'observation portera donc en permanence sur l'usage de la machine par l'homme, ce qui impose de saisir comment qualifier l'alliance homme-machine que nous observons du fait de notre intérêt pour la « passion de la moto ».

[113] Fédération Française des Motards en Colère

4. Posture adoptée et questionnement de la place du chercheur.

« La recherche ethno-anthropologique reste, et restera longtemps, de l'ordre de l'artisanat, et même du bricolage savant. »[114]

Nous procéderons de manière classique pour un ethnologue, en portant notre attention sur un ensemble d'exemples singuliers, saisis à même le terrain, qui formera la description de la « passion de la moto ». L'échelle propre au travail de l'ethnologue est le microsocial. Cela suppose qu'il ne peut jamais embrasser son objet d'un regard. L'enquête sera alors nécessairement empirique, par le recueil direct d'informations de première main et à caractère personnel, sur le terrain.
Il s'agit alors d'un ensemble d'exemples significatifs. Leur sens reste conditionné par un contexte, formant une image de la pratique de la moto moins homogène mais sans doute plus relationnelle. Si le thème de la passion inquiète (ou fascine) parfois, l'ethnologie reste encore aujourd'hui un acte de compréhension bienveillante, saisissant la façon dont les hommes et femmes engagés dans un espace vont se donner une place, la construire, la défendre, la pérenniser et la réinventer en permanence.

Le choix d'une observation menée principalement de manière participante n'est pas uniquement celui faisant suite à un cursus de sociologie puis d'ethnologie, il est aussi celui de notre volonté de solliciter une technique d'enquête ouvrant sur l'inexploré. L'objet qui nous intéresse est en effet très documenté statistiquement, l'étude qualitative existe ne prend guère en compte le caractère quotidien de la pratique, sa banalité, c'est-à-dire ses formes réelles observables selon la plus forte récurrence[115]. L'ambition de ce travail est donc de fournir des données qualitatives afin d'appréhender cette passion singulière et pourtant banale.

Nous allons donc respecter deux principes essentiels dans cette thèse, que l'on peut comprendre comme une influence et un apport de l'école de Chicago. Suivant la « première école », nous prêtons attention au fait de voir la réalité sans fard. La « deuxième école » y ajoute une volonté de décrire sans juger, ainsi que la nécessité de resituer ce qui est abordé dans une perspective plus large. Nous savons que pour ce faire l'école de Chicago a vulgarisé

[114] Laburthe-Tolra, Philippe et Warnier, Jean-Paul, *Ethnologie Anthropologie*, Paris, PUF, 2003, p.394
[115] Ce travail fera l'objet de la Partie 2 : Etat de la question et image.

la méthode ethnographique en sociologie urbaine, cette volonté a donc tout lieu de perdurer dans l'étude de l'exotique proche, de la différence au coin de la rue, qu'il s'agisse du *taxi dance hall*[116], des stigmatisés[117] ou des individus se déclarant passionnés de moto.

De plus, le « terrain » va guider l'observation, comme l'enseignait Bronislaw Malinowski pour qui les « observations concrètes » viennent avant « la « sauce » théorique générale » [118]. Le point de départ du travail de l'ethnologue reste bel et bien le terrain, les faits observés.

Se laisser guider par le terrain signifie évoluer par rapport à lui et à une pratique, par la réalisation d'une carrière motarde. Pour ce faire nous nous sommes laissé guider par les informateurs et les événements, en accord avec mes choix personnels, qui sont tout autant des choix individuels que de chercheur. Il est ainsi évident que je me suis rapproché d'individus avec lesquelles je ressentais une plus grande affinité, comme l'ethnologue le fait depuis toujours, ce que de grands auteurs de la discipline ont souligné, de C. Lévi-Strauss aux chercheurs contemporains[119]. Les rencontres de terrain sont donc à la fois aléatoires et se constituent par affinité, au fil d'un parcours qui est toujours composée de relations humaines, d'interactions entre individus qui peuvent prendre des formes variées. Cette observation participante est fondée sur un principe de sincérité et des rapports de confiance avec les informateurs. L'observation était donc systématiquement déclarée, sous des formes variées et selon les contextes. Nous ne présupposons pas pour autant que ce principe est applicable à tout terrain.

4.1. La place conférée à l'ethnologue.

Questionner la posture d'observateur n'est possible qu'à condition de suppose un accès au terrain, quel que soit le positionnement méthodologique adopté. L'acceptation doit donc être explicitée, en tant qu'interaction donnant naissance à ce travail. Dans le cas de l'observation participante de la « *passion de la moto* », les premiers contacts se sont avérés relativement aisés, et l'acceptation s'est accrue au fil de notre carrière motarde, par accumulation et présentation des attributs de l'appartenance au groupe. Si la curiosité permet l'entrée au sein

[116] Cressey, Paul Goalby, The *Taxi-Dance Hall, A Sociological Study in Commercialized Recreation and City Life*, Chicago, The University of Chicago Press, 2008 (1932)
[117] Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*, Editions de Minuit, Paris, 1975
[118] Malinowski, Bronislaw, *Journal d'ethnographe*, Paris, Seuil, 1985, idée que l'auteur développe page 163.
[119] Lévi-Strauss, Claude, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, coll. « Terre humaine », 1955

du groupe, l'ethnologue constitue toujours aux yeux des informateurs une forme médiane entre altérité et similarité. Il observer de l'intérieur, tout en restant extérieur. Il est donc jugé par les pratiquants dans l'interaction, ce qui lui fournit une place. On peut comprendre ce jugement par un regard se saisissant d'indicateurs pertinents pour les « passionnés de moto », dont le premier est la moto utilisée.

L'importance du choix de la machine.

Stéphane Béaud et Florence Weber exposent dans leur *Guide de l'enquête de terrain* une anecdote enrichissante sur les différents jugements émanant des pratiquants, celle de l'usage par une enquêtrice d'un « Solex »[120]. Selon les contextes d'usage cette dernière apparaît tour à tour comme rêveuse ou courageuse. Ils soulignent alors que « Ce qui est aussi important que le mode de transport, c'est la perception qu'en auront les enquêtés. » L'ethnologue doit tenir compte de ce regard, et adapter le face qu'il va présenter, en fonction des informations que lui renvoient les interactants[121]. Cela imposait dans notre cas de circuler à moto, d'autant plus que les doctorants (et) chercheurs ont une image d'intellectuels, souvent synonyme de « paumé » et « peu débrouillard ». La moto doit donc favoriser l'acceptation. Moto devient alors synonyme de machine « *digne de ce nom* », à savoir dans la majorité des cas un véhicule de plus de 125cm3, nécessitant le permis A. Du fait de notre statut de chercheur et d'étudiant, nous pouvions présenter une machine qualifiée « *d'économique* » alors qu'on a pu me faire remarquer que « *descendre à une 125 après le permis moto est incompréhensible* ». Une moto simple, que les motards classent dans la catégorie « *basique* » correspond alors à leurs yeux à un « *passionné de moto* » et chercheur[122]. Toujours supposé « peu dégourdi », celui-ci peut se permettre de « *chevaucher* » une machine peu puissante et peu prestigieuse. S'il se tournait vers une machine aux antipodes de son profil aux yeux des pratiquants, cette inadéquation fondamentale risquerait de le discréditer. Notre âge correspondant à de nombreux pratiquants débutants, de 23 à 29 ans concernant notre terrain, utiliser une machine simple et économique ne choquait pas.

[120] Béaud, Stéphane et Weber, Florence, *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte & Syros, collection « Guides Repères », 1998, p.105
[121] Zheng, Lihua, *Les chinois de Paris et leurs jeux de face*, Paris, L'harmattan, 1995
[122] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.

Le crédit accordé à l'expérience.

Pourtant, malgré le contact aisé, la crédibilité qui nous était accordé en tant que chercheur pâtissait de notre âge et du peu d'expérience associé à l'utilisation d'une machine simple. Afin de convaincre nos interlocuteurs d'engager la discussion sur certains sujets plus complexes, ou nécessitant davantage de connaissances du monde moto, il nous fallait démontrer nos qualités. Prouver sa valeur revient alors à mettre en avant le récit de ses expériences hors du commun.

Pour ce faire, nous avons adopté une procédure type : évoquer les deux événements que les motards qualifient de « *mythiques* » : le *Tourist Trophy* et les *Eléphants*. La participation à ces deux événements, de par leur caractère risqué et nécessitant temps et apport financier, permet de certifier aux yeux des motards un fort engagement. Les langues se délient alors et l'ethnologue accède au niveau des représentations, dépassant les anecdotes et connaissances communes que l'on évoque en présence d'un « *débutant* ». Afin de faciliter cette acceptation nous avons également décidé de laisser apparaitre, à la manière de ce que nous avons observé sur le terrain, des « preuves » de cette participation, par le biais d'autocollants acquis sur place, précisant l'année de l'édition en question. Placé bien en vue sur le « *saut de vent* »[123] transparent à l'avant de ma moto, il me permettait parfois d'économiser la présentation d'un récit et ouvrait immédiatement la conversation sur le partage d'expérience accordé aux « *vrais motards* »[124]. Cette astuce est un exemple d'une difficulté propre à notre terrain, sur lequel, du fait du grand nombre de motard(e)s rencontré(e)s et du caractère éphémère de nombreux contacts, il fallait en permanence ajuster son niveau de discours à la place qui était allouée lors des contacts.

Une place mouvante, fonction des interactions.

Selon Florence Weber, la présence sur le terrain est nécessairement active, que l'on le veuille ou non[125]. Il ne faut donc pas penser le rapport au terrain en tant qu'extériorité ou altérité mais en tant qu'observateur participant, auquel on donne une place (dans son cas celui de

[123] Un pare-brise de taille peu volumineuse, placé à l'avant d'une moto sans carénage, sur le « *phare* ». Il dévie assez peu l'air et a souvent une fonction esthétique, davantage que pratique.

[124] Etre un « *vrai motard* » c'est se voir confirmer la valeur de son expérience, de son vécu, à l'image de ce motard surnommé « *Le rebel* » à qui j'évoquais ma participation aux *Eléphants*, qui me déclara : « *Toi, tu as bourlingué !* ».

[125] Weber, Florence, *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Paris, Editions de l'EHESS, 2001, p.23-25

« secrétaire adjointe » de l'association, suite au constat de son activité récurrente : la prise de notes !). On conviendra avec l'auteur que « la non participation était une fiction »[126] et l'est toujours. Les individus fréquentés sur le terrain vont interpréter les actes du chercheur et lui attribuer une place qui en découlera. Cette dernière peut être marquée positivement (« alliée » nous dit l'auteur) ou négativement (« adversaire »). La place du chercheur est donc bien assignée par les pratiquants eux-mêmes, il faut donc la comprendre et la saisir en fonction de ce que l'on dit et montre et de à qui on le dit et on le montre. C'est bien au cœur des interactions de terrain que sa place se construit, évoluant selon les modalités de contact et de contextes. F. Weber nous dit ainsi avoir été à la fois « sociologue », « stagiaire », « institutrice », « l'émigrée qui revient », etc. La place de l'ethnologue sur son terrain est donc hétérogène, en fonction des interactions et de leur contexte. On ne m'attribuait ainsi pas la même place selon que je roulais au sein d'un groupe de motard lors d'une « *balade* » du samedi ou alors que je photographiais des machines au sein d'un salon de la moto, tout en prenant quelques notes. Ces différentes places sont trop nombreuses pour être énumérées ici, nous pouvons cependant dégager quelques récurrences.

La première est la place de motard réalisant une recherche, pointant la nécessité du questionnement sur l'engagement passionnel.

La seconde celle de l'espion, parfois relayée par des informateurs avec qui la collaboration sur le plan de la recherche a tourné court, alors qu'ils acceptaient toujours de me revoir, « *en ami* » comme me l'a soufflé l'un d'entre eux.

La troisième place attribuée s'approche de cette dernière situation, il s'agit de celle de l'ami, amitié au motif de laquelle on va accepter les questions du chercheur et son caractère parfois intrusif.

La quatrième place qui m'a été conférée est celle de « l'intellectuel », s'approchant du détenteur de savoir mais relayant également le peu de crédibilité accordée à la recherche scientifique, voire au sujet.

La cinquième et dernière place récurrente est celle du curieux, voire du « *très curieux* », traduite sous différentes formes, du « *jeune motard avide de connaissance* » au « *psychologue qui analyse tout ce qu'il voit* ». L'ethnologue est alors tour à tour le modèle même de

[126] *Ibid*., p.24

l'implication passionnée[127] ou un voyeur peu recommandable, tout cela se décidant en fonction des circonstances, interactions et attitudes du chercheur.
Ces places pouvaient aisément se combiner, par exemple lorsque l'ethnologue est vu comme un « *intellectuel* » curieux et « *dans la lune* ».

Une enquête de longue durée.

La nécessité du temps long de l'enquête ethnographique a été soulignée maintes fois[128]. Dans le cas de l'étude de « *la passion de la moto* » une difficulté supplémentaire vient accentuer la nécessité du temps long : la pratique est sporadique, temporaire, inconstante. Elle ne permet que peu l'établissement de relations durables avec les pratiquants, si l'on écarte le cas des fédérations, associations ou clubs motards, auxquels on n'adhère le plus souvent –et selon les observations- qu'au terme d'une carrière motarde longue. Pour éviter cet écueil le chercheur doit fréquenter assidument le terrain et réitérer les phases de terrain afin de saisir leurs récurrences.
L'attitude choisie a alors consisté à se laisser guider par le terrain, ou plutôt par les terrains, en pensant chaque phase de terrain comme une expérience possible, et en n'oubliant pas que la multiplication des expériences que réalise l'ethnologue sur ce terrain n'a que rarement un équivalent dans les pratiques des motards rencontrés.
Pour ces raisons le terrain a été mené sur une période longue, plus de 6 ans, avec des phases relativement importantes de coupure.

Le long terme permet également d'éviter, en partie tout au moins, une tendance fréquente en ethnologie, consistant à focaliser la description ethnographique sur le spectaculaire. C'est là une tentation de facilité que l'ethnologue doit éviter. En conséquence, notre travail a

[127] Les pratiquants ont souvent compris mon travail comme une opportunité de vivre au quotidien de sa « *passion* », de concilier désirs personnels et nécessité salariale. Une expression le traduisait souvent : « *faire de sa passion son boulot c'est le rêve !* ».
[128] Elle permet traditionnellement au chercheur de se familiariser avec un univers différent, d'acquérir la langue locale et de comprendre les coutumes élémentaires de la société qu'il aborde. Cela fait il peut réaliser son enquête, l'ensemble de cette procédure se comptant le plus souvent en années, à l'image du travail de B. Malinowski, réalisé sur une période de plus de quatre années (Malinowski, Bronislaw, *Les argonautes du Pacifique occidental*, Paris, Gallimard, collection Tel., 1989). Le temps long est nécessaire, aujourd'hui encore, afin de se voir attribuer une place, comme le soutient Jeanne Favret Saada (Favret-Saada, Jeanne, *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Gallimard, 1985), ou par définition, comme le souligne Florence Weber : « Le travail de terrain ethnographique est une investigation approfondie qui repose sur une insertion de longue durée du chercheur dans un milieu social ou tout le monde se connaît, même si c'est parfois simplement de vue ou indirectement (par des relations communes). » (Weber, Florence, *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Paris, Editions de l'EHESS, 2001, citation p.19).

l'ambition d'éviter le spectaculaire et de rester factuel[129]. Cette volonté s'éclaire à la lecture de l'état de la question, la prééminence accordée au spectaculaire y étant patente[130].

4.2. Un fort engagement de l'observateur participant.

Notre position de recherche est celle d'un engagement maximal au sein de notre terrain. Par cette prise de position, le chercheur vit la situation, il peut saisir le déroulement des faits, ou un événement, dans leur contexte, ce qu'Olivier Schwartz nomme, dans le postface du *Hobo* de Nels Anderson, « l'ambiance »[131].

L'observation participante a une limite, bien connue. Elle se caractérise par un positionnement ambigu : à la fois extérieur (observateur) et intérieur (participant ou acteur), ce qui ferme certaines portes, que seul le temps long (et parfois la chance) pourra ouvrir. L'ethnologue entre dans un contexte, mais ne le saisit pas pour autant dans toute sa complexité. C'est pourquoi notre engagement a été maximal, se rapprochant davantage, selon la formule de Loïc Wacquant[132], de la « participation observante » que de « l'observation participante » chère à B. Malinowski.

[129] On peut comprendre les implications et l'intérêt de cette prise de position par le biais du travail de Loïc Wacquant (Loïc Wacquant, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002). Dans le cadre de son étude portant sur le monde pugilistique, il était tentant de focaliser sur le combat et la figure du champion. L'auteur nous dit pourtant que l'on perd alors le sens de la pratique pour entrer dans celui du spectacle. Il préfère insister sur le quotidien de l'entraînement au « *gym* » de Dee Dee et l'éclairage qu'il donne à l'ensemble de la pratique, et même plus à l'ensemble de l'existence des boxeurs qui s'entraînent avec opiniâtreté. Ainsi, le chercheur ne se contente pas de présenter une image commune, celle soulignée par les feux de la rampe, mais va privilégier le quotidien d'une pratique, au plus près, ce que Loïc Wacquant traduit en termes d'implication par le retournement de la méthodologie d'observation participante en ce qu'il nomme une « participation observante » (*Ibid*., p.10-11 pour le détail de ce que l'auteur entend par l'évolution d'une posture d'« observation participante » à celle de « participation observante ».). Par cette prise de position il reprend une vision Goffmanienne de l'engagement, selon laquelle « le pugilisme « fait sens » dès lors qu'on prend la peine de s'en approcher d'assez près pour le saisir *avec son corps*, en situation quasi expérimentale. » (*Ibid*., p.10). Expérimenter sur le long terme permet d'éviter cette tendance au spectaculaire, démontrant que si le combat de boxe a une importance certaine pour les pratiquants, ce n'est que parce qu'il est un aboutissement, parce qu'il ne devient possible qu'après de longs et âpres efforts.

[130] Pour le détail de cette état de la question, se reporter à la Partie 2 de cette thèse, créant le lien entre l'image de la « passion de la moto » et écrit à vocation scientifique.

[131] Anderson, Nels, *Le hobo. Sociologie du sans-abri*, Paris, Nathan, 1993

[132] Loïc Wacquant, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002, p.10-11. On retiendra également ici l'analyse de Bastien Soulé (Soulé, Bastien, « Observation participante ou participation observante ? Usages et justifications de la notion de participation en Sciences Sociales », *Recherches qualitatives*, Vol. 27 (1), 2007, p.127-140). Selon l'auteur cette terminologie est à la fois une manière de définir la spécificité d'un rapport au terrain, par exemple dans le cas de participants venant ensuite à l'observation ou d'un engagement intense critiquant la posture d'observation distante, à la manière de J. Favret-Saada. C'est ce point de vue que nous souhaitons traduire par l'usage de l'expression. Ce faisant nous éviterons l'usage courant en sciences humaines de l'expression qui, selon B. Soulé, ne s'accompagne d'aucune précision alors que son sens varie considérablement d'un terrain à l'autre.

Au cours de nombreuses conversations avec ma directrice de thèse ou des collègues du département de sociologie, nous avons souvent entendu une même remarque, boutade de sociologue à ethnologue : « *tu es devenu un autochtone* ». Cette formule, reprise telle quelle, peut sembler innocente, mais mérite à notre sens qu'on s'y attarde. Au-delà d'une divergence de méthode entre l'enquête principale par questionnaire ou entretien semi-directif et celle par ethnographie en observation participante (que n'excluent évidemment pas les sociologues), cette formule révèle une volonté de mettre en garde contre un trop fort engagement au sein du terrain, désignant en creux une posture de référence qui s'en écarte. La neutralité axiologique chère à Max Weber n'est sans doute ici pas loin[133]. Nous faisons de cette critique, ou boutade, de nos collègues de l'université Paul Verlaine de Metz une position assumée, à savoir que nous nous abandonnons au terrain, tout en gardant un minimum de retenue, due à notre statut de chercheur.

Cette position s'approche de celle de Loïc Wacquant lorsqu'il évoque son « « abandon » total aux exigences du terrain »[134]. L'ethnologue est présent sur le terrain « corps et âme », il ressent, souffre et s'engage. C'est, selon L. Wacquant, à cette condition que le chercheur est accepté. Nous abondons en ce sens, et notre acceptation effective sur le terrain est à comprendre en lien à mon parcours de motard. C'est bien parce que nous avions diverses anecdotes vécues à engager dans les conversations, divers comportements en conduite calqués sur les pratiquants qu'un univers de sens nous a été ouvert.

[133] Weber, Max, *Le savant et le politique : une nouvelle traduction*, Paris, La Découverte, 2003 (préface, trad. et notes de Catherine Colliot-Thélène)

[134] Loïc Wacquant, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002, p.15. L'auteur va ainsi s'entraîner régulièrement avec les boxeurs du « *gym* » et boxer avec eux. Cet « abandon » se caractérise par un engagement total, supposant la suspension de ses références, dans la mesure du possible, pour adopter le modèle de l'observé, même si cela suppose un risque de blessure.

Observation participante ou participation observante ?

(L'ethnologue photographié par un motard, sur proposition de ce dernier)

Nous fixons pourtant une limite à cet engagement. Loïc Wacquant évoque le risque de blessure réel, notamment par l'entrée sur le ring, compris en lien aux règles sportives dites et non-dites, supposait un danger finalement faible, qui n'exclut pourtant pas la douleur. Dans le cas de la pratique de la moto l'ombre de l'accident plane parfois sur certains engagements, que l'on peut qualifier d'extrêmes. C'est par ma présence lors de ce type de pratique que la limite de mon engagement m'est clairement apparue : la « participation observante » cède alors face à la nécessaire préservation de mon intégrité physique. J'ai ainsi été mené à parfois « *rendre la main* » (laisser partir le groupe en avant ou m'arrêter), à rouler en « *mode lopette* » (doucement, prudemment en langage motard) quand une angoisse me saisissait. Les moments de perte de confiance, d'humeur changeante ou un certain manque de concentration menaient à cette attitude. Enfin, nous avons pu constater que cette prise de position, consistant à se préserver dans les cas les plus extrêmes, est également celle des motards que l'on dit « *expérimentés* ». En cela notre position reste celle du « participant observant », mon comportement en conduite, part de notre posture de recherche et de notre engagement, s'approchant de celle des motards aux carrières les plus prolongées. Par là même mon attitude

s'est calquée sur la proposition pratique s'approchant au plus près de mon choix de posture et de l'intensité d'engagement que j'étais prêt à assumer.

Observer le quotidien et apprendre « par corps ».

La position de recherche adoptée, faite d'un fort engagement, s'accompagne de la prééminence accordée à l'observation *in situ* sur l'entretien sociologique classique, de type semi-directif.

Si, lors de la phase exploratoire et à quelques occasions s'y prêtant, nous avons pu travailler selon la méthode de l'entretien semi-directif en situation formelle[135], nous avons le plus souvent adopté le parti de l'enquête directe de terrain. Cela n'exclut évidemment pas la forme de l'entretien, même si celui-ci était alors le plus souvent un entretien libre retranscrit sur l'instant (ou le plus rapidement possible) sur le carnet de terrain. Pourtant l'observation participante m'a semblée davantage adéquate étant donné la nécessité de l'apprentissage « par corps » propre à la passion de la moto.

Ainsi, les techniques du corps spécifiques à la pratique de la moto ne peuvent être saisies par la simple compilation de manuels d'apprentissage au passage du permis A et quelques entretiens menés avec des motards parmi les plus expérimentés. Il faut également, pour reprendre la formule de Loïc Wacquant, apprendre « en actes »[136], ressentir soi-même le déséquilibre subi lors d'une manœuvre imprévue d'un automobiliste, le resserrement de la trajectoire par une brève action sur le frein arrière alors que l'on est engagé avec trop de vitesse de passage dans une courbe, la capacité réduite de freinage sur route mouillée qui est faite de degrés liés à la perception d'indices visuels et olfactifs, etc. Ainsi les entretiens menés en début de thèse ont pour intérêt principal de fournir un matériau exploratoire, permettant d'accéder à une connaissance superficielle de la passion de la moto, suffisante pour m'intégrer, mais non pour être accepté en tant que motard confirmé.

[135] J'entends par « situation formelle » un cadre spécifique à ce type d'échange, conditionné par un temps et un lieu réservés à l'événement, ainsi que par un ensemble d'indices matériels (magnétophone, carnet et stylo, table et chaises, etc.).

[136] Loïc Wacquant, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002, p.60-61. Dans le cas de la boxe, l'apprentissage se fait encore plus radicalement par corps, à la limite de l'indicible, ce qui implique de l'aborder « en actes » (p.61), par le biais d'une relation construite entre les boxeurs et leur techniques différentielles. Ainsi la pratique pugilistique ne peut se comprendre qu'au sein de l'interaction entre boxeurs, et non dans des ouvrages qui évoqueraient l'état de l'art de ce sport. Il faut donc expérimenter personnellement pour saisir le sens des techniques.

Afin de comprendre notre impression négative vis-à-vis de la méthode classique d'entretien semi-directif, dans le cadre de notre approche du quotidien de la passion de la moto, nous devons écouter Harold Garfinkel. Rappelons que pour cet auteur l'ethnométhodologie, dans le cadre de la discipline sociologique, s'intéresse aux « activités organisées de la vie courante ». En cela le phénomène fondamental pour les sociologues n'est pas le fait social objectif cher à E. Durkheim mais « la réalité objective des faits sociaux, (…) *en tant que* réalisation continue des activités concertées de la vie courante. »[137] Sa perspective éclaire donc notre volonté d'étudier le quotidien dans toute sa complexité et sa banalité. Selon lui :

« (…) si la manière dont il convient d'agir de façon compétente dans une situation donnée de la vie courante ne fait difficulté à personne, en revanche aucun participant n'est en mesure de dire précisément et de manière détaillée la façon exacte dont il s'y est effectivement pris pour ordonner et rendre intelligible son cours d'action. (…) il y a un écart entre la manière dont quelqu'un agit de façon compétente dans une situation donnée et la description qu'il peut donner de son action. On ne peut pas tenir la seconde pour un compte rendu fidèle de la première. »[138]

Si l'on suit l'auteur il existe donc un ensemble de disposition partagées qui sont peu explicitées, car considérées comme relevant de l'« attitude naturelle », celle de la « vie quotidienne »[139]. Elles n'apparaissent en définitive que lorsqu'elles sont contrariées, ce qui impose la nécessité de les expliciter[140]. L'entretien semi-directif ne permet guère de préciser ce type de mise en situation, sans doute une certaine illusion rétrospective, ou le principe qui consiste à reconstruire son histoire afin de lui donner de la cohérence[141], contribuent-ils à masquer cette réalité à l'interviewer. A contrario, l'observateur de terrain est au cœur de l'événement, et peut saisir sur l'instant ces micro-conflits et micro-arrangements. Il économise alors l'effort de décryptage du discours de l'interviewé, discours modulé du fait même de la structure de la méthode de recueil. D'une certaine manière il m'est apparu plus aisé de limiter les étapes de traduction[142] entre les faits et la perception scientifique pour tenter de les moduler aussi peu que possible.

---

[137] Garfinkel, Harold, *Recherches en ethnométhodologie*, Paris, PUF, collection Quadrige, 2007, et plus spécialement la préface de l'auteur, p.45-50, citation p.45.
[138] Garfinkel, Harold, *Recherches en ethnométhodologie*, Paris, PUF, collection Quadrige, 2007, p.14
[139] *Ibid*., p.15
[140] Ce que l'auteur développe tout au long du chap. 2 (*Ibid*.) à l'image du fait de former une queue en file indienne devant un cinéma, élément non explicité tant qu'un resquilleur ne vient pas tenter de passer en tête. Il se voit alors réprimandé par les présents, lui rappelant l'attitude naturelle que tous respectent.
141 Procédure bien connue dans le cadre de l'analyse des récits de vie. Voir par exemple : Bertaux, Daniel, *Les récits de vie : perspective ethnosociologique*, Paris, Nathan, 1997
[142] Callon, M., « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », in L'année sociologique, 1986, n° 3-4, p.169-208

Il ne s'agit pas ici de supposer que l'observation directe de terrain est neutre ou objective, ce qui ne serait pas le cas de l'entretien, mais bien de dire que la sélection qu'implique la méthode d'observation ethnographique de détail m'a semblé porter un minimum atteinte aux données recueillies, *a fortiori* moins que la méthodologie semi-directive bien connue. Nous savons pourtant, et H. Garfinkel l'a bien démontré, que tout compte rendu reste orienté par l'analyse première que nous faisons du contexte, le plus souvent en termes d'utilité. Tout observateur se demande, inconsciemment ou consciemment, à quoi va lui servir cette description avant de la réaliser. Ce faisant le chercheur relie mentalement la situation quotidienne observée à un thème général qui va exclure le détail de la situation, par exemple, nous dit l'auteur, des buts, excuses, ressources, etc.[143] Toute description d'une action pratique est donc une interprétation. Partant de ce constat l'économie d'une interprétation supplémentaire, celle qui est le fruit de la méthodologie d'entretien semi-directif, apparait comme une manière de s'approcher autant que faire se peut de la réalité des faits quotidiens. Il ne s'agit pas pour autant de refuser le discours des acteurs de terrain, mais bien d'éviter certains présupposés traduits dans une méthode. Ainsi l'entretien semi-directif reste une méthode sollicitée, elle l'est cependant de façon plus marginale que celle de l'entretien libre, se déroulant toujours au moment de la pratique, sur le terrain.

Mon rapport au terrain.

« Vouloir savoir ce qu'il en est de l'homme et de la vie sociale, si possible sous tous leurs aspects, ne peut conduire à l'illusion d'une neutralité scientifique. Vouloir savoir de telles « choses » a son prix, tout à la fois intellectuel et pratique : celui de s'y confronter en ayant à répondre des raisons et de l'utilité de la connaissance anthropologique. »[144]

Afin de comprendre notre rapport à l'objet appliquons le principe suivant : connaitre l'homme permet de mieux connaître l'œuvre.

Au-delà des choix méthodologiques, il apparaît nécessaire de clarifier le rapport au terrain établi par le chercheur. Un élément éclaire souvent l'appréciation du terrain qu'a le chercheur, et l'analyse qu'il va fournir. Il est pourtant bien souvent écarté, il s'agit de la subjectivité du chercheur. Nous savons que le *Journal d'ethnographe*[145] n'a pas laissé sa marque dans le

[143] Garfinkel, Harold, Recherches en ethnométhodologie, Paris, PUF, collection Quadrige, 2007. L'auteur développe ces questions p.54-64.
[144] Dozon, Jean-Pierre, « Conclusion, L'anthropologie à l'épreuve de l'implication et de la réflexion éthique », in Agier, Michel (dir.), *Anthropologues en dangers: l'engagement sur le terrain*, collection « Les cahiers de Gradhiva », n°30, Paris, Editions Jean-Michel Place, 1997, p. 109-121, citation p.120.
[145] Malinowski, Bronislaw, *Journal d'ethnographe*, Paris, Seuil, 1985

travail de B. Malinowski, alors qu'il rédigeait un ouvrage fondamental de l'anthropologie[146]. Cela revient à éluder son implication sur le terrain, l'engagement de sa subjectivité, qu'on ne peut « mettre de côté », ni sur le terrain, ni lors de l'exploitation des données qui en sont issues. Valetta Malinowski argumente d'ailleurs la publication posthume du *Journal d'ethnographe* par la nécessité de connaître l'homme afin de connaître l'œuvre. Nous partageons ce point de vue, ce qui nous amène à recontextualiser le vécu de terrain comme une expérience, à saisir en lien à un parcours. Christian Bromberger souligne d'ailleurs quelques erreurs fréquemment commises lors de l'étude des « passions »[147], fonction des trois prises de position problématiques : glorifier l'objet de recherche, le dénoncer et sur-interpréter la signification de ce qui est observé, ce que l'auteur nomme une « quête débridée de sens »[148]. Nous garderons ce conseil à l'esprit alors que nous aborderons l'évolution de notre position par rapport à l'objet de recherche, que nos parcours de motard et de chercheur peuvent expliquer.

Un rapport évolutif.

Depuis les premiers ethnographes, missionnaires et aventuriers, la volonté de connaitre l'autre s'accompagnait d'une recherche de dépaysement, souvent synonyme de prise de risque.
Le danger est sans doute présent sur tous les terrains, il est pourtant plus ou moins important selon les contextes. Loin des anthropologues embarqués, l'ethnologue s'engageant dans une carrière de motard en participation observante doit réfléchir à cette question[149].

Pour ce faire il nous faut dégager les quatre prises de position qui se sont succédé au cours de notre travail de terrain.
En premier lieu, suite à quelques lectures et phases exploratoires la passion de la moto m'est apparue comme une figure du risque et de l'incivilité. Je me suis alors engagé plus directement sur le terrain, ce qui a mené à une prise de position inversant le caractère peu heuristique de la première. D'une vision de la passion de la moto en termes de risque et d'incivilité, je suis entré dans une phase d'admiration pour cette pratique. Sa grande

[146] Malinowski, Bronislaw, *Les argonautes du Pacifique occidental*, Paris, Gallimard, collection Tel., 1989
[147] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38
[148] *Ibid*., p.38
[149] Rohde, David, *The New York Times*, « Army Enlists Anthropology in War Zones. », October 5, 2007

solidarité, ses personnages « hauts en couleur » suscitèrent ma sympathie, au fur et à mesure que les phases de terrain se multipliaient.

C'est alors le moment de la seconde rupture de point de vue, à travers un événement. Lors d'une session de terrain au *Tourist Trophy*, sur l'île de Man, au cours de l'été 2003, nous avons pu constater la dangerosité des pratiques les plus extrêmes. Pour le dire clairement : la possibilité de disloquer les corps humains, la violence possible de la vitesse et l'accident m'ont choqué. L'ethnologue engagé sur le terrain constate alors que la pratique à laquelle il participe, même s'il l'observe, mène parfois à l'aléa mortel. Si cette phase de terrain est un cas extrême, il s'agit de la course la plus meurtrière au monde[150], elle n'en a pas moins marqué mon esprit.

De retour de cet été mouvementé je ne m'aperçus pas immédiatement de ma volonté de dénoncer cette prise de risque. Mon absence d'adhésion à ce que j'avais pu observer de mes propres yeux nous a incité à généraliser l'association entre pratique de la moto et prise de risque. Mon incompréhension s'est poursuivie par une dénonciation sans nuance, scientifiquement peu heuristique.

Cela a imposé de nombreuses expériences de terrain supplémentaires, ainsi que la mise à l'écart d'une part importante de la rédaction, orientée par l'idée première que la passion de la moto était une pratique déviante, liée à une prise de risque extrême.

Une coupure d'un an plus tard, pour raisons professionnelles, et par de nouvelles expériences de terrain éloignées du domaine de l'extrême, le travail de rédaction put reprendre, en lien à un essentiel : ne pas juger. Le risque reste présent, mais la passion de la moto ne peut se résumer à ce seul élément.

C'est cette dernière position de recherche que nous développons ici. Cette évolution de notre rapport à l'objet explique notre prise de position actuelle : nous ne présentons pas la passion de la moto en premier lieu comme figure du risque et de l'incivilité, mais nous gardons cette dimension à l'esprit. Cette volonté de neutralité est sans doute quelque peu utopique, elle préside pourtant à l'analyse réalisée et ce texte veut la traduire. La passion de la moto incarne, traduit une vision du monde. Certains de ces éléments m'ont séduit, d'autres m'ont choqué, ils ouvrent pourtant tous sur une appréciation de la réalité et c'est de cela qu'il s'agira ici.

[150] En plus de 100 ans d'existence l'événement a vu la mort de plus de 200 compétiteurs. Si l'on ajoute les motards décédés sur place lors de l'événement les chiffres sont encore plus impressionnants. Plus d'informations sur www.ttsupportersclub.com

5. Le rapport homme/machine.

5.1. La piste du cyborg.

Chez D. Haraway[151] le cyborg est une créature mi-homme, mi-machine, il n'est donc pas tout à fait humain, sans relever de la catégorie de la machine, au sens classique du terme. Selon ce dernier, c'est-à-dire pour l'auteur au sens moderne du terme, lorsque la machine n'était pas capable d'adaptation. Le cyborg devient possible avec la postmodernité car la machine ne se contente plus d'imiter l'humain, ce qui entraîne un questionnement de la subjectivité de l'humain entendu comme cyborg. Cela permet de remettre en question nos représentations et classifications, dans un objectif politique : questionner les catégories de sexe, ou celle du naturel. Le concept de cyborg est alors supposé pouvoir remettre en question ces catégories d'analyse, tout comme l'articulation de l'homme à la machine postmoderne provoque une remise en question de l'identité humaine, entendue comme identité fixée une fois pour toute.

La machine postmoderne, permettant le cyborg par son alliance à l'homme, est composée de divers éléments et forme un tout homogène, capable de s'adapter à son environnement, conçu comme évoluant pour partie de façon aléatoire. En cela le premier modèle de cyborg est l'ordinateur[152]. Eugenio Menichella[153] reprend cette idée selon laquelle le « premier vrai *cyborg* » est le « navigateur du réseau ». La machine alliée au corps de l'homme devient son prolongement, l'optimise et libère l'homme de « sa *physicité* originelle. » Le cas du surfeur du web est enrichissant car il met en avant une possibilité rarement rencontrée ailleurs : la possibilité pour l'individu de passer totalement par la médiation de la machine. Ainsi, lors d'une discussion sur un forum, l'individu n'est présent qu'à travers le travail du cyborg, dont les formes peuvent être diverses : « avatar », texte de dialogue ou morceaux choisis, symboles, etc. Le cyborg est alors une alliance homme/machine permettant à l'homme de dépasser son seul statut corporel unifié. Pourtant l'homme n'a pas un corps, l'homme est son

[151] Haraway, Donna, « A cyborg manifesto : science, technology, and socialist-feminism in the late twentieth century », *Socialist Review*, 15, 2, 1985, p.424-457 (Traduction possible: « Un manifeste cyborg : science, technologie et féminisme socialiste à la fin du XXe siècle ».) Voir également la récente traduction de l'œuvre de l'auteur, par Christelle Bonis : Haraway, D., *Des singes, des cyborgs et des femmes. La réinvention de la nature*, Paris, Jacqueline Chambon, 2009

[152] Ce qu'annonce l'œuvre des frères Wachowski (La série des trois opus : « Matrix » en 1999, « Matrix Reloaded » et « Matrix Revolutions » en 2003.) ou encore celle de David Cronenberg (Voir sur ce point : Mendelshon, Sophie, « Cyborg : l'avenir d'une utopie », *Essaim* n°8, Fenêtres sur corps, 2001/2, p.103-114.).

[153] Menichella, Eugenio, « Cyborg », in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p. p.124-125. L'auteur développe essentiellement l'exemple du web et de l'ordinateur.

corps[154]. Il devient cyborg en dépassant cette limite, par exemple par le biais de l'ordinateur et du web qui vont dématérialiser son corps, au point où l'outil va lui fournir un support sensoriel, le clavier prolongeant les mains, le micro la voix, le moniteur la vue.

Nous ne sommes pas contraints d'adopter l'idéologie de la postmodernité et l'ambition politique du projet de D. Haraway, mais il n'en reste pas moins qu'une caractéristique fondamentale de ce cyborg est qu'il tend à la miniaturisation. C'est par ce biais qu'il va dépasser le statut d'instrument classiquement associé aux machines : il devient invisible, imperceptible, part de la personne. S. Mendelshon[155] cite par exemple le film « eXistenZ »[156], au sein duquel l'individu devient lui-même console de jeu par l'installation d'un « bio-pore » à la base de sa colonne vertébrale. Seul un petit orifice invisible à l'œil nu (il est obstrué par une sorte de bouchon organique) permet de différencier l'humain du cyborg. Plus proche de nous S. Mendelshon cite également le cas des organes artificiels, totalement intégrés au corps humain malgré leur caractère artificiel. En cela, et suivant S. Mendelshon, le cyborg chez D. Haraway est une « prothèse postmoderne », faisant disparaitre le concept même de sujet pour un nouvel agencement homme-machine. Le cyborg aurait donc l'apparence de l'humain malgré l'équipement du corps.

Le cyborg engage une prothèse.

Ajoutons que le cyborg, compris au sens précédemment développé, est composé d'un corps et d'une prothèse. L'usage du terme prothèse[157], ainsi que les exemples sollicités, renvoient à l'idéologie selon laquelle il s'agit de soigner une déficience humaine, la prothèse est évoquée comme complétant le corps, il nous semble pourtant qu'elle constitue davantage un palliatif à

[154] Julien, Marie-Pierre, « Des « Techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », in Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.15-27. L'auteur reprend l'injonction de Marcel Mauss à prendre en compte « l'homme total » et en conclut que l'homme « est son corps » mais aussi « ses sensations, ses pensées, son inconscient… » (*Ibid*., citation p.18).

[155] Mendelshon, Sophie, « Cyborg : l'avenir d'une utopie », *Essaim* n°8, Fenêtres sur corps, 2001/2, p.103-114

[156] « eXistenZ », de David Cronenberg, 1999.

[157] Ainsi que celui d'« appendice », cf. Marie-Pierre Julien, Jean-Pierre Warnier (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, et plus spécialement p.26 où les auteurs questionnent les notions de « prothèse » et d'« appendice », avant de remettre en cause la pertinence de ces deux termes afin de qualifier l'alliance homme-machine. Voir également, au sein du même ouvrage : Rosselin, Céline, « Si tu vas un peu brusquement, tu te cognes contre l'armoire ! », in Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.107-117 et plus spécialement p.108 pour une présentation critique du sens du terme « prothèse » dans le cadre des Sciences Humaines et Sociales. Ajoutons que nous éviterons l'usage du terme « outil » étant donné le sens qui lui est donné, notamment chez M. Mauss, et sa définition utilitariste réductrice.

une déficience du corps. Myriam Winance, dans sa thèse de doctorat[158], aborde l'alliance entre l'homme et le fauteuil roulant comme un cyborg, au sens de Donna Haraway. Cela confirme l'association entre puissance de la machine et déficience de l'homme, afin de créer l'équilibre du cyborg. Ajoutons que chez D. Haraway un élément d'importance permet de dissocier le cyborg du motard : le mécanisme abrité par le corps humain va avoir un impact sur le fonctionnement de ce dernier. C'est effectivement le cas d'un rein artificiel, d'une prothèse auditive, voire d'un fauteuil roulant.

Céline Rosselin confirme cet état de fait : si on entend « prothèse » en lien à une « conception biologique du corps », un « stylo » ne sera pas une prothèse comme un « œil de verre », car « le stylo ne remplace pas un membre défaillant. »[159] Pourtant pour l'auteur différents objets matériels peuvent être des prothèses, c'est-à-dire qu'ils peuvent intégrer « le schéma corporel ». Ce dernier est la représentation mentale du corps en action, pouvant s'allier aux objets, par l'intermédiaire des sens. Le schéma corporel permet par exemple de nous approprier une voiture en vue de l'usage, ce qui explique que nous puissions manœuvrer et connaître la limite du véhicule en mouvement « sans y penser », ainsi que « sentir » l'état de la route « à travers le véhicule » : lisse, endommagée, etc. Si l'on considère que la prothèse est l'objet qui intègre le schéma corporel la moto peut être une prothèse.

La notion pose cependant toujours problème. Elle connote l'idée d'un manque, d'un ajout matériel venant compenser une déficience du corps. Bernard Andrieu confirme[160] cette association courante entre prothèse et déficience : la définition essentielle que l'on peut donner de la prothèse est qu'elle « vient remplacer une partie du corps organique par un artefact mécanique ou bionique afin de restituer la fonction ». Va-t-on alors parler de prothèse au risque de supposer un manque ou une déficience physique chez son porteur ? Le terme étant clairement associé à cette représentation nous allons éviter de possibles confusions.

N'écartons pourtant pas tout apport permis par la notion, il s'avère tout à fait éclairant, nous le verrons, pour questionner directement l'intégration de l'objet au sein du schéma corporel.

---

[158] Myriam Winance, « Thèse et prothèse. Le processus d'habilitation comme fabrication de la personne. L'association française contre les myopathies face au handicap », sous la direction de Vololona Rabeharisoha, thèse de doctorat soutenue le 19 décembre 2001, Paris, Ecole des Mines de Paris, notamment p.121-134. Je remercie ici l'auteur de m'avoir confié une copie de son travail alors que je débutais ma recherche.

[159] Rosselin, Céline, « Incorporation d'objets », in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.259-260

[160] Andrieu, Bernard, « Prothèse » in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.399-400

Une moto n'est donc ni intégrée au corps humain, ni ne compense une déficience de ce dernier. Si l'on se réfère à la notion telle que la développe D. Haraway, l'usage du terme dans le contexte de cette étude se justifie peu. Nous l'écarterons donc.

Le problème reste donc entier : comme qualifier l'alliance entre homme et machine singulière que nous pouvons observer lorsque le motard utilise sa machine ? Les notions de cyborg, appendice, équipement, outil, prothèse, bien qu'enrichissantes, posent davantage de questions qu'elles n'en résolvent. Nous en retiendrons l'apport et, afin d'éviter ses apories, imprécisions ou contradictions, nous allons nous orienter vers un autre concept : l'agencement.

5.2. Un « agencement ».

Nous avons vu que les termes couramment utilisés afin de définir l'alliance homme/machine que l'on peut décrire au sein des carrières motardes posent problème. S'ils s'avèrent heuristiques, nous aimerions proposer ici un autre terme possible afin d'évoquer non l'objet moto mais l'ensemble de ce qui est engagé dans l'usage : non une prothèse, un outil, etc. mais un « agencement », au sens de Gilles Deleuze et Claire Parnet[161].

Les conditions de fonctionnement de l'agencement.

L'exemple que les auteurs développent afin d'illustrer cette notion est celle d'un « agencement du type homme-animal-objet manufacturé : HOMME-CHEVAL-ETRIER. »[162]
Un agencement c'est tout d'abord un ensemble d'éléments distincts qui vont co-fonctionner, qui vont agir ensemble. Quelles sont alors les conditions de fonctionnement de l'agencement ?
Tout d'abord celui-ci doit engager de la technique, permettant le caractère inédit de l'action, mais cette condition n'est pas suffisante. En effet, si l'action est inédite, le geste accompagnant l'objet technique ne l'est pas nécessairement, à l'image de l'étrier qui existait avant son usage dans la cavalerie mais ne s'est diffusé largement que par son biais. Or, nous disent les auteurs, le développement de la cavalerie n'était possible que parce qu'une

[161] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999, pour une synthèse de ce qui est entendu par « agencement », se reporter aux p.84-89
[162] *Ibid*., p.84

« machine sociale » l'accompagnait : la féodalité, par un système d'échange entre le « service à cheval » et une possession terrestre.
Deuxième condition nécessaire à un agencement et sa diffusion : un relai permettant la systématisation de l'usage.
Substituons alors à l'étrier une moto afin de créer un nouvel agencement, engageant un aspect technique mais aussi un ensemble de facteurs historiques, sociaux, économiques et culturels permettant sa systématisation, ce que les chiffres du marché moto prouvent sans peine. Les raisons de cette diffusion seront éclairées en évoquant l'usage lui-même, ce qui permettra de saisir ce qui le soutient.

Caractéristiques de l'agencement.

L'agencement est complexe et mouvant, mais fait écho à un ensemble de préoccupations humaines, il est traversé par un « flux » que les auteurs nomment « désir ». L'agencement est en cela heuristique car il est traversé par les désirs humains propres à une époque et un contexte. L'agencement homme-cheval-étrier est par exemple traversé par « l'ensemble des affects qui se transforment et circulent dans un agencement de symbiose défini par le co-fonctionnement de ses parties hétérogènes. »[163] Il nous dit donc quelque chose sur l'homme dans son temps et en un lieu. Il en va de même si l'on considère non le rapport homme/moto mais l'agencement formé par ces deux termes.

Pour cerner ce message transcrit en agencement, il faut décomposer ce dernier. Chaque nouvel agencement est, en effet, un ensemble de faits révélés par des « *états de choses* », et de signes, traduits par des « *énoncés* », donc à la fois du « contenu » et de l' « expression »[164]. Engagés conjointement, ils s'accordent sans jamais fonctionner à l'identique. En cela l'agencement reproduit le lien entre action et discours sur l'action, toujours conjoints et différents, comme l'idéal et la pratique qu'évoque Marcel Mauss : ils sont engagés simultanément, sans jamais se confondre ou se superposer. Idéal et faits ne vont pourtant pas dans la même direction, ce qui ne les empêche pas d'agir ensemble et de remplir une même fonction.

[163] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999, citation p.85
[164] *Ibid*., développé p.85-86

L'agencement est donc à saisir comme une action conjointe et un discours sur celle-ci, ces deux éléments allant de pair. Le discours ne renvoie alors pas à l'objet engagé, mais bien à l'usage et l'état de ce qui est mis en jeu. De quoi ce compose ce dernier ensemble ?

Usage et état des termes engagés.

Nous avons vu que l'agencement engage de la technique, un organe de légitimation, des faits et du discours. Il est également lié à un territoire, selon les modalités évoquées par Deleuze : territoire, territorialité, reterritorialisation et déterritorialisation, ouvrant une ligne de fuite. L'agencement est en effet évolutif et en appelle à différentes échelles. L'agencement provoqué par le chevalier en appelle par exemple à la technique de l'étrier mais aussi à la « distribution de la terre » caractéristique de la féodalité, ou encore à la place occupée par l'Eglise. L'agencement ouvre donc sur différentes échelles de réalité sociale et humaine, sur les dimensions multiples de l'objet.

Enfin, l'agencement est une « question historique » et crée une modification de tout ce qu'il engage. Reprenant le même exemple, nous pouvons dire que dans l'agencement homme-cheval-étrier, l'homme devient à la fois animal et outil, pour reprendre les termes de l'auteur, et l'animal lui-même évolue pour devenir signe, que Deleuze nomme « son, couleur ou ligne. »[165] Toutes les parties engagées dans l'agencement deviennent autres et forment un ensemble inédit. On ne parle alors plus d'agencement homme-cheval-étrier, car ces ingrédients élémentaires ont évolué, mais par exemple de chevalier.

Caractère heuristique de l'alliance homme/moto comme agencement.

Convenons qu'entendre l'alliance homme-machine qui nous intéresse comme un agencement peut informer sur un message sous-jacent à la « passion de la moto » et sur les conditions de son expression. Pour ce faire, il doit être saisi dans un contexte. Nous ne pouvons donc à proprement parler évoquer l'objet moto mais bien l'agencement motard-moto-environnement. Ces termes sont alors influencés par leur engagement commun dans ce que les auteurs appellent une « symbiose ». C'est donc cet agencement qu'il s'agira d'aborder au fil du propos.

[165] *Ibid*., p.88

Deux pistes principales ici, comment se crée cette symbiose, ce que les discours et les faits permettront de lire[166] ; quel rapport à l'environnement est caractéristique de cet agencement[167] ?

[166] Ce travail fait l'objet de la Partie 3 « Le rapport homme/machine construit dans l'usage ».
[167] Ce travail fait l'objet de la Partie 5 « Penser le rapport à l'environnement par l'investissement dit passionnel ».

PARTIE 2 : ETAT DE LA QUESTION

« Ainsi, même s'il ne sont pas là où vous les attendiez, vous trouverez toujours des cas à étudier si vous gardez les yeux ouverts. »[168]

Chapitre 1. Etudes concernant le motocyclisme au sein du domaine français.

Introduction

L'étude de la pratique de la moto n'est pas un champ distinct en sciences humaines et sociales, cet objet est donc abordé selon différentes perspectives, que l'on peut synthétiser selon trois rubriques. La première comprend les études d'organismes d'Etat, fruit du travail de la Sécurité Routière et de ses différentes ramifications, principalement l'Office National Interministériel de Sécurité Routière, ayant publié deux rapports sur les motocyclettes en France en 2002 et 2007. La seconde concerne un ensemble d'études peu diffusées, accessibles au cas par cas, traitant de l'objet « passion de la moto » par observation plus ou moins participante réalisée par des ethnologues ou sociologues sur le terrain, en contact avec les intéressés. La troisième et dernière rubrique est la plus vaste, elle comprend des travaux d'origines diverses, tant institutionnelle que disciplinaire. Leur thématique n'est pas en premier lieu celle de la pratique de la moto, bien qu'à la lecture celle-ci trouve une part non négligeable dans l'illustration du propos, par le biais de documents divers : articles de journaux, publicités, événements sportifs, etc.

Trois types de recherches traduisant un état de la question au sein du domaine français, permettant d'éclairer ma position personnelle de recherche, à savoir une volonté présente tout au long de ce travail : privilégier le quotidien afin d'écarter la tentation de l'appréhension de l'objet « passion de la moto » sous son aspect le plus spectaculaire.

[168] Becker, Howard S., *Les ficelles du métier*, Paris, La Découverte, Guides « Repères », 2002, p. 149

1. Usage d'une moto et insécurité routière.

Parmi les nombreux rapports produits par la Sécurité Routière nous nous intéressons ici au travail mené spécifiquement sur les motocyclettes au sein de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR). Pour présenter la perspective adoptée par cet organisme nous retiendrons deux rapports : « La sécurité des motocyclettes en 2001. Etude sectorielle. »[169] et « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005. »[170] Ce choix s'explique par trois raisons. Ces deux rapports sont les plus spécialisés et complets que nous avons pu consulter ; ils encadrent en quelque sorte le temps de cette thèse, le premier, publié en 2002, correspond au début de mon doctorat, alors que le second, publié en 2007, fut consulté en Mars 2008, alors que je cessais mes observations de terrain ; enfin, l'analyse de ces deux travaux présente les données quantitatives concernant les exercice 2001 et 2005, ce qui permet d'illustrer quelques évolutions dans la façon dont est abordée la question de la « sécurité à moto ».

Présentation générale.

Que l'on traite du rapport paru en 2002 ou de celui de 2007, une trame générale se dessine. En effet, les thématiques des différentes parties ne se distinguent que dans leur ordre d'énonciation.

Une fois dressé un état des lieux du parc en circulation, les deux rapports présentent quelques thématiques essentielles concernant la réglementation spécifique, l'exposition au risque, l'accidentologie (nouvellement qualifiée en 2002 de « résultat de l'insécurité routière »), les comportements en fonction de différents indicateurs et la comparaison internationale. Deux remarques peuvent être faites ici : des catégories d'intitulés variés traitent de la même question (exposition au risque/accidentologie ; réglementation/comportement) mais au moyen de différents critères (mortalité questionnée en fonction d'indicateur classiques : par kilomètre parcouru, par région, selon la classe d'âge, etc.) ; enfin, il est notable que la rubrique « comportements » réduit ceux-ci à leur portion congrue, à travers des indicateurs qui

[169] Filou, Claude, Lagache Maryse, Decamme, Colette et Chapelon Jean, « La sécurité des motocyclettes en 2001. Etude sectorielle », Rapport, ONISR, Paris, La Documentation française, 2002
[170] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse, « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005 », Rapport, ONISR, La Documentation française, Paris, 2008

renvoient toujours au respect de la réglementation (vitesse, port du casque, alcool, etc.). Le « comportement » est donc à comprendre ici comme synonyme de « transgression de la législation » ou « respect de la législation », à l'image de cet extrait :

« **Le problème réel de la non prise en compte par les automobilistes…** (…)
…ne doit pas occulter le comportement à risque des motocyclistes en France

Mais les causes du surrisque des motocyclettes en France sont d'abord le comportement des motocyclistes. S'il n'existe pas de données sur tous les aspects du comportement, nous disposons d'un certain nombre d'éléments très significatifs :
·33% des accidents mortels de motocyclettes sont des accidents sans tiers en cause qui ont provoqué un tiers des tués. Rien que ces accidents, sans voiture de tourisme ou poids lourd, font que la moto est un moyen de transport quatre fois plus dangereux que les véhicules légers ;
·les motocyclistes sont parmi les usagers qui respectent le moins les limitations de vitesse : 61% sont au-dessus de la limitation de vitesse et 42% à 10 km/h au dessus : le respect des limitations de vitesse par les motocyclistes diminuerait de près de 35% le nombre de victimes tuées ;
·les conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents mortels ont un taux d'alcoolémie positif légèrement supérieur (19,3%) à celui des conducteurs de voitures de tourisme (18,9%) et à celui de l'ensemble des conducteurs (17,0%) ;
·en circulation, 5% n'allument pas leurs feux de croisement le jour et 3% ne portent pas le casque ; (…) »[171]

L'usage d'une moto comme « sur-risque ».

Dans le cas de ces deux enquêtes l'objectif est de faire diminuer la mortalité routière en mettant au jour des informations sur ses causes.
L'étude de 2002 est un des rares textes officiels publiés ces dernières années à propos de la pratique de la moto. Elle est constituée de la présentation de statistiques ainsi que de quelques éléments qualifiant les motards. Ces derniers ont, selon le rapport, un attrait certain pour l'excès de vitesse :

« (…) plus d'un motocycliste sur deux est en infraction. (…) Les vitesses moyennes et les proportions de conducteurs roulant au-delà des vitesses autorisées sont toujours plus élevées chez les motocyclistes que chez les automobilistes. »[172]

Les chiffres nous montrent que les motards conduisent constamment en excès de vitesse[173].

[171] *Ibid*., citation p.12-13
[172] Filou, Lagache, Decamme, Chapelon, *Op. Cit.* (2002), p. 8
[173] *Ibid*., p.21 : « (…) Quel que soit le réseau, les vitesses moyennes sont supérieures ou égales (sur les autoroutes de liaison) au seuil de limitation de vitesse. L'écart est compris entre 7 et 10 km/h selon les réseaux. Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles des automobilistes quel que soit

Seconde caractéristique des motards, un fort taux d'implication dans les accidents routiers, causant, selon les auteurs, des dégâts à autrui :

« Les motocyclistes ne sont pas les seules victimes des accidents où ils sont impliqués. Ainsi, 41 piétons, 25 automobilistes, 5 cyclomotoristes et 3 cyclistes ont trouvé la mort dans des accidents contre une moto en 2001. »[174]

L'attention est attirée sur ces chiffres, peu élevés en comparaison aux catégories de véhicules les plus courantes (automobiles, poids-lourds). Cette précision est alors destinée à rappeler la dangerosité de l'écart à la règle légale, dont l'apparente rareté n'empêche pas ici de souligner son caractère dramatique.

La lecture de l'étude menée concernant l'exercice 2005 le confirme : les motards sont la « lanterne rouge » de l'accidentologie. L'interprétation est alors basée sur le véhicule utilisé au moment de l'accident. On saisit le caractère heuristique de cette pratique, ainsi que son corollaire en termes de représentations : la machine a une influence sur le comportement, le motard étant également –le plus souvent- automobiliste et nécessairement piéton. Notons une caractéristique précisée dans ces deux rapports : le parc est en forte augmentation en France, passant de 740 000 en 1996 à 1 200 000 en 2005, soit, pour les auteurs, « 1% » du trafic.
Troisième caractéristique importante présentée dans ces rapports : les capacités réduites du véhicule concerné, et en premier lieu ses « faibles capacités de freinage ». Cela explique, selon les auteurs, un nombre élevé d'accidents. Cette affirmation n'est prouvée par aucune référence ou démonstration, preuves à l'appui :

« Le moto est, de loin, le moyen de transport le plus dangereux et le motocycliste l'usager le plus vulnérable.
Ce risque est d'abord lié aux caractéristiques de ce mode de transport : son faible poids et la faiblesse de ses protections d'une part, ses fortes capacités d'accélération et ses faibles capacités de freinage d'autre part font que les usagers de ce véhicule sont très vulnérables (…) » [175]

---

le réseau. L'écart varie entre 3 km/h sur les autoroutes de liaison et 10 km/h sur les autoroutes de dégagement. (…) »

[174] *Ibid.*, p. 11, rubrique « Le nombre et le type de véhicules impliqués ». Remarquons que ces trois lignes sont les seules évoquant « le type de véhicules impliqués », cette citation est donc à comprendre sans autre précision qualitative.

[175] Chapelon, Lagache, *Op. Cit.* (2008), p.11

Les journalistes de Moto Magazine ont un tout autre point de vue, issu d'un ensemble de tests comparant les capacités dynamiques de quelques autos et motos[176]. Si l'on se réfère à leurs relevés concernant le freinage on obtient les résultats suivants pour les véhicules choisis pour ce test, opposant une auto à une moto, par catégorie :

-« Les sportives » : Ducati 749 (moto) 38m / BMW M5 (auto) 44m
-« Les tout-chemin » : Triumph 955 Tiger (moto) 46,2m / Nissan X-Trail 2.2 Dci (auto) 57,7m
-« Les routières » : Suzuki GSF 650 Bandit ABS (moto) 38,6m / Opel Astra 1.9 Cdti 150 (auto) 43,6m
-« Les citadines » : Yamaha 125 TW (moto) 43,1m / Renault Modus 1.5 Dci (auto) 46,3m[177]

Ainsi, et ce dans toutes les catégories, la moto freine sur une distance moindre que l'auto, ce qui reste évidemment à relativiser en fonction des compétences des conducteurs. Ce n'est, si l'on en croit ce test, pourtant pas une question de capacité technique du véhicule. Selon des critères scientifiques, la rigueur méthodologique et la logique de la preuve propre à ces tests soulignent une affirmation non justifiée du rapport précité.
Quatrième caractéristique des motards, où se mêlent factuel et discours moral :

« (…) 95% des victimes tuées dans ces accidents sont les usagers de la moto même si on doit déplorer parmi les 5% restants un nombre trop important de piétons tués. »[178]

Cette citation traduit une représentation liée au « surrisque » moto, étayée par des constats chiffrés : 33% des accidents mortels engagent un motard seul, les dépassements de vitesse limite autorisée sont courants pour cette catégorie d'usagers (61% au dessus de la limite, et 42% à 10km/h maxi au dessus), etc.[179]
« Surrisque » n'est pas synonyme de « risque inhérent à tel type de véhicule ». L'expression suppose une comparaison à la référence automobile, moyen de locomotion qui reste le plus usité.

[176] Garcin-Marrou, Etienne et Guillemin, Cyril, « Dossier Essai. Moto, Auto : quelles différences côté sécurité ? », *Moto magazine. Le pavé dans la mare*, n° 223, Décembre 2005-Janvier 2006, p. 30-44
[177] Distance moyenne parcourue, calculée sur la base de la moyenne de trois essais, à la vitesse de 90 km/h sur revêtement mouillé. Cette distance concerne la distance d'arrêt totale hors temps de réaction.
[178] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005 », Rapport, ONISR, La Documentation française, Paris, 2008, citation p.11
[179] *Ibid*., p.13 pour l'emploi du terme « surrisque » (*sic*.).

Ces rapports livrent donc quelques caractéristiques qualitatives des motards, liées à des représentations véhiculées par le biais de la Sécurité Routière (SR), à laquelle est rattaché l'ONISR.

Ces deux rapports ont permis de cerner qu'au-delà des constats numériques indéniables[180] persistent certaines représentations. Le motard est alors une figure de la transgression, refusant la loi, à travers un rapport à la limitation de vitesse relevant de l'illégalité. Ce constat s'associe à sa plus grande vulnérabilité, confirmée par les chiffres. En se penchant ainsi sur des études quantitatives il apparaît que les représentations sont plus aisément lisibles dans la part rédactionnelle. La plupart des études consultées abordent pourtant la passion de la moto en termes qualitatifs. Voyons alors quels sont les apports et/ou les représentations livrées par ces études, en commençant par celles qui traitent volontairement de l'objet « passion de la moto ».

2. La « *passion de la moto* » comme objet : quelques exemples.

Les études concernées sont relativement nombreuses, nous n'allons en évoquer que quelques exemples représentatifs de la logique présidant à leur rédaction. Ces travaux ont pour point commun de porter sur un objet clairement circonscrit, à savoir la passion de la moto dans un de ses exercices possibles. Les études sélectionnées ne prétendent pas à l'exhaustivité, elles nous semblent cependant significatives. Nous évoquerons ainsi deux articles, le premier extrait d'un ouvrage collectif[181], le second d'une revue[182], ainsi qu'un travail non publié en France, concernant la passion de la moto en Grèce[183]. D'autres analyses existent, elles sont

[180] Si l'on excepte la base sur laquelle ils sont calculés, ayant d'ailleurs évolué durant la période de ce travail, passant de « décès dans les 3 jours après l'accident » à « décès dans les 30 jours après l'accident », suite à l'harmonisation européenne du 1er janvier 2005, ayant trait à la définition des tués et des blessés graves.

[181] Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53

[182] Portet, François, « L'argent de la moto », *Terrain*, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : http://terrain.revues.org/document3104.html.

[183] Christakis, Nicolas, « Croyances et moto. », traduction de l'auteur, publié en grec : *Psychology, The Journal of the Hellenic Psychological Society*, Vol. 11, No 1, March 2004, p. 53-64. Voir également : Christakis, Nicolas, « Prise de risque et recherche des limites : exemple de la conduite sportive à moto », *Revue internationale de psychosociologie*, 2003/1, Volume IX, p.121-141

référencées en bibliographie, notamment les travaux de Leila Sollberger Jeolás[184], Claude Favre[185], Pascal Duret et Georges Vigarello[186], ou encore, en s'éloignant de l'anthropologie et de la sociologie, J.-P. Rabreau[187]. L'accès à ces documents, à l'exception des revues de large diffusion (*Terrain*), a nécessité parfois de la chance (nous avons découvert l'ouvrage *Terrains de passage* à l'occasion d'une visite ordinaire au Musée de l'Homme), parfois de la persévérance (Nicolas Christakis m'a communiqué son travail après un long échange épistolaire qui a suive la publication d'un extrait de mon mémoire de DEA dans un magazine moto diffusé en Grèce).
Tous ces travaux se rencontrent quant à leur perspective, assimilant « passion » et pratique extrême de la moto.

La « *passion de la moto* » comme « rodéo ».

L'ouvrage collectif *Terrains de passage* réunit quatre exemples de rites de passages contemporains observés chez de jeunes Français à cent jours du bac[188], dans les soirées rallyes[189], objets de « bizutages » à Santé Navale[190] ou adeptes des rassemblements motards[191].

Ce dernier traite d'un moment particulier : le rassemblement de « *stunters* », ou « cascadeurs » à moto, au cours duquel certains motards se retrouvent afin, selon les auteurs, d'affirmer la cohésion du groupe, voire certaines valeurs, au cours de ce que Martine Segalen

[184] Jeolás, Leila Sollberger, « Les courses illégales de voitures : le cyberespace comme terrain ethnographique », *Altérités* vol. 5, n° 1, 2008, p.54-64
[185] Favre, C., *Les motards*, Toulouse, Privat, 1980. Remarquons que je n'ai jamais réussi à me procurer ce travail, que je ne connais donc que de seconde main.
[186] Duret, P. et Vigarello, G., « La machine et le chute. Mutations de l'imaginaire motard », in *Ethnologie française*, 1991/3-Violence, brutalité, barbarie, p.314-316
[187] Rabreau, J.-P., « La moto et les adolescents. Réflexions sur les expériences, les groupes, et les rituels d'adolescents motards », in *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, 1983, p. 428-431
[188] Besse, S., Boissiere, N., Cazalis, B., Riou, E., « Le « Père Cent » ou les « cent jours du bac » » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.55-93
[189] Ciligot, L., Querre, M., « Un objet bordelais insaisissable ? Esquisse d'une approche ethnographique des soirées rallyes » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.95-121
[190] Broussard, S., Monnereau, A., « Les « brimades » à Santé Navale : de l'initiation à la légitimation » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.123-153
[191] Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53

nommerait un « rite contemporain »[192]. Le terrain en question se situe à Blanquefort, en périphérie de Bordeaux, et constitue le « terrain de jeu » de quelques motards de la région, adeptes du « *stunt* ». Le « *stunt* », ou cascade[193], est une tendance récente de la pratique de la moto, se développant depuis les années 80, jusqu'à aujourd'hui. Elle consiste à effectuer un certain nombre de figures acrobatiques à moto, en jouant avec l'équilibre. Les motards réalisent ainsi des « *wheelings* » (roue avant levée au ciel, de préférence au plus près possible de la verticale et, par là même, de la chute), des « *stoppies* » (freinage fort de l'avant ayant pour effet de lever la roue arrière, l'objectif étant de la lever haut et de la tenir en l'air sur la plus grande distance possible) ou un « *christ air* » (debout sur le réservoir, bras en croix), entre autres exemples.

Pour les motards le « *stunt* » suscite tour à tour admiration, dégoût et incompréhension. Aucun des motards rencontrés au cours de notre travail ne pratiquait le « *stunt* ». Dans les faits, certains effectuaient quelques « *wheelies* », afin de tester –et démontrer- leur maîtrise du véhicule et de sa puissance (la roue avant se lève généralement à l'accélération, en s'aidant du poids du corps ou de l'embrayage), voire assistent à des spectacles de « *stunt* », que l'on retrouve de plus en plus fréquemment lors des salons de la moto, mais c'est là leur seul contact avec cette pratique. L'objectif des auteurs était d'ailleurs modeste, souhaitant décrire ce « rodéo » en tant que « rite de passage » et non appréhender la « *passion de la moto* » dans sa diversité.

Malgré le but avoué de cet article, l'ethnologue doit se montrer prudent car aborder les motards par le biais de ce type de manifestation est une tentation bien compréhensible. En effet, le terrain concerné est clairement délimité géographiquement (une ligne droite de Blanquefort, entre deux ronds-points) et temporellement (vendredi soir), faisant de plus la part belle au spectacle par une démonstration de virtuosité, ce que les auteurs nomment des « exploits ». Ce type de terrain est simple d'accès et spectaculaire, donc attrayant. L'intérêt de ce texte n'empêche pas qu'il participe à l'établissement d'un rapprochement entre pratique de la moto et « *stunt* ». L'image du danger est alors associée à la « *passion de la moto* », comme celle de l'accident lui est associée dans le travail de la Sécurité Routière.

[192] Segalen, Martine, *Rites et rituels contemporains*, Paris, Nathan, 1998.
[193] Le terme indigène est toujours formulé sous sa forme anglo-saxonne, jamais sous le vocable « cascade ».

Revenons un instant au choix du terrain concerné dans cet article, référé à une unité de lieu et de temps, que les auteurs évoquent en ces termes :

« (…) ce regroupement parait être la quintessence du *mode de vie* motard (par le nombre de participants, le langage spécifique *motard*, les pratiques particulières : roues arrières, vitesse élevée…) et constitue peut-être l'un des rares moments de *vie sociale* entre motards, quand ceux-ci vivent plutôt leur pratique en solitaire ou en petits groupes. »[194]

Cette citation traduit bien la perspective des auteurs : on étudie un moment particulier, qu'on estime révélateur d'une logique d'ensemble, car lieu d'une « vie sociale » autrement absente de la pratique. Il s'agit donc de poser son regard sur l'effervescence sociale, voire le spectaculaire vers lequel le chercheur est enclin à se tourner[195]. Les auteurs vont affirmer que ce rassemblement « semble s'apparenter à une fête ». On peut tout d'abord noter la tentative d'atténuation du propos par la double mise à distance semble / s'apparenter. Remarquons ensuite que pour les auteurs cet exemple reste révélateur, en tant que rite, car moment privilégié pour, « l'ensemble de la « communauté » des motards ».

Les auteurs dénoncent pourtant le traitement médiatique de la passion de la moto suite à un constat : seule la figure de l'accident trouve une place, à l'image des reportages concernant les 24h du Mans et tout spécialement son édition 1992, particulièrement meurtrière puisque 9 personnes y perdirent la vie. Une information largement relayée, sans chercher à s'intéresser par ailleurs au monde motard. Les auteurs dénoncent ici une tendance que l'on peut lire au sein de leur texte, incitant à la prudence et à afficher dès le début du travail notre volonté d'écarter le spectaculaire au profit du quotidien, dès lors qu'il n'éclaire pas l'ensemble de la pratique. Le spectaculaire fait donc partie de l'objet, mais il demande à être recontextualisé et circonstancié.

[194] Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53, citation p. 11

[195] La lecture démontre que les auteurs cèdent au spectaculaire, par le biais de la tendance de l'ethnographe à se faire témoin privilégié, sur le mode du « j'étais là » ou du « j'ai tout vu », qui en traduisent l'idée essentielle. Par exemple : « En nous y rendant, nous comprenons qu'une chute vient de se produire. Ils *(sic)* nous est impossible d'approcher l'accident, la foule fait bloc, tout le monde veut voir de ses propres yeux « le spectacle ». (…) cette chute a réactivé les démons de la passion du monde motard. » (*Ibid*., p.38)

La « *passion de la moto* » ou « l'économie de l'aléatoire ».

Prolongeons la réflexion par le biais d'un article de François Portet, intitulé « L'argent de la moto », afin de cerner les redondances dans la façon d'aborder la passion de la moto comme objet[196]. Au cœur de ce terrain, un groupe de jeunes motocyclistes, rassemblés dans un club, que l'auteur a pu aborder par participation durant trois ans, ainsi que par entretiens approfondis avec une vingtaine de membres du club. On peut lire dans l'article, au-delà de la prééminence de la question de l'économique, la pratique spécifique à ce groupe. Elle s'avère orientée vers le plaisir et la performance, par le biais de motos coûteuses en entretien, nécessitant un crédit, faisant entrer dans une logique de la dette.
Privilégier la question de l'économique mène à écarter du texte la pratique quotidienne. Les moments de pratique présentés dans le texte sont l'accident, le coût élevé des réparations, l'entretien et son coût important, ainsi que quelques concentrations, lors des sorties du club, et les « conduites ritualisées » qui s'y tiennent. Citons, entre autres, les bagarres, abus de boisson et de nourriture, c'est-à-dire l'exception. Tout l'article converge vers la lecture d'une dynamique de groupe menant à la prise de risque, tant économique, sociale que physique. La moto est, selon François Portet, une richesse « aléatoire ».

L'entrée privilégiée, tout à fait heuristique au regard de l'apport de l'article, est celle de l'économique. Elle provoque une sélection d'informations, reléguant une grande part de la pratique à l'arrière plan. Les trois ans de terrain et vingt entretiens que l'auteur sollicite auraient certainement permis d'entrer dans le détail de la passion. Ce n'est donc pas l'objet qui mène ici au thème, mais bien ce dernier qui va conditionner une lecture de l'objet. Cela ne lui ôte en rien sa pertinence, mais confirme la nécessité d'aborder la « *passion de la moto* » au quotidien et non par le biais d'une thématique, qu'il s'agisse d'un rite de passage ou de l'économique, afin de saisir son sens, sa complexité et sa diversité.

Des terrains caractérisés par leur aspect spectaculaire.

A l'image de ce que nous avons précisé concernant le rodéo de Blanquefort, la sélection du terrain est d'une importance capitale. Dans les deux cas abordés ici ils s'avèrent circonscrits, ne permettant guère de monter en généralité. Cibler le terrain sur un « rodéo » ou un « club »

[196] Portet, François, « L'argent de la moto », *Terrain*, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : http://terrain.revues.org/document3104.html

entraîne une vision partielle de l'objet passion de la moto. Lorsque Nicolas Christakis évoque les passionnés de moto dans son article « Croyances et moto »[197] il décide d'interroger en premier lieu les motards « rapides »[198], caractérisés selon lui par une « plus forte adhésion » aux « *idées-force* »[199] de la passion de la moto. La pratique qu'il étudie alors engagera des motards qui vont « utiliser un véhicule aussi performant que possible. »[200] La logique présentée ici est donc celle de la recherche de puissance et de sensations, de la quête de la limite, bref, la logique de l'extrême. L'hypothèse de l'auteur est donc de retrouver la pratique générale par le biais de ceux qu'il suppose être les plus passionnés, selon un postulat d'après lequel la logique de l'extrême grossit le trait de la logique quotidienne.

Ces trois exemples développés présentent trois prises de positions de chercheurs pour qui la passion de la moto peut se saisir par le biais de ses versants extrêmes : un « rodéo » devenu rite de passage, une pratique en club et ses « rites motards » et une passion associée à la recherche de performance. Vitesse et prise de risque sont le dénominateur commun des études portant spécifiquement sur la passion de la moto. Du fait de ce constat, nous prendrons le parti d'un certain pragmatisme, nous éloignant de la pratique extrême en abordant la « *passion de la moto* » par le biais du quotidien, de son détail et de sa banalité.

[197] Publié en grec : Christakis, Nicolas, *Psychology, The Journal of the Hellenic Psychological Society*, Vol. 11, No 1, March 2004, p. 53-64. Que l'auteur soit ici remercié pour la traduction française de cet article qu'il a bien voulu me communiquer.
[198] *Ibid.*, p.3, (traduction fr.)
[199] *Ibid.*, p.1 (traduction fr.)
[200] Les quatre idées-force qu'évoque l'auteur sont « le contrôle de l'espace et du temps », « utiliser un véhicule aussi performant que possible », « pas d' « utile » sans agréable » et « une bipolarité entre la sécurité recherchée et la menace ressentie ». *Ibid.*, p. 4-6

Qu'est-ce que l'extrême ?

Il désigne en creux ce qui attirera tout particulièrement notre attention dans la suite du propos. L'extrême est caractérisé au XIIIème siècle, selon Olivier Sirost (cf. *infra*), par son statut d'action divine. Il devient ensuite la *gestus*, soit un « caractère excessif proche du monde animal » et ce en un double sens : « action ultime valorisée par la morale et estimation limite qui départage le connu de l'inconnu. » L'extrême est donc à la limite du monde humain, touchant l'animal tout en marquant sa distinction avec l'Homme. Il sépare le connu de l'inconnu et peut donc se comprendre comme un symbole de l'altérité la plus prononcée, de ce que l'on qualifie de manière dépréciative : le « sauvage », le « barbare », « l'archaïque » ou autres formes connues et particulièrement lisible en cas d'ethnocentrisme. Et l'auteur de préciser la spécificité occidentale de cette perception de l'extrême : « L'altérité, la mesure des espèces et des limites géographiques, le goût pour l'exploration et le sauvage deviennent les supports d'une pratique de l'extrême en Occident. (…) un engouement pour la recherche de sensations se profile. Point de cristallisation de cet engouement, la notion de risque se conjugue à celle d'extrême. » Nous serions donc face à un mode de pensée proprement occidental, pour qui l'extrême permet de penser l'autre et ce qui se situe aux confins de l'humanité, d'où l'omniprésence de cette notion dans l'étude du sport et des pratiques limites, caractérisées par « l'excès ». C'est cette appréciation de la pratique de la moto que l'on peut lire dans différents textes, d'où la nécessité d'un questionnement sur le rapport entre image extrême et réalité quotidienne. Aborder la passion de la moto par le biais de la catégorie de l'extrême n'est-ce pas alors procéder par ethnocentrisme ?

(Sirost, Olivier, « Extrême », in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*. Paris, CNRS Editions, 2006, p.179-180)

3. La « *passion de la moto* » comme illustration.

De l'objet « *passion de la moto* » au sujet « moto ».

Mes lectures m'ont conduit à former cette catégorie étrange de prime abord : l'illustration. Le chercheur a plutôt pour habitude de référencer les études portant sur l'objet qui l'intéresse, par exemple la prise de risque, davantage que sur le sujet, à l'image de la passion de la moto. Pourtant, nous avons pu consulter divers textes au sein desquels la moto tenait une place non négligeable, sans aborder spécifiquement la moto comme objet de recherche, mais comme illustration d'un autre objet. Leur fréquence traduit à notre sens les représentations de la passion de la moto en Sciences Humaines et Sociales (SHS) au sein d'études largement diffusées.

Deux ouvrages essentiels.

Lectures conseillées à de nombreuses reprises, *Le corps extrême* de Patrick Baudry[201] et *Passions du risque* de David Le Breton[202] sollicitent à l'envi la passion de la moto comme illustration. Il ne s'agit pas de deux études abordant la passion de la moto, mais bien d'études dont l'objet peut être éclairé par cette même passion, entre autres possibilités. Nous ciblerons donc notre attention sur les passages où la moto tient une place particulière dans le propos des auteurs, sans oublier de relier cette évocation à leur problématique générale, qu'il s'agisse de l'aspect suicidaire chez P. Baudry, ou de celui de l'extrême chez D. Le Breton. Il s'agit donc de saisir de quelle manière cette passion s'avère pour ces auteurs exemplaires. Nous ferons alors apparaître certains traits saillants des représentations de la passion de la moto en SHS au sein du domaine français.

Pour ce faire nous procéderons, par le biais de ces deux ouvrages, à une analyse en parallèle. D'une part ces ouvrages nous livrent des illustrations permettant de saisir les représentations essentielles de la passion de la moto, d'autre part à ce stade de l'état de la question il devient clair que la passion de la moto est le plus souvent présentée de façon lacunaire. D'où le choix de ces deux ouvrages : Patrick Baudry s'intéresse au *stéréotype* lui-même, David Le Breton a fortement influencé, dans un premier temps, l'orientation de notre recherche.

[201] Baudry, P., *Le corps extrême : approches sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, 1991
[202] Le Breton, D., *Passions du risque*, Paris, Métailié, 1991

Le « stéréotype ».

Selon Patrick Baudry, « Le stéréotype peut être le mode d'expression de l'archétype. »[203] En tant qu'objet il peut donc ouvrir vers nos représentations, il nous livre quelque chose de nos *a priori*. Exprimant un archétype, il va fournir une image primitive, simplifiée, élémentaire, que nous avons d'une personne, d'un groupe, d'une pratique, voir d'un objet (au sens courant du terme). L'auteur nous apprend qu'il en va ainsi de la publicité, sa particularité étant d'entretenir une « illusion » à comprendre en un double sens : à la fois « mensonge » et « entrée dans le jeu (il-lusio). »
Si nos objets et nos terrains sont divers nous proposons pourtant une définition s'approchant de celle de P. Baudry. Le stéréotype relaie une représentation simplificatrice permettant de jouer avec l'image de l'objet visé, cela s'accompagnant d'un effet sur le destinataire du message. Cela s'avère exact qu'il s'agisse de la publicité et de ses publics cibles ou du lecteur des ouvrages et rapport évoqués.

Le stéréotype fonctionne donc comme un outil de stigmatisation, au sens d'Erving Goffman, à savoir que l'association récurrente d'une notion à une catégorie de personnes contribue à la rendre illégitime dans l'inconscient collectif[204]. Le stéréotype est l'outil du processus de stigmatisation, façonnant alors une image dépréciative du collectif visé[205]. Ce collectif, en partie créé par sa désignation, que l'on a pu par exemple lire dans les rapports de l'ONISR ou encore le travail de François Portet, se voit associé à la prise de risque volontaire, notamment par le biais de la vitesse. Un comportement alors associé au motard, qui en devient l'archétype, présenté dans la production scientifique renforçant à son tour ce stéréotype.
La suite du propos va permettre de confirmer le bien fondé de l'hypothèse d'un stéréotype de la passion de la moto comme prise de risque volontaire. Si ces travaux présentent le même stéréotype cela ne signifiera-t-il pas que la stigmatisation de la passion de la moto est une tendance majeure du travail réalisé en SHS ?

[203] Baudry, *Op. Cit.* (1991), p.68
[204] Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps,* Paris, Editions de Minuit, 1975
[205] Le travail d'E. Goffman a souvent été critiqué pour l'aspect misérabiliste du concept de Stigmate. Pourtant sa lecture peut également laisser à penser que le stigmate positif existe dès lors qu'on considère le lien créé au sein du groupe de semblables. Chez l'auteur, le stigmate va être négatif s'il est perceptible et pérenne. Prolongeant le propos, il est possible de définir le stigmate « motard » comme un stigmate choisi. Il est alors plausible que les individus s'engageant dans une carrière motarde ne perçoivent guère leur stigmatisation comme une « différence honteuse », pour reprendre les termes de l'auteur. Ils peuvent le manipuler à l'envie, et n'être motards qu'en certains moments.

Extrême et stéréotype.

Patrick Baudry porte dans *Le corps extrême* son attention sur le stéréotype lui-même, à travers les images véhiculées par la publicité et les magazines de grande diffusion. Ils permettent d'accéder, selon lui, à toute la complexité de notre mode de vie, si l'on veut se donner la peine de décrypter leur langage. Pour ce faire la publicité est perçue comme sérieuse, de même que visuelle et irréaliste. Elle permet cependant de cerner ce que l'on pourrait appeler un fantasme de société, ici l'obsession, la fascination pour le risque et l'extrême. Ces objets ouvrent, selon l'auteur, à la compréhension d'une logique de « violence suicidaire », qu'il saisit comme une « tendance vers le dépassement de soi et le dépassement des limites : la promotion d'une réalisation de soi qui tend à se confondre avec l'autosuppression. »[206] La théorie que l'auteur développe ici fait de l'aspect suicidaire un élément sous-jacent à nos représentations de l'existence, perçues par l'entremise des publicités ou magazines « de charme ».

La moto est présente en filigrane. Elle est évoquée en tant qu'exemple de cette logique, ce qui va conditionner pour partie son image. Cette approche n'aborde donc que l'extrême et l'attitude suicidaire. P. Baudry ne suppose nullement présenter une réalité, mais bien une idéologie, un fantasme de réalisation de soi, que l'on va mener par la consommation plutôt que par l'action directe. Des représentations sont au cœur des discours sur l'objet, que nous pouvons saisir.

La première évocation faite de l'objet moto est enchâssée au cœur de l'évocation de publicités traitant de l'automobile. Ainsi moto et auto sont assimilées car supposées liées à un même usage, présentant la manière dont l'homme va s'impliquer –et se projeter- dans la conduite d'une machine complexe :

« (…) l'automobile n'est pas qu'un engin utilitaire, rationnel. Elle n'est pas qu'un moyen de transport. (…) Elle est aussi, et le plus souvent, le véhicule d'un engagement tout entier de soi, l'objet médiateur d'un rapport au monde, qui suppose le risque, qui appelle un engagement corporel de provocation, de l'ordre du détraquement. »[207]

[206] Baudry, *Op. Cit.* (1991), p.65
[207] Baudry, *Op. Cit.* (1991), p.63

La publicité vante alors le risque et l'usage alternatif, à l'image de cette publicité pour une moto :

« Publicité pour une *Kawasaki* : « full contact » ; elle « s'arrache du bitume dans un cri rageur. (…) ça monte vite et ça pousse très fort. (…) Chaque virage est magique. L'air abandonne toute résistance ». Son confort lui-même est « diabolique ». Son « look est ravageur. La poudre parle ». »

Si, comme le préconise l'auteur, on prend cette publicité « au sérieux », elle ouvre sur une représentation créant l'amalgame entre déplacement et extrême, et ce quel que soit le véhicule sollicité. La presse courante confirme selon l'auteur la validité de ces assertions.
Les compétitions sportives y sont régulièrement évoquées, contribuant ainsi à associer moto et performance. L'exemple paradigmatique en est le Paris-Dakar, la course conçue « pour l'aventure extrême » et dont le relais médiatique est majeur. Selon P. Baudry :

« Toujours aller plus loin, reculer toutes les limites, défricher l'inconnu, voilà bien ce qui anime le rallye du Paris-Dakar. Un article du *Monde*, intitulé « Un plaisir d'enfer », le souligne bien : « Plus l'épreuve est contestée, plus elle trouve de partisans. Plus le parcours est difficile, plus il attire de candidats » ; « A l'arrivée au lac Rose, on retrouvait des concurrents qui avaient décroché à la première spéciale ou qui s'étaient blessés. Mais ils étaient là, prêts à "remettre ça". Et l'article se conclut sur l'"image" de l'accident comme risque du métier : "Un risque que Yann Ca Doret a pris lorsqu'il faisait du moto-cross et remportait tous les championnats. Paraplégique après un accident, il ne rate pas un Paris-Dakar, qu'il vient encore de terminer classé, avec son fauteuil roulant attaché à l'arrière de sa voiture" ». »[208]

La moto est ici un outil permettant l'extrême, dans le cadre de la compétition sportive de type « rallye raid ». L'objet mis en œuvre n'est envisagé que parce qu'il permet d'accéder à l'extrême. Une autre représentation liée au motard, ainsi qu'au « rallye raid », émerge : l'accident. Ces images permettent de cerner une attention portée aux corps, en lien à un risque auquel il est soumis. La figure de l'accident vient donc s'ajouter au stéréotype du motard, évoqué par le biais, dans les textes qu'aborde P. Baudry, de la démonstration de maîtrise, en lien au risque omniprésent (« A la moindre erreur, on passe sur le dos. »), au corps vulnérable et déficient, dont les sens sont diminués et pourtant en éveil. C'est alors son action, ainsi que la volonté de l'homme, qui permet la maîtrise et, par là même, la survie assortie de plaisir, voire de jouissance. L'ambivalence de la pratique extrême est représentée par la « fragilité » du corps opposée à la description d'un moment intense et risqué au cours duquel,

[208] Baudry, *Op. Cit.* (1991), p.93

étrangement, « Tout va bien »[209]. La moto reste donc ici un outil sollicité par l'homme dans des conditions extrêmes, afin de parvenir à se prouver quelque chose. Qu'il s'agisse d'une preuve de valeur, de capacité à maîtriser la situation –je reviendrai plus longuement sur cette question-, de défi au non conventionnel afin d'affirmer sa force la machine reste, dans tous les cas de figures, un simple outil permettant l'accès au domaine de l'extrême et à des sensations fortes.

Une représentation courante du motard est donc celle du « trompe la mort ». Dans son cadre, la moto n'est qu'un outil permettant à certains individus d'incarner leurs pulsions autodestructrices. P. Baudry l'illustre habilement par les résultats d'un concours photographique, publiés dans le magazine *Newlook*. On peut y décrypter une dimension suicidaire, que l'auteur évoque en listant quelques photos envoyées par les lecteurs :

« (…) Un malade en salle d'opération lit « son magazine préféré ». Des hommes en combinaison de survie nucléaire. Un blessé sur son brancard, dans une camionnette de pompiers. Un homme accroché par une sangle passée autour de sa cheville depuis un hélicoptère. Un homme qui plonge depuis une gigantesque falaise. Un homme éjecté d'une moto. Mais encore un homme dans un cercueil. Et le meilleur : un homme qui s'appuie un revolver contre la tempe (…) »[210]

Cette succession d'images, par sa forme, démontre que la pratique de la moto n'est qu'un exemple parmi d'autres. Cette représentation de la moto présente dans la publicité, les magazines dits de charme et la presse courante, évince le quotidien et la banalité. La pratique elle-même n'est pas évoquée, l'homme ne conduit pas, il est « éjecté d'une moto ».

Ainsi la publicité et le discours courant que l'on rencontre dans la presse participent à la construction d'un stéréotype, en utilisant la moto comme exemple paradigmatique de la prise de risque. Le lien est alors étroit entre représentation de la pratique de la moto et logique du « suicidaire », faites de risque, de vitesse, d'accident et de mort. Ces thèmes sont étrangement familiers, rappelant ceux des études abordant la passion de la moto comme objet : la chute, l'accidentologie en lien au comportement, le motard comme équilibriste, la vitesse, le sport, le risque, l'accident, la mort. Testons cette représentation afin de saisir en quoi elle a pu s'approcher de mes représentations lors de la construction de l'objet. Cette dernière est à

[209] Baudry, *Op. Cit.* (1991). Voir par exemple le texte développé et analysé pages 101 et suivantes, présentant une compétition sportive de side-car.
[210] Baudry, *Op. Cit.* (1991), p.147

comprendre en lien à l'ouvrage *Passions du risque*, suite au conseil de sa lecture lors de mon année de DEA, alors que j'échangeais avec l'auteur sur mon futur thème de recherche[211].

David Le Breton et les *Passions du risque*.

A la lecture de cet ouvrage, nous avons rencontré à plusieurs reprises le cas de la pratique de la moto, ce qui est peu fréquent en sociologie ou en anthropologie. De plus, cet ouvrage a suscité notre intérêt par son titre intégrant le terme de « passion ». On retrouve bien souvent ce dernier dans la bouche des motards, qui se disent « *passionnés de la moto* » et non simples pratiquants. Il est ici associé à la thématique du risque, D. Le Breton abordant ce thème à travers le rite individuel de passage et la figure de l'ordalie[212]. On peut les résumer imparfaitement comme un risque de mort permettant de retrouver un certain goût de vivre. Cette même forme se trouve euphémisée dans de nombreux cas, des néo-aventuriers du Paris-Dakar aux cadres dynamiques des stages extrêmes. L'individu va donc, selon l'auteur, affronter un risque à travers un discours de la passion, ce qui va donner du sens à la modernité occidentale, caractérisée par une perte de repères dont l'homme est victime. Pour D. Le Breton ce dernier va alors « s'auto référencer ». Face à la perte des rites de passage collectifs il va chercher leur pendant individuel. Pour cela, il se tourne vers une démarche extrême, par la recherche de la limite. Les figures du nouvel aventurier ou de l'adolescent en recherche de limites incarnent à merveille cet élément. Notre croyance moderne consisterait alors en une mythologie de l'extrême, de l'aventure vécue à côtoyer la mort pour se donner l'impression de vivre.

Critique principale que l'on peut adresser à cet ouvrage : la notion de risque n'est envisagée que dans son acception la plus radicale, ce que traduit bien l'omniprésence de la thématique de l'extrême. L'ordalie, le risque de mort, ne sont à notre sens que les figures les plus

[211] Alors que je suivais son enseignement d'anthropologie du contemporain, au sein de l'Université March Bloch (Strasbourg I), à l'occasion d'un DEA pluridisciplinaire commun à cette université et celle de Metz, intitulé « Traditions et changements, le conflit des modèles ».

[212] La logique de l'ordalie s'incarne selon l'auteur dans quelques cas exemplaires : « Franchir un stop les yeux fermés, ne pas s'arrêter à un feu rouge, conduire à contre-sens sur une autoroute, voler dans un grand magasin ou « casser » une voiture volée, saccager un magasin, consommer de l'héroïne ou renifler de la colle, avaler des médicaments, ne plus se nourrir, conduire sa moto à grande vitesse sur une route de campagne (…) (sont des actions qui dévoilent) une structure commune, celle du risque délibérément choisi, bien sûr, mais aussi, pure ou atténuée, celle de l'ordalie. » Ces exemples relayent systématiquement une logique de défi, que l'auteur comprend comme une logique de défi généralisé à la société et ses règles, ainsi qu'au principe même du contrôle de l'existence de ceux qui s'y livrent. La survie suite au défi confère une valeur et permets alors la réaffirmation de soi. Le Breton, *Op. Cit.* (1991), p.106-107

radicales du risque, alors qu'existe une infinité de possibilités, dont la plupart sont d'intensité moindre que ce qu'évoque l'auteur.
Remarquons également que dans ce travail la moto est liée à l'accident et la vitesse. D. Le Breton évoque même « l'ivresse » qu'elle « favorise ». Un usage très ciblé est au cœur du propos, par l'évocation des moments de pratique extrême, tant des courses du type Paris-Dakar que des pratiques, peut-être moins spectaculaires mais pas moins dangereuses, telles que les courses illégales sur route ouverte[213].

Pour ces diverses raisons, cet ouvrage m'a paru enrichissant, d'autant plus qu'il fut parmi nos premières lectures en DEA, et qu'il a eu, de même que *La sociologie du risque*, une influence sur la construction de notre objet de départ[214]. Nous écartant au fil de notre recherche de l'association entre passion de la moto et risque il est nécessaire de revenir sur ce travail afin de marquer la limite entre ce que les motards nomment « *passion de la moto* », et ce que D. Le Breton qualifie de « formes indirectes de suicide », par exemple par le biais d'une « conduite dangereuse en voiture ou en moto »[215].

La « *passion de la moto* » ne se limite pas à une *Passion du risque*.

L'auteur présente différentes activités humaines ayant comme point commun l'attrait pour le risque, allant de la chute libre et autres « nouveaux sports » aux tentatives de suicide. La moto est évoquée à plusieurs reprises, de manière étrangement similaire au propos de P. Baudry. Elle est ici encore présentée sous son aspect le plus stéréotypé, lié à l'image de vitesse et de sport extrême.

La vitesse est une thématique fréquemment évoquée en lien à la pratique chez les non-pratiquants. A ce titre, les réactions de l'entourage des motards, lorsqu'ils ne participent eux-mêmes pas à la pratique, traduisent une peur de l'accident fondée sur l'évidence de l'attrait des motards pour la vitesse. Pour D. Le Breton la vitesse « (…) donne un sentiment à l'individu de s'appartenir, de maîtriser une confusion logée au cœur de la vie. Mais l'accident, s'il fait irruption sur la scène, marque la conséquence possible de la fascination, il rappelle que ce bref moment de contrôle se paie d'un jeu serré avec le risque de mort. Sur elle

[213] Nous préciserons plus avant leur déroulement et leur histoire concernant le domaine français.
[214] Le Breton, David, *La Sociologie du risque*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? », 1995
[215] *Ibid*., p.21

seulement il est possible de gagner une bouffée de sens propre à étayer un moment d'existence. Le perfectionnement des machines et leur moindre coût mettent la vitesse à la portée de tous, et notamment des plus jeunes (motos, par exemple). »[216]

La moto est donc présentée ici comme le moyen de parvenir à l'extrême, moyen d'ailleurs exemplaire. Elle permet, par sa facilité d'accès, de « s'éclater »[217]. La moto est d'ailleurs ici le seul exemple sollicité par l'auteur.

Evoquer *La passion du risque* favorise l'écrit spectaculaire.

La moto comme illustration contribue à renforcer l'image stéréotypée de la passion de la moto, véhiculant un corollaire de risque, d'accident et de mort. P. Baudry et D. Le Breton en donnent la preuve à plusieurs reprises : la moto est une illustration efficace. Elle est d'ailleurs choisie dans ce but, tel un des moyens de l'extrême, faisant appel de façon immédiate à notre imaginaire, voir à nos angoisses.

« On peut ainsi rassembler sous la même rubrique des conduites aujourd'hui fréquentes qui touchent surtout les jeunes générations. Changeant de registre, nous retrouvons la recherche de brouillage de la cœnesthésie, le goût du vertige et du contrôle de ses effets : la toxicomanie (qu'elle soit de risque ou de dépendance), l'alcoolisme. Mais également la fugue qui traduit le décrochage de tous les repères et l'abandon au hasard de la route. La délinquance dont nous verrons que, sous ses formes actuelles, elle est souvent une recherche d'intensité d'être pour de nombreux jeunes. Nous avons évoqué aussi la vitesse dont la sensation est appréhendée sur un mode très physique, notamment à travers l'usage de la moto. »[218]

Remarquons ici la proximité avec le listing que Patrick Baudry établit suite à sa lecture du magazine *Newlook* –voir *supra*- lui permettant de présenter divers exemples de « suicidaire ». La passion du risque relève-t-elle du suicidaire ? La moto n'est abordée ici qu'en tant que forme de pratique extrême, servant à exprimer les angoisses de la jeunesse, au même titre que la fugue ou l'alcoolisme[219]. Un usage limité au choix volontaire du risque, que l'auteur qualifie d'« ordalie ». La moto est alors une illustration censée provoquer un effet sur le lecteur, le choquer par une image frappante.

[216] *Ibid.*, p.24

[217] Je reprends cette expression à Patrick Baudry (Baudry, P., *Le corps extrême : approches sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, 1991). Remarquons par ailleurs qu'elle a été souvent rencontrée sur le terrain, principalement lors de sorties en groupe.

[218] Le Breton, *Op. Cit.* (1991), p.27

[219] Le rapprochement laisse perplexe. Quel rapport peut-on établir entre ces différents éléments, autre que le fait que quelques jeunes y participent ?

Cette approche a néanmoins l'intérêt de nous livrer une liste des faits auxquels la conduite extrême d'une moto peut être comparée : délinquance routière, violence, incivilités, addiction illégale, refus de toutes règles et quête du danger. Nous tenons ici le stéréotype complet de la pratique de la moto dans sa version la plus courante, faite de transgression, de prise de risque et de mort potentielle. Le stéréotype que lit P. Baudry dans les publicités et les magazines de charme, ainsi que la presse quotidienne, en est extrêmement proche.

L'exemple du Paris-Dakar : sport et spectacle.

Le sport fournit, une fois de plus, une incarnation du stéréotype. D. Le Breton va donc le solliciter à plusieurs reprises, notamment à travers un exemple présent également chez P. Baudry : le Paris-Dakar. Si l'objet de la recherche de P. Baudry est le suicidaire et les stéréotypes véhiculés par la presse et la publicité et explique ce choix, il est plus étonnant de voir cet événement sportif retenu pour évoquer les passions. D. Le Breton cite cet exemple immédiatement après l'association moto/vitesse, le principe même de la course/compétition n'y étant bien entendu pas étranger. Ce rallye fait la part belle à la performance –à relier à une certaine prise de risque selon l'auteur- au sein de paysages grandioses, l'aventure étant une autre traduction possible de l'ordalie moderne, par la présence sous-jacente de la possibilité de mort. L'homme se lance alors un défi, comme pour toute compétition sportive de haut niveau. La moto, comme chez P. Baudry, n'est alors qu'un moyen, certains faisant le choix de parcourir le désert en voiture ou en camion.
La figure du coureur motocycliste est pourtant évoquée fréquemment par l'auteur, comme par les médias. Cela s'explique sans doute par sa vulnérabilité, la moindre erreur d'un concurrent motocycliste pouvant mener à la chute dont les conséquences ne sont généralement pas anodines. L'association entre pratique de la moto, accident et mort est alors évidente :

« Lors d'une étape malienne, en 1982, un motard hollandais est victime d'un accident. Aussitôt Thierry Sabine est sur les lieux. « Pendant trois heures, dit-il, les médecins et moi-même –mon groupe me permettant d'être donneur universel- nous avons essayé de retenir sa vie. Elle s'enfuyait tel un fluide impalpable. On a même ouvert sa cage thoracique pour pratiquer un massage cardiaque à mains nues. Mais la vie finalement s'est échappée. »[220] »

Si l'on peut admirer le talent d'orateur de Thierry Sabine, il faut reconnaître que le propos vise à faire réagir émotionnellement le lecteur. L'accident et le drame humain qui en découle sont palpables. La lecture de *Passions du risque* nous permet de découvrir de nombreux récits

[220] Le Breton, *Op. Cit.* (1991), p.160

d'accidents. Ceux-ci concernent toujours, dans le cas du Paris-Dakar, des accidents de moto, alors que l'on sait que ce ne sont pas les seuls accidents lors de ce raid controversé. La raison en est simple, le Paris-Dakar est certes une compétition sportive mais également un spectacle des corps luttant contre les éléments. L'auteur l'a d'ailleurs bien saisi lorsqu'il évoque la façon dont Hubert Auriol –un motard participant au Paris-Dakar- décrit l'expérience du rallye :

« L'un des concurrents, Hubert Auriol, évoquant sa participation aux rallyes, sait intuitivement en faire ressortir le légendaire. Ce ne sont pas ses victoires qu'il raconte complaisamment, il sait bien que cela n'intéresse guère le public qui l'écoute ou le lit, il insiste, au contraire, sur le corps éprouvé, la souffrance, l'accident, les échecs, l'âpreté du monde, le jeu cruel et long avec la mort. »[221]

Il ne s'agit pas de décrire la réalité d'une course, mais bien de donner au public ce qu'il demande, ce qui fait sens en lien avec ses représentations de l'aventure : de l'accident, de la difficulté, du risque de mort. Ce sont ces mêmes représentations qui fondent l'usage de l'exemple de la moto au sein de cet ouvrage et dans le discours courant, mélange de rejet et de fascination.

Une ethnographie du sport-spectacle à moto.

Le terrain des auteurs se limitent à une partie très ciblée de la pratique de la moto[222] : les courses et les rassemblements[223]. Les courses relèvent du sport, logique que nous choisissons volontairement d'écarter dans la suite de cette étude pour nous concentrer sur le quotidien de la pratique. Les rassemblements du vendredi soir, ou des week-ends de course, sont des moments exceptionnels et festifs, ne rassemblant d'ailleurs qu'une minorité des motards. Ils sont caractérisés par un grand relâchement, tout étant alors permis, dans le cadre fixé en commun par les pratiquants. Les motards sont peu nombreux à participer à ces rassemblements, même si le festif reste un temps d'importance, sans tous les toucher de la

[221] *Op. Cit.*, Le Breton (1991), Page 159.
[222] Qu'il évoque d'ailleurs en citant un quotidien : Ouest-France, non des carnets de terrain ou entretiens. La présélection qui y est opérée par le journaliste laisse peu de choix entre réalisme et spectaculaire.
[223] Evoqués de la manière suivante dans le propos de l'auteur : « La jouissance d'une moto ne se satisfait pas de la conduite, elle est aussi dans l'appartenance à un groupe, celui des motards, qui propose au jeune une intégration à part entière à travers un ensemble de signes, de symboles et de rituels précis, et une solidarité sans défaut. Les concentrations lors des manifestations sportives (Bol d'or, Vingt-quatre heures moto, etc.) ou celles qui réunissent les motards chaque semaine en certains lieux montrent bien la puissance de ce groupe et sa position ambivalente à l'intérieur du champ social. Lors des concentrations l'espace de la ville est investi pour quelques heures d'une autre sociabilité que celle qu'elle connaît habituellement. Des rues donnent lieu à des joutes spectaculaires qui se renouvellent chaque année et deviennent ainsi des rites. » (Le Breton, *Op. Cit.* (1991), p.127-128)

même manière, certains n'étant d'ailleurs pas concernés[224]. Cette approche ne peut donc fonder une étude anthropologique des motards. Etudier la fête motarde oui, à condition de l'éclairer par le biais du quotidien, deux moments opposés, séparés, voire complémentaires.
Nous refusons donc de focaliser toute notre attention sur quelques éléments, les plus visibles, généralement les moments de relâchement. Ce choix ne pourrait se faire qu'au détriment du réalisme, renforçant les représentations courantes. Cette part de la réalité existe certes, et est donc à considérer. Elle ne peut cependant prendre son sens que réinsérée dans l'ensemble d'une pratique. Tous n'adhérent d'ailleurs pas à ce qu'implique ce type de défoulement collectif.

Le spectacle engageant moto et risque est une vision stéréotypée.

Nous pouvons affirmer, au regard de ces quelques exemples, que cette vision partielle de la réalité est réductrice. En portant son attention sur la pratique de la moto par le biais de la prise de risque, l'auteur s'interdit l'accès à la complexité de la passion de la moto.
Ces différents auteurs n'ont-ils pas en effet en commun de solliciter l'exemple moto en mettant l'accent sur son caractère spectaculaire ? D. Le Breton dénonce cependant le caractère spectaculaire du Paris-Dakar, auquel il contribue pourtant en focalisant son attention sur cet exemple. Le spectateur africain à qui il laisse la parole le confirme d'ailleurs :

« Beaucoup de morts, beaucoup de blessés. Le rallye fait très fort cette année. C'est bon pour le spectacle »[225].

Les courses de moto, les débordements qui se déroulent à sa marge, les rassemblements du vendredi soir, etc. sont des moments d'exhibition, de spectacle. Le motard se trouve alors en démonstration face à un public, il joue un rôle, son rôle désigné. Celui du motard tel qu'on se le représente : ivre de vitesse, équilibriste, voire « trompe la mort ». Ce motard que l'on croise

[224] En faisant référence à mes carnets de terrain il n'était pas rare que les salons de la moto, par exemple, n'attirent qu'un nombre limité de motards, cela oscillant entre plusieurs centaines et une cinquantaine selon la taille du dit salon. Remarquons de des shows de « *stunt* » s'y déroulent fréquemment et qu'une partie seulement des motards s'y intéressent. Certaines personnes interrogées à cette occasion critiqueront avec virulence ce type de pratique, qui, selon eux, « *n'est pas de la moto* ». Enfin si l'on compare l'affluence à des événements majeurs du monde moto français, du type 24h du Mans ou Bol d'Or et le parc de Deux Roues Motorisés en France on constate que l'adhésion à ce type d'événement est davantage le fait d'une minorité, relativisant le statut important souvent conféré à ces moments dans les écrits consultés.

[225] Le Breton, *Op. Cit.* (1991), p.161, extrait de *Libération*, 24 janvier 1988. Remarquons, pour l'anecdote, que le même extrait d'article de journal se retrouve dans le travail d'Alain Ehrenberg (Ehrenberg, Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991, p.193). Cela confirme l'association du spectaculaire et de la performance comme ingrédients du sport, notamment de ses versions extrêmes, dont le Paris-Dakar incarne une version : l'aventure.

au détour des travaux français en sociologie et en anthropologie n'est pourtant pas celui que j'ai pu rencontrer au cours de mes années de terrain.

Au regard de ces approches il est possible d'affirmer que la pratique de la moto n'est abordée que partiellement, par le biais de pratiques minoritaires ou de moments exceptionnels. En découle une approche des motards par les SHS mettant l'accent sur des exemples de logiques spectaculaires et la prise de risque. Qu'il s'agisse d'accident, de « *stunt* », ou de transgression des règles légales, force est de constater que le motard est en premier lieu associé à une image de risque, image qu'il s'agit de questionner.

Chapitre 2. L'image de la passion de la moto.

1. Connaissance scientifique et commune.

L'image du motard livrée par les SHS est lacunaire, sélective et orientée, s'approchant du discours courant. Ce regard partiel pose une question éthique quant au traitement de l'objet. En effet, il s'agit de conserver une juste distance : si nous ne souhaitons pas adhérer à une vision stéréotypée, nous ne souhaitons pas non plus la dénoncer.

Pour ce faire, nous allons présenter la connaissance commune de la pratique et saisir si elle fait écho au travail des SHS. Deux exemples illustreront ici le propos : la presse quotidienne (étude des évocations de la pratique de la moto au sein du journal régional « Le Républicain Lorrain » sur une période d'un an : type d'articles, place dans le journal, ton, éléments redondants, essentiels, conclusions des journalistes) et les films de fiction abordant la pratique de la moto (selon deux rubriques : films dits cultes, ayant marqué l'histoire du cinéma, et films projetés en salle au moment du terrain). Le choix de ces éléments est guidé par le terrain : ces documents sont les premiers découverts, sur indication de mes proches connaissant mon sujet de recherche, ou des motards en ce qui concerne les films de fiction.

Il s'agit ici de déterminer les points éventuellement communs entre la connaissance issue des SHS et celle commune, afin de les mettre à distance dans notre mouvement vers le quotidien de ceux qui se disent passionnés de moto.

Une hypothèse nous accompagne alors : la force de la perception stéréotypée de la passion de la moto est due à nos représentations courantes ainsi qu'à son appui sur une part de la réalité. En cela les écrits scientifiques abordés font l'objet d'une purification, au sens Latourien du terme. Le chercheur va écarter les données ne correspondant pas aux théories en construction, ce qui, chez B. Latour, relève du passage sous silence de l'action humaine, neutralisée par exemple par le biais de l'échantillonnage ou, plus largement, par élimination du sujet de

l'expérimentation[226]. La purification qu'évoque l'auteur est une simplification de la réalité, permettant de faire entrer l'observation –ou l'expérimentation- dans des catégories préconçues, clairement délimitées, liées à nos représentations. Le scientifique nie alors la complexité inhérente au réel, tout comme la presse courante et le cinéma.

1.1. L'image de la passion de la moto dans la presse quotidienne.

La presse quotidienne s'adresse à un lectorat non spécialisé. Elle permet de cerner l'image du motard au sein du discours courant. Les articles traités ici sont extraits de la presse quotidienne et plus précisément du « Républicain Lorrain », journal édité dans l'Est de la France.

La passion de la moto y est évoquée dans trois types d'articles : comptes-rendus d'accidents de la route, d'épreuves sportives ou articles thématiques extraits du « supplément auto » hebdomadaire. Les deux premiers types d'articles sont similaires à l'évocation de l'automobile : accidents, sport auto. L'intérêt vient à notre sens plus de la lecture du « supplément auto », présentant les nouveautés automobiles mais également une page « deux-roues ». Elle se compose de l'évocation des événements à venir (tels : salons, rassemblements, etc.), de la présentation des professionnels régionaux (concessionnaires, motocistes), de la présentation des nouveautés et de quelques articles « thématiques ». Ces derniers se composent d'essais et d'encarts « Sécurité Routière ».

Nous en livrons ici l'essentiel, afin de traduire à travers quelques exemples l'image présentée de façon récurrente, au sein d'articles n'excédant pas un tiers de page pour les plus longs (essais), placés en pages régionales ou en supplément gratuit (donc en fin de journal).

Les essais moto soumis à une analyse de vocabulaire ouvrent une première porte, que traduisent les titres mobilisés, à l'image de : « Essai **La Buell XB 9S : une bête à dompter** ». Ce dernier est accompagné d'une photo : on y voit un motard assis sur une moto, en tenue d'intervention de sapeur-pompier, devant un des célèbres camions rouges à grande échelle. L'évocation du risque est patente.

[226] On se reportera avec bonheur concernant ce sujet à l'œuvre de Bruno Latour. Pour une introduction aux principes de son analyse des construction scientifiques et techniques voir notamment : Latour, Bruno, *La clef de Berlin et autres leçons d'un amateur de science*, Paris, La Découverte, 1993.

Le texte qui suit permet de préciser cette idée, dont nous livrons ici quelques extraits (nous soulignons) :

« (…) Cette nouvelle Buell, déclinée à partir la (*sic*) sportive *Firebolt XB9R*, n'est décidément pas faite pour les longues lignes droites. D'ailleurs un petit détour par l'autoroute vous invite rapidement à prendre la première sortie avant de se tordre le cou à son guidon. (…) Un vrai jouet… dans lequel les ingénieurs ont flanqué un puissant bicylindre en V de 984 cm3 avec un couple énorme sur une large plage de régime. (…) Son look *street-fighter* ne laisse pas indifférent. Bon nombre de motards se retournent devant cette machine dont le style pourrait bien s'inscrire dans un nouvel épisode de *Mad Max*, si l'on choisit le noir au jaune pour les deux coloris disponibles.

Sur quels arguments va-t-on débourser 11 900 € pour rouler sur cette Buell ? Son originalité bien sûr, mais aussi le caractère du moteur et de la partie cycle emmené par un châssis dont la géométrie est exactement la même que celle d'une moto 250 de grand prix. (…)
A ne pas mettre entre toutes les mains. Bref une bête à dompter. »

Cet article, choisi au hasard parmi différentes coupures de presse, illustre la modalité essentielle de présentation d'essai moto dans la presse quotidienne[227]. Les passages soulignés sont révélateurs d'une idéologie supposée être celle des motards, ou tout du moins leur « parler ». S'entremêlent le sport -donc la vitesse-, le plaisir enfantin -« Un vrai jouet »-, la puissance, à travers l'évocation de la force mécanique de la machine, et le risque. Ce dernier élément est redondant : l'univers de « Mad Max » est un monde post-apocalyptique où règne la terreur sur les routes et où seul le plus fort et rapide survit[228], le « *street-fighter* » fait appel à l'idée de violence par le combat[229], enfin, cette « bête à dompter » ne peut être mise entre « toutes les mains » sans provoquer d'accident. Oser dompter cette moto, au risque de se « rompre le cou », est une activité des plus risquées ; seuls des être exceptionnels (à l'image du sapeur pompier présenté en photo) peuvent donc s'y atteler.

Vitesse, risque, défi, puissance : le propos relève du stéréotype que P. Baudry évoquait dans *Le corps extrême*. Le même support présente des essais automobiles ne prêtant pas à l'évocation de leur « puissance bestiale », mais à une description de leurs qualités. Leurs performances sont évoquées avec bien moins d'emphase, par une fiche technique concluant

[227] La même teneur se lit dans l'ensemble des exemples, à l'image de l'article suivant :
« Présentation
De la puissance pure avec la Ducati S4 R
Devant la multiplication des modèles, le motard ne sait plus trop où tourner la tête. Une chose est sûre : il ne restera pas indifférent devant la Ducati S4 R. 113 ch de puissance pure. (…) »

[228] Les véhicules motorisés et les accidents sont incessants dans la série des « Mad Max ». La moto y tient une place non négligeable.

[229] Au-delà d'une traduction littérale (le combattant de rue), le « *street-fighter* » est également l'appellation donnée à un type de moto modifiée, en général une moto sportive carénée ayant perdu son carénage suite à une chute. Elle est alors décorée pour être rendue plus agressive visuellement, par le biais d'une peinture, d'une protection de guidon, etc. C'est également le titre d'un populaire magazine moto anglais.

l'article. Un présupposé de l'alliance entre moto et risque/performance est donc lisible ici, et se traduit dans son image courante.

Les encarts « Sécurité routière » confortent cette image, par l'évocation de l'accidentologie et la critique du comportement de certains usagers. Cette dernière souligne fréquemment que « **Les motards** (sont) **dans le rouge** » :

« **Une nouvelle étude de la Sécurité Routière met en cause le manque de respect de la vitesse par les motards.**
La vitesse moyenne des motards, en ville comme à la campagne, est toujours supérieure aux limites autorisées sauf sur les autoroutes de liaison (…)
« Attention ! Les contrôles de vitesse automatisés, dont les premières installations vont être mises en place d'ici à la fin de l'année, viseront tous les véhicules. Les motards ne resteront pas à l'abri », a prévenu Rémy Heitz annonçant une inflation de suspension (*sic*) de permis.
(…) En 2002, 1339 des 7242 personnes tuées sur la route (18,49%) circulaient à moto ou en scooter, alors que le million de deux roues motorisées recensé en France ne représente que 1% du trafic routier. Le nombre de victimes d'accidents en moto a cependant diminué (-3,8%) l'année dernière par rapport à 2001.
(…) Le tiers des accidents de moto ne concerne pas d'autre véhicule. Les principales causes d'accident, quand une voiture est concernée, sont le virage à gauche, le face à face, le heurt de l'arrière et la prise de risque. »

L'image présentée est ici issue du travail de la Sécurité Routière, renforcée par les propos des délégués à la Interministériels à la Sécurité Routière, tel Rémy Heitz menaçant de sanctions afin de faire « rentrer dans le rang » les motards, selon ses termes[230]. On retrouve l'affrontement entre légalité et illégalité, devenus synonymes de sécurité et risque. Le motard est alors transgresseur, notamment à travers l'excès de vitesse, faisant de lui un hors-la-loi. Ce point de vue et cette image sont présents en substance dans le propos suivant d'Isabelle Massin, anciennement déléguée à la Sécurité Routière :

« J'ai été fascinée par des réunions d'associations de motocyclistes de différents pays qui organisent leurs lobbyings pour expliquer qu'ils ont le droit de se tuer à la vitesse à laquelle ils décident de se tuer –j'exagère un peu, mais c'est fascinant. » [231]

[230] Délégué Interministériel à la Sécurité Routière de Mars 2003 à Novembre 2006, il est remplacé aujourd'hui par Cécile Petit.
[231] Massin, Isabelle, « Tolérance zéro » *in* Delannoy, Pascal et Viard, Jean (dir.), *Contre la barbarie routière*, Paris, éditions de l'aube, 2002, p.134-146, citation p.139. Isabelle Massin, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière d'Aout 1998 à Février 2003.

Nous constatons donc, à la lumière de l'analyse de la presse quotidienne, une similitude entre image des motards et lecture de la passion de la moto en SHS : excès de vitesse et transgression devenant synonymes de risque.
Voyons à présent si l'image des motards au cinéma peut donner lieu au même rapprochement entre discours courant et scientifique, par une vision stéréotypée.

1.2. L'image de la passion de la moto dans la fiction cinématographique.

Nous supposons ici que la production cinématographique livre une image de la passion de la moto, que nous envisageons selon deux angles, incarnant deux regards. Elle peut être saisie au regard des films « cultes », ceux qui, pour les spécialistes, ont marqué l'histoire du cinéma. Elle est également présente au sein des films « motards » ou « films de moto », caractérisés par la présence de ce véhicule sur l'affiche, dans la bande annonce, ou une trame générale située dans un « univers motard »[232]. Cette seconde catégorie réunit des films pour la plupart signalés par des motards lors de conversations sur un forum internet[233].

L'image du motard dans les films « cultes ».

Si l'on s'intéresse à la production cinématographique inscrite dans les anales du 7ème art, trois films marquants se détachent concernant le domaine Européen, si l'on en croit le catalogue de l'exposition *The Art of the Motorcycle,* dont quelques articles s'intéressent à la question[234] : *The Wild One*, *Easy Rider* et *Continental Circus*. D'autres ont bien entendu eu une influence importante, notamment lors de la période de sortie du second film cité – et même après celle-ci – où le film de moto constituait un genre à part entière.

Les films de moto livrent une figure collectivement approuvée, ou tout du moins acceptée, concernant l'image du motard, ce que les américains appellent l'« outlaw », que l'on peut décrire à l'aide des trois phases représentées par *The Wild One*, *Easy Rider* et *Rumble Fish*[235].

[232] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 9 : Filmographie indicative (œuvres visionnées).
[233] http://www.lerepairedesmotards.com/forum/index.php
[234] Et plus précisément trois articles dont je m'inspire ici largement : Polhemus, Ted, « La moto comme œuvre d'art : Outlaws, animaux et sex-machines » p. 48-59 ; Simon, Art, « La liberté ou la mort – Notes sur la moto au cinéma et dans la vidéo » p. 68-81 ; Holbrook Pierson, Melissa, « Culte ou culture ? la conduite à moto en Europe » p. 90-95, in *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition *The Art of the Motorcycle* du Solomon R. Guggenheim museum de New York, 2001, Solomon R. Guggenheim foundation, New York.
[235] Cette analyse est pour l'essentiel développée par T. Polhemus, *Op. Cit.* (2001), p.48-59.

Ces trois films ont en commun de présenter un univers qui s'apparente à un « western » moderne, ce qui va permettre de présenter le motard par le biais de la figure de l'« outlaw ». Le motard est représenté tel un cow-boy moderne, hors-la-loi dans le bon sens du terme : libre et viril. Cette liberté lui est en partie fournie par sa machine. Du cheval à la moto il n'y aurait alors qu'un pas, que l'image des motards franchit, si l'on en croit une scène d'*Easy Rider* : Captain America change la roue de son chopper alors que le fermier qui l'a accueilli ferre un sabot de son cheval dans sa grange. Comme Captain America, l'outlaw du western est libre, choisit sa route et dicte sa loi. Cela ne va pas sans quelques réactions extrêmes : admiration ou jalousie.

L'image du motard au cinéma, si l'on s'en tient à ces quelques films, s'apparente donc à celle de l'« outlaw ». Selon Ted Polhemus, sa première figure est symbolisée par les deux protagonistes de *The Wild One* (*L'équipée sauvage*)[236] de Laslo Benedek (1954). Joués par Marlon Brando –Johnny, le motard viril, séducteur et mystérieux- et Lee Marvin –Chico, le motard bruyant et violent, ces deux personnages ont un point commun : ils sont incontrôlables, ce qui va d'ailleurs entraîner leur conflit, allant rapidement jusqu'à l'affrontement physique. Ils sont également paradoxaux : admirables et méprisables, libres et provocateurs envers les « bonnes gens » peuplant l'Amérique profonde où se tient l'intrigue. Ils se rejoignent dans leur errance, à la fois symbole de liberté et fuite face au conformisme des citoyens.

La seconde figure majeure apparaissant par le biais du cinéma est celle issu du film *Easy Rider* (1969). Billy (Denis Hopper) et Captain America (Peter Fonda) traversent les Etats Unis afin de se rendre à moto au carnaval de la Nouvelle Orléans. Cette métaphore de leur quête de liberté reste financée par le trafic de drogue, et rencontrera chemin faisant diverses drogues, synonymes d'évasion et de transgression. Il s'agit alors bien d'« outlaws », devenant victimes d'un système au sein duquel la liberté suscite la haine. Ils iront de péril en mésaventures, pour finalement finir assassinés par un « redneck » haineux. L'errance prend ici un tour tragique et cette figure du motard comme victime de sa recherche de liberté lui sera longtemps associé, selon T. Polhemus.

[236] Le titre de cet œuvre confirme la piste de l'image de sauvagerie du motard, d'ailleurs plus clairement dans son titre original que sa traduction française. Le titre anglais comprend à la fois l'idée de « la virée sauvage » et de « le sauvage », au sens de « celui qui est sauvage ». *L'équipée sauvage* ne traduit pas cette ambiguïté du titre.

Pour l'auteur, un troisième film va poser le dernier jalon de la figure du motard au cinéma. Il s'agit de *Rumble Fish* (*Rusty James* en version Fr.) de Francis Ford Coppola (1983). Le motard est incarné par Mickey Rourke (surnommé « motorcycle boy »), personnage charismatique et violent. Cette troisième figure rejoint la première, Rourke et Brando étant d'ailleurs tous deux des symboles de virilité, issus du genre western. L'image du motard est alors faite de refus de la loi, de voyage sans but, de violence et de virilité.

Cette analyse en trois temps, correspondant au domaine américain nous semble difficilement applicable sans nuances au domaine français. En effet, *Rusty James* n'a que peu marqué les esprits, supplanté par un documentaire : *Continental Circus*[237]. On peut donc supposer que la troisième figure de l'« outlaw », symbolisée par Mickey Rourke, n'a que peu marqué les esprits, au contraire des personnages du *Continental Circus*. Ceux-ci s'éloignent de Chico, Johnny ou autres « Outlaws », pour s'approcher d'une nouvelle figure du motard : le sportif sans peur, à la motivation sans faille. Le coureur motocycliste s'incarne à l'écran dans la personne de Jack Findlay. Coureur « privé », il n'avait à sa disposition que peu de moyens, malgré une passion immodérée pour la course moto. Il parvient pourtant parfois à prouver ses talents de coureur. Il n'est pas un « outlaw » mais un passionné de course. Ses caractéristiques ne sont pas la violence envers autrui ou envers la société mais un désir ardent de victoire, une endurance et une opiniâtreté à toute épreuve. L'image du sportif renvoie alors à la thématique de la performance. Existe-il une passerelle entre le sportif et l'« outlaw » ? Sans doute le fait d'aller à la limite, voire trop loin, qu'il s'agisse de se comporter en « *blouson noir* » ou en « *fou de vitesse* ». *Continental Circus* ne présente pas une image de rébellion virile mais bien les prises de risque et la vitesse caractérisant la course moto, entraînant accidents et décès. La scène d'ouverture du film est d'ailleurs un montage de nombreux accidents survenus en course, dont l'intensité dramatique n'aura échappé à personne.

L'image du motard se situe alors entre « Outlaw » et performance, entre transgression sociale et attrait pour la vitesse.

[237] De Jérôme Lapéroussaz, Prix « Jean Vigo » en 1972. *Continental Circus* est le nom donné à l'ensemble des grands-prix motos se déroulant sur le continent Européen tout au long de l'année, à l'époque sur des circuits routiers. Sa réalité est très éloignée des Grands Prix moto d'aujourd'hui, notamment en termes de sécurité pour les coureurs. Ce documentaire a marqué l'histoire du cinéma par la présence de la première scène en caméra embarquée sur une moto, celle de Jack Findlay, coureur « privé » et personnage central du document.

L'image du motard dans les « films de moto ».

A la fin des années 60, début des années 70, le film de moto est un film de genre. Il fut amené à s'éclipser avec les productions à petit budget, principalement projetées dans les « drive-in » et disparaissant avec eux. Ces films de série B n'ont plus cours aujourd'hui mais l'usage de la moto qui y était présentée se retrouve aujourd'hui dans de nombreux films que l'on peut découvrir dans une catégorie que l'on pourrait appeler simplement « films d'action ».
On peut y lire l'imaginaire actuel de la passion de la moto. Ils sont, pour la plupart, américains, et en appellent à la moto comme instrument dramatique. Son apparition à l'image est synonyme d'intensité, de manière similaire à l'insertion d'une arme dans une séquence. Performance et virtuosité du héros sont alors au cœur de l'usage de l'objet. Les motos ne sont plus là pour évoquer un mode de vie alternatif mais pour effectuer des cascades, par leurs capacités à la vitesse et le risque inhérent à leur usage, éléments surpassés par la survie du protagoniste, démontrant ainsi sa maîtrise. La violence est donc un ingrédient persistant, de même que la virilité qui va se voir associée à l'utilisateur de la machine.

L'image de la moto véhiculée par le cinéma reste celle de la transgression et du risque, et en cela s'approchent de ce que nous en dit T. Polhemus concernant le domaine US.
Qu'il s'agisse de *The Wild One*, *Easy Rider, Rumble Fish* ou *Continental Circus* les protagonistes finissent nécessairement en prison, à l'hôpital, ou au cimetière[238]. Les films contemporains mettent en avant la violence et le risque physique inhérent à la conduite d'une moto, en fonction des codes cinématographiques en vigueur. La moto sert alors d'ingrédient favorisant l'intensité dramatique du film, ajoutant du péril. La moto est donc présentée en lien à ses haute performances et sa dangerosité exceptionnelle, que seuls certains peuvent manier sans risque majeur, à l'image de l'agent Hunt dans *Mission : Impossible 2* (réalisé par John Woo, 2000) ou de Trinity dans *Matrix Reloaded* (réalisé par Andy et Larry Wachowski, 2002), réalisant deux des scènes de cascade à moto les plus longues et les plus spectaculaires de l'histoire du cinéma.

[238] Sans parler de certains personnages plus clairement associés au thème, à l'image des messagers à moto dans *Orphée* de Jean Cocteau (1950), portant des casques et lunettes de moto et chevauchant cette machine. Film cité par Melissa Holbrook Pierson, *Op. Cit.* (2001), et Art Simon, *Op. Cit.* (2001). Un autre exemple : *The Girl on a motorcycle*, de Jack Cardiff (sortie : juin 1968 en France) est une rêverie continue associée au voyage, le film est langoureux et associé au plaisir, son terme arrivant comme une rupture, par l'accident mortel de la motarde protagoniste du film.

L'image de l'usage d'une moto est faite d'évocation de la performance, la transgression, le risque (notamment de mort), et de mise en scène de la virtuosité (l'usage extrême). Elle fait écho à celle rencontrée au sein des travaux en SHS que nous avons consulté. Par la délimitation de l'objet et la préoccupation constante pour les questions de déviance et de sécurité, les chercheurs contribuent à construire une connaissance de la passion de la moto proche de la connaissance commune.

Il nous faut donc mettre à distance cette image courante en questionnant les représentations qui ont accompagné notre travail de recherche, ce qui invite à interroger la construction de notre objet, mes représentations courantes pour en venir à la manière dont l'image de la passion de la moto se construit dans le regard des non-pratiquants comme des pratiquants, par un rôle attribué autant qu'accepté.

2. La tentation de l'ethnocentrisme.

2.1. Le motard comme figure de l'incivilité ?

Mon mémoire de DEA traduit notre première prise de position par rapport à l'objet « passion de la moto », que l'on peut qualifier d'ethnocentriste.

Se départir de l'ethnocentrisme est une nécessité pour l'ethnologue dans son rapport au terrain, qu'il soit « exotique » ou proche. Il s'incarne bien souvent dans une vision stéréotypée de la réalité, que traduit l'intitulé de l'étude menée en DEA en 2001/2002 : « La passion de la moto comme figure du risque et de l'incivilité. » Ce titre a été élaboré avec mon directeur de DEA, Jean-Louis Tornatore, élément enrichissant du fait de son point de vue personnel sur les motards : alors que je sollicitais son accord en vue de la direction de mon travail, il a accepté en m'informant immédiatement qu'il n'aimait « guère les motards ». Cette preuve de sincérité a permis une collaboration fructueuse ainsi qu'une mise à distance critique que ce travail prolonge. Un terme suscite en effet notre curiosité : « incivilité ».

Selon Julien Damon, on peut définir le terme « incivilité » de la façon suivante :

« Employé originellement pour désigner une faute contre la bienséance, un manquement au savoir-vivre, le mot « incivilité » a épousé aujourd'hui l'acception que lui a donnée la sociologie anglo-saxonne et désigne un ensemble de conduites ou d'actes qui, pour n'être pas toujours pénalement sanctionnables, sont du moins ressentis comme autant de fissures affaiblissant le lien collectif. »[239]

Le terme désigne un manquement à la règle sociale menant vers ce qu'Emile Durkheim appelait l'anomie. L'ethnologue s'intéressant à une passion ne peut avoir pour objectif premier de chercher à expliquer le pourquoi du refus d'une règle. Ainsi, plutôt que de chercher à qualifier en intensité la transgression de la règle nationale (le code de la route, par exemple les diverses limitations de vitesse) propre à une catégorie d'usagers, l'ethnologue va décrire les pratiques courantes quant à la circulation sur le réseau routier, leurs récurrences et le sens qui en est donné.

Ecarter le point de vue « moral » au bénéfice des faits.

De la vitesse à l'incivilité la frontière peut être mince, le présupposé du risque lié à la transgression amenant à les assimiler. La notion d'incivilité porte donc un jugement moral, ainsi que notre ethnocentrisme. Afin de l'éviter, notre point de vue se décale ici de la supposée adhésion au référentiel national à celui que vont mobiliser les pratiquants, sans présager de leur opposition ou superposition. Notre regard se déplace alors vers le comportement préférentiel de ceux qui se disent passionnés de moto.
De plus, le décalage entre loi nationale et loi sociale est un constat général, dépassant largement le cas spécifique des motards. La circulation routière est en effet une interaction prescrivant de manière collective une norme à respecter, ce qui mène de nombreux individus à circuler en infraction, notamment quant à la vitesse de circulation, afin de « rester dans le flot »[240]. L'ethnocentrisme consiste alors à confondre loi nationale et loi sociale, à ignorer les

[239] Damon, Julien, « Incivilités et insécurité », in *Cahiers français* n°308 « Etat, société et délinquance. », Mai-Juin 2002, p.37-42
[240] Voir notamment : Renouard, Jean-Marie, *As du volant et chauffards, Sociologie de la circulation routière*, Paris, L'Harmattan, Collection « logiques sociales », 2000. L'auteur développe l'analyse de la circulation routière comme système global d'interaction dans son introduction, pour en venir ensuite à la question de la vitesse pratiquée, construite collectivement afin d'adhérer à une norme sociale et non légale.

marges de manœuvre construites collectivement et individuellement. Coercition sociale n'est pourtant pas synonyme de loi nationale, nous le savons depuis E. Durkheim[241].

Nous restons ici fidèle à un parti pris de réalisme, sans pour autant « choisir un camp ». Nous ne souhaitons ni légitimer la loi nationale (devenir entrepreneur de morale, au sens d'Howard Becker[242]), ni nous faire défenseur des pratiques couramment observées chez les motards (en tant qu'indigène, nous dirait Everett C. Hugues[243]). Cette position ne relève pas d'un jugement moral mais d'un constat : la passion de la moto entraîne la construction de règles et logiques d'action propres, que l'on peut comprendre comme des marges de manœuvre par rapport à la loi sociale, voire à la loi nationale. La pratique spécifique m'interpelle davantage que l'écart à la norme. La notion d'incivilité apparait alors comme une aporie que nous abandonnons pour questionner la « *passion de la moto* » en demandant « comment » et non « pourquoi »[244].

Le motard comme figure du « salaud ».

Le sens de l'image de la « passion de la moto » peut être compris avec Roland Barthes et la figure du « salaud » dans le combat de catch[245]. Pour l'auteur, le catch suscite l'intérêt car il constitue un « spectacle excessif », sans recherche de vainqueur comme dans un affrontement sportif classique. Dans le combat de catch l'important n'est pas le mérite relatif des

[241] Voici ce qu'en dit l'auteur dans Durkheim, Emile, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, 1973 (1895), p.4-5 : « (La coercition) n'en est pas moins un caractère intrinsèque de ces faits, et la preuve, c'est qu'elle s'affirme dès que je tente de résister. Si j'essaye de violer les règles du droit, elles réagissent contre moi de manière à empêcher mon acte s'il est encore temps, ou à l'annuler ou à le rétablir sous sa forme normale s'il est accompli et réparable, où à me le faire expier s'il ne peut être réparé autrement. S'agit-il de maximes purement morales ? La conscience publique contient tout acte qui les offense par la surveillance qu'elle exerce sur la conduite des citoyens et les peines spéciales dont elle dispose. Dans d'autres cas, la contrainte est moins violente ; elle ne laisse pas d'exister. Si je en me soumets pas aux conventions du monde, si, en m'habillant, je ne tiens aucun compte des usages suivis dans mon pays et, dans ma classe, le rire que je provoque, l'éloignement où l'on me tient, produisent, quoique d'une manière plus atténuée, les mêmes effets qu'une peine proprement dite ».
On voit ici que la coercition sociale peut être issue de la loi nationale et de l'appareil de justice qui s'y associe mais également du comportement socialement codifié des membres d'une société. Si le déterminisme Durkheimien est en mon sens ici à atténuer, il nous enseigne la différence entre loi nationale et loi sociale.

[242] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963

[243] Voir notamment : Hugues, Everett C., *Le regard sociologique. Essais choisis*, Paris, Editions de l'EHESS, 1996 et plus spécialement le point 21 intitulé « Qui étudie qui ? », p.301-317 où l'auteur présente la nécessité de la distance observateur/observé par le biais de l'exemple paradigmatique du travail de B. Malinowski.

[244] Becker, Howard S., *Les ficelles du métier*, Paris, La Découverte, Guides « repères », 2002 et plus spécialement cette ficelle permettant d'écarter nos représentations, ayant fortement influencé mon point de vue et mon regard tout au long de ce travail : « Ne demandez pas « Pourquoi ? » ; demandez « Comment ? » », p.105-109.

[245] Barthes, Roland, « Le monde où l'on catche » in *Mythologies*, Paris, Seuil, 1970, p.13-23. Cette piste a été indiquée par Robin Recours, MCF (Faculté des Sciences du Sport, UFR STAPS) à Montpellier, qu'il en soit ici remercié.

compétiteurs mais leur incarnation de l'opposition fondamentale entre le juste et le « salaud ». Le catcheur chez R. Barthes permet de saisir l'image stéréotypée à travers non une identité mais des rôles attribués dans l'interaction avec un public. « Thauvin » n'est pas un compétiteur comme un autre mais un catcheur défini comme repoussant, hideux. Il est surnommé « la barbaque », ce qui nie son humanité, pour n'en faire qu'un corps exprimant un rôle stéréotypé. Une de ces modalités nous interpelle ici : celle du « salaud ». Ce dernier manipule un ensemble de signes afin de transmettre un message des plus clairs à son audience, d'exprimer « les nuances les plus sociales de la passion »[246]. La question n'est donc pas ici celle de la crédibilité ou non de l'engagement des catcheurs mais celle de l'adhésion du public à une « image de la passion, non la passion elle-même »[247]. Les rôles stéréotypés sont donc un ensemble de signes adressés à un public, mobilisable quel que soit son représentant, acteur-catcheur ou autre. Ces signes permettent d'attribuer au « salaud » un ensemble de stigmates justifiant sa punition, vécue comme un « justice immanente »[248]. Le catcheur est le symbole traduisant ces signes en s'accordant à la demande du public.

Considérons les lecteurs des travaux abordant la passion de la moto comme un public. L'image stéréotypée qui lui est présentée permet de punir symboliquement les motards appartenant à la catégorie de « salaud ». Quel motif va-t-on invoquer afin de justifier la peine ? R. Barthes le qualifie d'éthique, relevant d'un jugement moral. Le « salaud » est avant tout perçu comme un « instable », oscillant en permanence entre transgression et sollicitation des règles. Il va ainsi respecter les normes dès lors que cela lui apporte quelque avantage, les bafouer au besoin, afin de se tirer d'un mauvais pas. Le « salaud » est tel car il est transgresseur. R. Barthes le souligne à propos du catcheur, l'image dont le public est friand est faite de simplification, d'un message sans ambiguïté, « où les signes correspondraient enfin aux causes »[249].

L'image du motard relève de cette simplification et procède à la construction d'une image de « salaud ». Ce personnage simpliste, au rôle clairement défini, est récurrent malgré la diversité des approches, comme les salles et combats de catchs sont divers, sans que les rôles mis en scène ne changent fondamentalement. Quels que soient les acteurs engagés, seul le rôle présenté au public fait sens. Le motard est ainsi le « salaud », car son image le présente comme se jouant de la limite, par l'extrême. En cela il mérite d'être puni. Comme le catcheur,

[246] *Ibid.*, p.16
[247] *Ibid.*, p.16
[248] *Ibid.*, p.19
[249] *Ibid.*, p.23

le motard n'est abordé qu'en tant que rôle, symbole et image, non en tant qu'individu existant socialement. Lorsque le catcheur quitte la salle, nous dit Barthes, il redevient un individu parmi d'autres. Il en va de même du motard, que les textes abordés nous présentent comme un anonyme.

J'entends rendre aux acteurs leur individualité, leur singularité et leur complexité, d'où le choix de porter son regard sur le quotidien. S'il avait procédé de la sorte, R. Barthes aurait souhaité saisir l'engagement des catcheurs, leur « passion », en suivant leur entraînement, la préparation des chorégraphies, du spectacle, leurs séances de musculation ou le choix des habits en prévision du combat. Il est à notre sens essentiel de saisir ce qui existe au-delà du spectacle et de l'image. Pour cela, dépassons le seul regard du public pour cerner l'intention du motard agissant en lien à cette image, tout comme le catcheur tente de correspondre au rôle que lui attribue le public.

2.2. La gestion de l'image de « salaud ».

Si l'on a tendance à saisir spontanément l'image de « salaud » comme dévalorisante, elle ne l'est pas nécessairement pour le motard, tout comme le catcheur chez R. Barthes éprouvera une certaine satisfaction en ayant réussi à présenter une image correspondant aux attentes du public. La transgression peut également fasciner par ses excès et attribuer des qualités valorisant par le contact avec l'extrême.

Les motards jouent volontiers avec cette image de l'extrême, ce qui explique sans doute sa récurrence dans les travaux consultés, selon deux attitudes possibles. Nous les qualifierons ici de réelle transgression et de « frime ».

La transgression du « *stunt* » et de la prise de risque.

Incarner le rôle du « salaud » peut être le fait du « *stunter* » du « rodéo de Blanquefort » ou d'ailleurs[250]. Le « stunt » permet de réaliser un spectacle face à un public, sur une scène, tel le catcheur qu'évoquait R. Barthes. Il se livre à un numéro d'équilibriste, son mérite semblant proportionnel à la prise de risque nécessaire à l'accomplissement de diverses figures. Le « *Christ-air* », par exemple, consiste à se positionner debout sur le réservoir de la moto puis à mettre les bras en croix. Sa dénomination, ainsi que la posture qu'elle implique forment

[250] Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53

une métaphore évoquant visuellement le sacrifice christique. Une mise en scène provoquant de nombreuses pertes d'équilibre, entraînant la chute du motard d'une hauteur conséquente. Le danger est donc réel, il se voit pourtant intégré à la pratique et traité en public comme négligeable. La chute devient gag ou élément valorisant dans le cadre de joutes verbales. Pierre Antoine en témoigne dans un récit intitulé « A terre-pleins » (nous soulignons) :

« C'était un vendredi soir. Je suis allé au run motos à Trappes. Ce soir là, tout le monde a encore assuré méchamment. Moi j'ai fais mon petit Christ-air, histoire de dire que j'ai fais quelque chose et puis vint l'heure du retour. (…) *La ligne droite est à 2 voies, large, de quoi faire le con. Au bout, elle revient à une voie avant d'arriver sur un grand, très grand rond-point. Des plots verts signalent le rétrécissement. Et là, comme un con je veux passer derrière les plots verts. Mais ce que je n'avais pas prévu, c'est qu'il y avait deux terre-pleins derrière. Comme j'arrivais sur le rond-point, j'arrivais à 30/40 km/h. La moto tape le premier terre-plein, superbe wheeling (une bavette et çà frottait) je le contrôle, je joue du frein arrière pour la première fois de ma vie (en général je n'y pense pas) mais quand la roue avant repose au sol, elle repose sur l'autre terre-plein et là la bécane repart en l'air. Je n'ai rien pu faire, elle s'est braquée puis s'est couchée sur la gauche. Dans la glissade, j'avais la jambe gauche encore coincée sous la moto. J'arrive enfin à me libérer et là je mets mes deux mains sous mon casque. Bah oui, ma peinture perso répliqua du joker de Max #1, faut y faire attention. Je crois que j'ai glissé sur 15/20 mètres. La moto, bah elle au moins elle est allée où elle voulait, elle est montée sur le rond-point. Moi je suis allé de mon côté. Mon cuir Alpinestar est tout râpé sur le côté gauche (snif mon beau cuir, ça craint le blouson est éraflé et le pantalon est neuf, quand j'irais tourner sur piste, il va falloir la jouer fine pour que personne ne s'en aperçoive), le JEAN N'A RIEN!!!!! Miracle. La moto a le carénage gauche rayé (la dernière fois j'avais descendus le ravin sur le côté droit), la jante a encore prit un petit coup mais cela ne joue pas sur le maniement, poignée d'embrayage, platine repose-pied cassées. La moto est restée bloquée en 4ème vitesse. Bonjour la poussette pour la redémarrer. Voilà, alors quand vous avez une route devant vous, n'essayez pas de passer derrière.*
Pierre Antoine "Born to be Stunt" - 8 novembre 2002 »[251]

Pierre Antoine semble désinvolte et désimpliqué, le risque présent tout au cours du récit étant mis en scène dans une logique de démonstration, de jeu avec une image diamétralement opposée à celle de la sécurité. La prise de risque est alors perçue comme valorisante, le motard s'approchant ainsi de la figure du « salaud ».

Le paraître « salaud » : la « *frime* ».

Second cas de figure possible, celui de la « frime », consistant à rechercher l'image de motard « extrême », sans en tenir le rôle, c'est-à-dire sans courir les mêmes risques physiques et légaux.
Selon Paul, moniteur à la conduite moto, propriétaire d'une moto école et « *motard passionné* », certains discours motards n'ont de sens que « *pour (…) frimer* ». De nombreux

[251] Témoignage accessible à l'url : http://www.lerepairedesmotards.com/recits/recits.php Il est reproduit ici à l'identique.

motards joueraient ainsi avec la marge de tolérance légale afin d'apparaître comme des transgresseurs et tiendraient à loisir un discours de motards « *extrémistes* ». Paul, moniteur moto et propriétaire d'une structure de formation aux différents permis de conduire, insiste par exemple lors d'un entretien approfondi réalisé en 2003 sur le fait qu'ils déclarent bien souvent ne « *jamais* » respecter les limitations de vitesse en vigueur, alors que leur comportement en conduite traduit selon lui une volonté de rester éloigné des limites.

Le jeu avec l'image.

Le motard va produire dans ces deux cas une attitude et/ou un discours permettant de l'identifier par le biais de la figure du « salaud », identification perçue comme valorisante.
L'image la plus courante alors sollicitée est celle de « l'*outlaw* », ou hors-la-loi à moto, généralement de marque Harley-Davidson, adoptant une attitude « *rebelle* », de « *biker* », à l'image des clubs « d'*Outlaws* » américains[252]. L'image type de l'« Outlaw » est représentée par les « Hell's Angels » et leur mode de vie peu respectueux des lois et particulièrement hédoniste[253].
Les « Hell's Angels », et autres clubs « Outlaws » tels que les « Banditos », sont pourtant tout à fait marginaux en ce qui concerne le domaine européen. Il existe bien une section « Paris » des « Hell's Angels », mais ils ne sont en rien représentatifs de l'ensemble des motards parisiens[254]. Cela n'empêche pas leur notoriété et leur évocation à l'image de « salaud », comme le traduit Noël, motard alors débutant abordant l'image des possesseurs d'Harley-Davidson :

« *Le style Harley (…) c'est carrément la moto effraie pas mais c'est le mec qui est dessus, tu vois, (…) le préjugé, l'image du bonhomme euh Joe Bar Team quoi! Enfin Harley c'est encore plus poussé quoi...* ».

De nombreux articles de presse spécialisée témoignent du fait que l'achat d'une Harley-Davidson est souvent une question d'image. Les groupes « d'*Outlaws* » privilégient en effet les motos de cette marque, mais l'immense majorité de la clientèle Harley-Davidson se

[252] Voir notamment sur ces groupes d'« outlaws » : Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995
[253] Voir notamment Thompson, Hunter S., *Hell's Angels*, Paris, Robert Laffont, collection « Domaine étranger », série 10/18, 2004 et Barger, Ralph « Sonny », *Hell's Angel*, Paris, Flammarion, 2004. Remarquons pour l'anecdote que R. Barger réponds à certaines descriptions de H.S. Thompson, présentant une version différente des faits qu'ils ont pourtant vécu simultanément. Ici encore la question de l'image de « l'*Outlaw* » est centrale, et fait l'objet de variations selon les individus.
[254] Il est de coutume d'appeler cette section un « chapter » (en langue anglaise) ou chapitre, par exemple le « Oakland chapter » ou « chapitre d'Oakland ».

constitue de cadres d'une cinquantaine d'années, aux revenus confortables, cherchant, comme le soulignait Martin, à « *s'encanailler* »[255]. Ce dernier songeait à l'achat d'une moto de la marque et lui a finalement préféré un véhicule 4x4, ne nécessitant pas de permis supplémentaire.

L'« Outlaw » est un « salaud » admirable, au quotidien fait d'extrême, de risque et de plaisir. D.R. Wolf précise que le motard hors-la-loi tient beaucoup à son image, ce qui impose, en tout temps et en tout lieu, de ne manifester aucun « signe de peur ou de doute. »[256] C'est pour cette raison, par exemple, que les *Rebels* qu'a fréquenté et observé l'auteur, refusent l'équipement de sécurité et critiquent ceux qui le portent. Le simple fait de vouloir se prémunir faisant d'eux des « poules mouillées ».

Connaissance commune et scientifique se rejoignent lorsqu'il s'agit de définir l'image du motard. Faite de transgression des règles et de prise de risque, elle forme une figure limite que R. Barthes qualifie dans le cas du combat de catch de « salaud ». Ce dernier éclaire l'image du motard, figure extrême elle aussi, et interroge par son rôle et l'adhésion du public à son jeu les modalités de notre coexistence. Le « salaud » est une figure transitoire entre nature et culture, entre sauvage et humain, dont la mise en scène apparait comme une nécessité dans la société des hommes.

[255] Si l'on en croit les propos des journalistes de la presse moto, ainsi que les dessins satiriques publiés dans les mêmes magazines. Enfin, les représentants de la marque ne cessent de déclarer qu'ils souhaitent toucher une nouvelle clientèle, plus jeune et moins aisée.
[256] Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Editions Balzac, collection « l'envers du décor », Montréal, 1995, p.65.

Chapitre 3. La dimension sauvage de la passion de la moto.

1. Du « discours indigène » à la piste de l'homme sauvage.

1.1. Les « courses sauvages » : du langage indigène aux pratiques.

Lorsque nous nous sommes intéressé à l'image de la passion de la moto une expression revenait de façon récurrente, suscitant notre curiosité. Pour évoquer ce que les motards nomment les « *runs* », ou « *arsouilles* », c'est-à-dire les moments d'excès, de recherche de sensations, le plus souvent par la vitesse, la presse et autres médias utilisent l'expression « courses sauvages ». La figure de l'accident vient généralement appuyer cette figure, la matérialisant et certifiant son caractère socialement/légalement condamnable et/ou dommageable. Le terme ne laisse pourtant pas indifférent l'anthropologue. Il désigne une piste, que nous proposons de suivre, en prenant cette expression au sérieux. Qu'est-ce que traduit l'usage de ce terme ? Qu'est-ce qui « passe » médiatiquement, socialement, humainement, par ce vocable ?

Il faut alors dissocier image du « *run* » et ce que les motards nomment comme tel, qui est un moment de leur pratique. Nous utiliserons donc ici l'expression « courses sauvages » lorsque l'on analysera l'événement, et le discours essentiellement médiatique qui l'accompagne. Le « *run* » désignera la pratique en elle-même.

Les courses sauvages existent depuis les années 70. Elles occupaient alors des lieux précis, le plus souvent une ligne droite de Halles ou une place spacieuse, sur le modèle des Halles de Rungis et de la place de la Bastille, hauts lieux passés des « exploits » du vendredi soir[257]. Il s'agit alors d'un spectacle, et d'un lieu de vie sociale, sur la base d'une adhésion mutuelle à la communauté motarde. Ses caractéristiques sont pour l'essentiel : un déroulement marqué spatialement et temporellement, par un lieu et un temps (par exemple : les Halles de Rungis le vendredi soir). Ces deux éléments expliquent les autres caractéristiques permettant la course

[257] Nous reprenons cette expression à Jeanneaud, H., Malabat, C., « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » in Cros, M., Dory, D. (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, L'Harmattan, Paris, 1996, p.11-53

sauvage : une faible circulation, la présence d'un public, la nuit (un temps à part), les démonstrations de maîtrise et, parfois, les accidents. Ajoutons que ces événements n'étaient alors que tolérés, pour être ensuite réprimés, avant d'être contenus en un lieu, à l'image du circuit « Carole » (du prénom d'une jeune spectatrice, dernière victime des accidents survenus sur le site des Halles de Rungis) de Seine-Saint-Denis, qui n'empêche pourtant pas les « *runs* » sur route. Paris fait alors office de référence mais les courses sauvages sont une réalité dans bien d'autres villes françaises et européennes.

Quelles sont les caractéristiques de ces moments ? Nous en saisissons cinq essentielles : la performance / le spectaculaire / le risque d'accident et de mort / la transgression d'un interdit légal / le caractère festif de l'événement. Ces éléments constitutifs des courses sauvages entrouvrent la porte du sacré profane, du pseudo-rituel[258] consistant à mimer le sauvage pour le neutraliser symboliquement. L'image de la performance, du risque et de la transgression semblent donc un discours à même d'approcher la catégorie du sauvage (par opposition au civilisé). Toutes ces catégories (y compris le festif, le spectaculaire et l'accident) renvoient à l'extrême, que nous avons précédemment défini comme l'ensemble des actions limites, permettant de tester la séparation entre l'humain et l'animal. Ce dernier n'est-il pas la figure type de la sauvagerie, rendant nécessaire sa domestication ?

1.2. Le hors-la-loi : entre image et réalité.

Du discours radical…

Le motard livre par son discours des contributions à l'image stéréotypée de sa pratique. Nous avons vu qu'il en tirait une valorisation symbolique à travers l'image de transgresseur. Elle nous est livrée sous différentes formes, faisant fréquemment l'objet d'un réarrangement afin d'atténuer sa portée, dès lors que l'informateur adopte une attitude réflexive, à l'image du discours de Yann recueilli lors d'un entretien approfondi :

[258] Nous verrons plus loin avec quelles réserves nous pouvons aborder les questions du « retour du rituel » et autre « sacré sauvage ». J'utilise donc ici l'expression par commodité, davantage pour désigner une piste que pour affirmer la logique présidant aux courses sauvages. Cet objet ne constitue en effet qu'une faible part de mon terrain et l'interpréter si rapidement serait en ce sens une erreur.

« On a l'impression que les motards font partie d'un autre monde, ils sont euh... ils sont un peu plus sauvages euh ils sont plus libres, ils sont moins prisonniers du train train quotidien et puis euh de toute cette circulation et puis euh de tout quoi. »[259]

Cette rhétorique souligne la différence avec les autres usagers de la route, censée être une marque de distinction. Dans la bouche de Yann, le terme « sauvages » n'a pas la même signification que lorsqu'il sera évoqué par un non-pratiquant. Le « sauvage » pour Yann est celui qui est « libre », un « outlaw » obéissant à ses propres règles et qui, selon le modèle canonique du western, n'aime pas l'ordre mais aime la justice[260]. Il est à la fois transgresseur admirable et menaçant. Yann associe d'ailleurs liberté et transgression, dans une pratique fréquemment affranchie des contraintes d'ordre légales, négligées afin de « vivre sa passion jusqu'au bout ». Son propos est volontiers provocateur, insistant sur l'association motard/hors-la-loi, un discours que l'on retrouve chez David, à l'occasion d'un entretien approfondi :

« Je vais te dire franchement... tout biker est hors la loi. Forcément ! On bouffe les lignes, on dépasse tout le monde en file de feu rouge, on se gare où on veut euh... on est hors limites euh... hors, hors, hors vitesse limitée, on est, on est hors la loi constamment en moto, on est hors la loi, on est tous des hors la loi, on a beau dire... au niveau sonore on est tous des enculés ! Je veux dire aussi... y'en a pas un qui est homologué quoi ! On a tous des carbones (pots d'échappements en carbone) au cul. On est que des hors la loi. (…) Ouais, non, on est hors la loi, on est obligés... non c'est pas qu'on est obligés, on l'est, on l'est parce que ben... pourquoi attendre (…) (?) » [261]

Ainsi, à la lecture de cet entretien, David se conforme par son discours au stéréotype du transgresseur. Il dit ne respecter que sa propre loi, les règles existant étant perçues comme autant de contraintes que le passionné va dépasser.

---

[259] Entretien réalisé en présence de Joëlle. Remarquons ici avec quelle facilité les entretiens formels mènent au discours sur l'image, et à confondre représentations et pratiques. C'est une des raisons pour lesquelles la méthodologie adoptée a rapidement privilégié le terrain ethnographique et l'entretien informel *in situ* à l'entretien semi-directif que j'avais au préalable adopté lors de la phase exploratoire.

[260] Polhemus, Ted, « La moto comme œuvre d'art : Outlaws, animaux et sex-machines » in *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001, p. 48-59. Remarquons qu'un des films de moto les plus connus s'intitule en version originale « The Wild One », ce qui signifie à la fois « L'équipée sauvage », son titre en France, et « Le sauvage », une seconde traduction possible.

[261] Entretien 3-2002 (22 Février 2002) avec David.

…au jeu avec l'image.

Il est remarquable que les motards ont le plus souvent conscience de cette image et la manipulent, à l'image de Noël :

« (…) *je pense qu'en règle générale... de toute façon que tu sois ultrasport* (moto de type sportif) *donc déjà là t'as une vraie bombe entre les cuisses donc tu t'en sers, forcément... euh, ça fait du bruit, ça peut euh... ça va vite, c'est impressionnant, rien que la bécane c'est impressionnant, tu la vois de derrière, tu vois le boudin* (pneu) *euh, il te fait... il s'en sert quoi donc là dessus tu peux... je pense que les autres ils doivent penser que c'est des cramés quoi... ou même que ce soit le style Harley ou là c'est carrément la moto effraie pas mais c'est le mec qui est dessus, tu vois, là, le, enfin le préjugé, l'image du bonhomme euh Joe Bar Team quoi! Enfin Harley c'est encore plus poussé quoi...* »

Noël évoque ici deux figures typiques : le motard « sportif » qui conduit « *une vraie bombe* » et « *s'en sert* » ; le « biker » qui adopte « *le style Harley ou là c'est carrément la moto effraie pas mais c'est le mec qui est dessus* »[262]. Non respect de la vitesse dans un cas et non respect généralisé dans l'autre, les deux attitudes menant à la mise en danger des autres membres de la société, ce que symbolise l'« *outlaw* », c'est-à-dire attaquer la cohérence et l'organisation d'une société. Ne pas respecter les règles, c'est affirmer leur manque de valeur, nier leur caractère opératoire, au bénéfice d'un discours de la liberté qui sonne comme une absence de règles. L'image d'absence de respect de ces dernières que livrent ces deux figures n'est autre que la mise en abîme de celles propres à l'homme, le retour à la sauvagerie.

L'« *Outlaw* » ou hors-la-loi : entre image et réalité.

La figure de l'« outlaw » n'est pas qu'une image. Elle correspond également à la réalité de pratique quelques motards, réunis au sein d'un club « hors-la-loi ». Daniel R. Wolf en donne la définition suivante :

« Techniquement, l'étiquette de hors-la-loi s'applique à tout club non inscrit auprès des associations qui régissent le motocyclisme (…) L'inscription confère aussi au club un statut conforme au code judiciaire de la société dominante. »[263]

[262] « *Harley* » est synonyme de « moto de marque Harley-Davidson », ce qui est à comprendre comme le style de moto « *custom* » (cf. lexique en annexes).
[263] Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995, pp.14-15

Les clubs de hors-la-loi, principalement américains, fournissent une information : le motard est un hors-la-loi car il n'est pas reconnu légalement. Cette association est à relier à une valeur idéalisée par les motards : la liberté, sur laquelle nous reviendrons. Sans doute ne pas « être repéré » permet un certain anonymat, garant d'une liberté d'action. Les motards hors-la-loi sont pourtant le plus souvent connus des services de police. Il s'agit donc davantage d'un discours de légitimation que d'un fait. Cela ne les empêche guère de valoriser cette image. Il faut alors comprendre ce discours par une volonté d'être en décalage par rapport aux références « de la société dominante », comme le souligne D. Wolf. Cette image de transgression va se retrouver sous différentes formes, par exemple par la prise de risque volontaire, et sert à définir dans les discours –courants comme scientifiques- la passion de la moto. L'image des motards s'approche de celle des « outlaws », permettant de qualifier les motards de figure de l'étrangeté.

La majorité des groupes de motards que nous avons pu fréquenter au cours de notre terrain n'étaient pas affiliés à un club déclaré en Préfecture, et participaient soit à un groupe informel, soit à ce que les pratiquants nomment un « *MCP* » ou « *Moto Club Pirate* ». Le motard en appelle donc symboliquement à l'inconnu, au non maîtrisé. Cette qualité est attribuée à l'homme par l'alliance à la machine dont l'image peut être cernée en analysant la manière de la qualifier, de la nommer.

1.3. Un bestiaire mécanique.

Conversation banale, motif redondant.

La plupart des conversations informelles entre motards débutent par le biais de l'évocation des machines respectivement possédées. Nous avons généralement pu constater deux cas de figure : première possibilité, le propriétaire est près de sa machine, ce qui va permettre à un motard présent de démontrer sa connaissance, en évoquant la marque et le nom du modèle, puis en posant une question afin de permettre l'interaction. Le second répond alors en faisant lui aussi preuve d'une connaissance des noms et caractéristiques techniques, avant de rendre la politesse, le plus souvent sous la forme : « *Et toi, tu roules en quoi ?* »

Cette deuxième forme se retrouve dans le second cas de figure : lorsque les motards se rencontrent sans proximité des machines, ils s'identifient mutuellement par le port d'équipement –au minimum le casque-, et vont se questionner sur leurs motos respectives :

« *T'as quoi comme bécane ?* ». On en vient alors directement à la question concluant la première forme, qui sera ensuite suivie d'une discussion sur la technique, les performances, l'esthétique, etc. Dans les deux cas de figure un langage commun va être formé par deux éléments : la marque de la moto et son nom, celui du modèle concerné au sein de la gamme d'un constructeur.

Les registres sémantiques des noms commerciaux.

Les marques sont relativement peu nombreuses, les principales, découvertes sur le terrain, étant, par ordre alphabétique : Aprilia, BMW, Buell, Cagiva, Ducati, Harley-Davidson, Honda, Kawasaki, Moto Guzzi, Suzuki, Triumph, Voxan et Yamaha, avec une grande prééminence des quatre grands constructeurs japonais (Honda, Kawasaki, Suzuki et Yamaha), suivis par quelques européens (BMW, Ducati essentiellement). Les autres marques ont été rencontrées de façon plus marginales, voir à une seule reprise (Voxan, par exemple).

Au-delà de la marque, le second élément sollicité est le plus souvent le modèle de moto, au sein de la gamme d'un constructeur : « *Ah oui, t'as une Bandit, celle avec le moteur de la GSX-R !* » Ces noms ne sont pas des surnoms. Ils traduisent donc davantage les représentations produites par les grands constructeurs que celles des motards. Les journalistes de *Moto Revue* avaient par exemple acquis une « Suzuki SV 650 N », dénomination commerciale exacte, qu'ils ont baptisé « *Suzette* ». On mesure l'écart entre ces deux intitulés. Les noms des modèles de moto sont donc, selon moi, révélateurs de l'image que les constructeurs souhaitent en donner. Nous supposons pourtant que quelques principes traduits dans les noms des modèles attisent l'intérêt et favorisent l'adhésion des motards, sans quoi la citation de ces noms ne serait pas aussi redondante et pointue. Image et réalité s'entremêlent donc encore ici. Que déduire des différents noms de machines rencontrés sur le terrain ?

Le bestiaire moto.

Les constructeurs font la part belle à un imaginaire de puissance, parfois à travers l'idée de « sport », le champ sémantique de la domination ou une évocation imagée de la puissance : Ducati « Monster », Harley-Davidson « Sporster », Honda « Dominator » ou « Hornet », Suzuki « Bandit », Triumph « Thunderbird » ou « Speed Triple », Yamaha « Bulldog » ou « Thunderace », etc. Les exemples ne manquent pas.

Ce sont généralement des motos de type « roadster » et parfois des « sportives » qui se veulent orientées vers le plaisir, et portent des noms au fort pouvoir évocateur. L'idée du « sport » est présente à travers la vitesse et la course. De plus, les noms de moto présentent un bestiaire impressionnant : « Hornet » (Frelon), « Thunderbird » (Oiseau de tonnerre) ou encore « Bulldog » pour ne citer qu'eux. Toutes ces « *bêtes* » sont quelque peu proches du « Monster », du monstre et de sa philosophie apparemment bestiale. La Ducati « Monster » ou « Mostro »[264] est d'ailleurs un des deux modèles à avoir vulgarisé le concept « roadster », avec la Suzuki « Bandit ». C'est en tout cas ce qu'affirment les journalistes spécialisés.
La puissance traduite par les noms de machines est donc une puissance bestiale, transgressive (le « Bandit » s'écarte du « droit chemin »), voire monstrueuse, comme l'indique une des icones de la moto, le « monstre » de Ducati.

Une combinaison de chiffres et de lettres.

Les noms de moto, lorsqu'ils ne sont pas composés par une évocation d'un animal réel ou hypothétique, se construisent quasi systématiquement par alliance de chiffres et de lettres : Aprilia « 250 RS » ou « 1000 RSV », BMW « R 1150 R » ou « R 850 RT », Ducati « 900 SS » ou « 998 », Honda « CB 500 S », « 650 FX », « VTR 1000 SP1 » ou « CBR 1100 XX », Kawasaki « ER-5 », « ZR-7 S », « 1100 ZZR » ou « ZX-6R », Suzuki « 750 GSX-F », « 600 GSX-R » ou « DRZ 400 S », Triumph « 600 TT », Yamaha « XJ 600 S », « YZF 600 R6 » ou encore « 1300 XJR ».
Cela est, à notre sens, révélateur tout d'abord de l'image technologiquement de pointe recherchée, et spécialement pour les motos de type « sportif ». De plus, cette cascade de chiffres et de lettres traduit auditivement une certaine agressivité. L'association de chiffres et de lettres a toujours un sens pour l'initié. Prenons l'exemple du modèle « Suzuki 600 GSX-R » : « 600 » se rapporte à la cylindrée de la moto considérée, soit 600 cm3. Le rappel de cette donnée, assez général, oriente l'interprétation vers la performance/puissance, selon la logique de puissance croissante avec la cylindrée[265]. Vient alors « GSX-R », un intitulé qui laisse

[264] Selon les années, la dénomination « mostro » existait lorsque l'entreprise appartenait à un groupe Italien, sa patrie d'origine. Elle devint « monster » avec le rachat de Ducati par des investisseurs américains. Enfin, on rencontre également sur le terrain et dans la presse spécialisée l'intitulé « monstro », qui est une déformation du langage surtout rencontrée au sein du domaine français.
[265] Logique qui ne se rencontre pas toujours dans les faits. Symboliquement une « *grosse cylindrée* » est synonyme de puissance, bien que les « *petites cylindrées* » notamment « sportives » atteignent couramment les mêmes puissances. La cylindrée importe pourtant, la majeure partie du marché étant formé par les machines de 600 cm3 et plus. Il existe donc un manque intéressant entre les motos accessibles avec le permis AL (moins de 125cm3) et celles accessibles avec le permis A. Une moto de débutant est ainsi, le plus souvent, une 600cm3.

perplexe et pourrait faire penser à un enchaînement arbitraire. Il n'en est cependant rien. Le « R » signifie généralement « Racing » et fait donc appel à l'idéologie de la course, le « S » se situe dans le même ordre d'idée (« Sport » ou « Supersport »), le « G » et le « X » étant là pour séparer deux termes redondants et permettant un surcroît de sens par identification : les moteurs Suzuki sont ceux de la série « GSX » depuis 1980 environ. Les motos dont le nom comprend ce fameux « GSX » sont des routières qui se voient d'ors et déjà affublées d'un caractère sportif puis sont complétées par une lettre annexe : « F » désignant les routières (« Fairing ») et « R » ou « S » les « sportives ». Parfois une cylindrée seule accompagne la série de lettres, par exemple : « GSX 750 ».
Les noms conçus sur le modèle de la série de chiffres et de lettres sont le plus souvent ceux de machine du type « sportif » (ou « hypersportif » / « supersportif » selon les vocables constructeurs). Le nom commercial de la machine correspond alors à ce qui fonde sa valeur, selon le constructeur (la marque étant également présentée) : son moteur. Ainsi, la machine est symbolisée par une alliance de chiffres et de lettres (Suzuki 600 GSX-R) traduisant sa cylindrée, la série du moteur, tous deux synonyme de puissance, et son orientation « Racing », c'est-à-dire tournée vers la course, la performance. Tout dans cet intitulé n'est alors qu'allusion à la puissance.

On rencontre également des formes intermédiaires par l'alliance d'un nom évocateur et de quelques lettres et/ou chiffres : Honda « CBR 900 RR Fireblade », Moto Guzzi « V11 Sport », Triumph « 955 i Daytona » ou encore Yamaha « XVZ 1300 Royal Star ». On peut alors cumuler les deux interprétations précédentes pour parvenir à un même résultat : les champs sémantiques de la performance et de la puissance sont redondants.
Ajoutons quelques références non rencontrées sur le terrain, à savoir les nouveautés 2008, en France. On y trouve l'« Aprilia Mana », la « Bimota DB6 Delirio », la « Ducati Monster 696 », la « Kawasaki Ninja 250 », la « Suzuki GSX 1300 R Hayabusa », ou encore la « Triumph Speed Triple », pour n'en citer que quelques exemples[266].

Croisant les données de terrain et celles extraites de magazines spécialisés on obtient donc quelques catégories redondantes dès lors qu'on évoque la moto : le bestial, la puissance, le pouvoir, la performance. Toutes ces notions portent en elles une démesure, l'idée d'extrême, essentiellement à travers des performances extrêmes. Ces dernières questionnent la limite et

[266] Extraits d'un numéro « Hors Série Spécial Essais 2008 » : *Moto Revue*, « HS Essais n°11 », Editions Larivière, 2ème trimestre 2008

en cela, tracent la route, parsemée d'embûches, qui mène du civilisé au sauvage. La dénomination que sollicitent les constructeurs, ainsi que le fait que les motards la réinvestissent dans la pratique, mène à questionner les représentations de son usage, ce qu'elle permet métaphoriquement ou symboliquement. La piste que nous avons suivie chemine de l'image du motard (« outlaw ») à celle de la machine (« Suzuki GSF 600 Bandit »). Que deviennent ces images une fois combinées comme le sont l'homme et l'objet dans l'usage ?

1.4. L'image du Centaure.

La métaphore équestre.

De nombreuses informations de terrain permettent de saisir le lien existant entre image de la moto et cheval. La machine est souvent comparée à une « *monture* », un « *cheval* », comme on peut le lire dans cette publicité pour la BMW R1150R Rockster : « Pourquoi monter un cheval lorsque l'on peut chevaucher un pur-sang ? »[267]. Souvenons-nous également de la mise en équivalence motard/outlaw et moto/cheval qu'évoquait Ted Polhemus à propos d'*Easy Rider*[268]. Si l'on se réfère au langage courant, le motard « *chevauche* » sa machine, au contraire de l'automobiliste « *assis au volant* », métaphore traduisant l'idée d'être « sur » ou « avec » davantage que « dans ».

Si la moto est souvent présentée dans les discours comme un cheval métaphorique, ou moderne, comment le motard va-t-il se définir ? Une première piste est celle du cow-boy, dont l'outlaw est une version dont nous avons vu la prégnance. Pourtant, c'est une seconde piste que nous allons explorer ici, par l'intermédiaire d'un courrier de lecteur extrait d'un magazine moto. Enrichissant à plus d'un titre, il présente un discours sur l'image de la pratique et son imaginaire, que l'on rencontre peu sur le terrain sous la forme écrite, permettant une mise à distance et une réflexivité sur les pratiques accrues. Ce discours est donc différent de celui des entretiens, menant à la manière dont le motard passionné s'imagine.

---

[267] Publicité extraite de *Moto Journal*, n°1573, 19 juin 2003, p.31. On trouve en bas de page le commentaire suivant (je souligne) : « Le nouveau BMW R1150R Rockster est arrivé. Roadster pur-sang, il vous fera découvrir une nouvelle expérience de la route. Avec sa technologie intelligente, son design athlétique, son moteur puissant et son châssis incomparable il ne manquera pas de vous impressionner à chaque nouvelle chevauchée. (…) »

[268] Polhemus, Ted, « La moto comme œuvre d'art : Outlaws, animaux et sex-machines » in *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001, p. 48-59

Une sémiologie motarde du Centaure.

Si la moto peut être évoquée par l'intermédiaire de la métaphore équestre, l'ajout d'un motard n'en fait pas un cavalier. Chevauchant la machine il renvoie à l'image du Centaure. Celle-ci n'est qu'une des représentations possibles, traduisant assurément des variations sur la base d'un imaginaire commun. Nous privilégions ici ce cas car un courrier, adressé à *Moto Journal*[269] par un certain Romain, en présente une version élaborée, fourmillant d'information :

« (…) le mythe du centaure est encore vivant ! Symboliquement, les grosses motos sont le véhicule idéal pour exprimer ce qui se cache en nous de moins apprivoisé, de moins « bien élevé ». Si les femmes sont plus impressionnées par les motos que par les voitures, ce n'est pas sans cause : le style deux-roues, avec un moteur conséquent et un beau bruit d'échappement, arrive tout droit de l'homme des cavernes. La puissance nue et brute ne sied pas mal à l'homme devenu mou. Cosmique, intelligent, brutal, mangeur de vent débordant de vieille force élémentaire et lyrique, le gros cube correspond exactement à l'interprétation du centaure mythologique que donnent les psychanalystes. (…) bien plus qu'en voiture, le pilote sur ses deux roues intégrées à son corps (…) est nu, il est libre de blindage, mais libre aussi d'inertie, et ses ordres sont instantanés. Cette suprême autorité du motard sur sa course, voilà encore le centaure. (…) La moto ? Un moyen de se contester soi-même, de juger ses capacités physiques, de mesurer son énergie vitale. Point final. »

Cela atteste d'un fait : le motard peut se penser et penser ses semblables comme des Centaures, c'est-à-dire à la fois homme et animal. Il est certes rare qu'un motard l'exprime aussi clairement que Romain, cependant leurs discours vont en ce sens et la lecture de ce courrier menait à l'adhésion systématique des motards, au contraire d'autres textes autochtones testés par ailleurs[270]. L'image pour soi du motard correspond donc à celle du Centaure, sans qu'elle n'en ait l'exclusivité. D'autres formes sont possibles, à l'image du « *cyborg* », au sens courant du terme, ou encore du « *mort vivant* ». Toutes révèlent une même piste, celle de la sauvagerie.

[269] Romain, dans son courrier intitulé « La moto, c'est l'autocontestation », in *Moto Journal*, n°1547, 12 décembre 2002, rubrique « courrier des lecteurs », p.54

[270] En lecture en petit groupe, par exemple après une sortie, lors d'une pause café, à l'issue d'une virée en duo, etc. Les motards discutent d'ailleurs parfois de ce qu'ils ont pu lire dans la presse spécialisée, et se prêtent les magazines, faisant ainsi circuler l'information, et générant un langage commun permettant l'échange.

Le Centaure et la sauvagerie.

Le Centaure est une figure à la fois proche de l'homme et différente de l'homme, questionnant la limite de l'humain et son volet le plus bestial. En cela les Centaures sont, selon l'expression de Bertrand Hell, des « hommes sauvages »[271], non « *apprivoisés* » comme le souligne Romain dans son courrier. Pour B. Hell, les Centaures s'approchent de l'humain tout en n'étant pas à proprement parler humains, ils sont ambivalents, du côté du « sang noir », de la consommation de viandes crues, alors que les humains, à l'image d'Héraclès si l'on reste dans le champ des mythes grecs, consomme des viandes cuites et refuse, comme les humains, les offrandes des Centaures afin de « signifier leur différence »[272]. Deux figures émergent des textes classiques de la mythologie grecque : l'humain civilisé, du côté du cuit, le Centaure sauvage du côté du cru[273].

Une opposition qui n'est pourtant pas si claire qu'elle peut le sembler au premier abord, le Centaure est pour partie humain, pour partie animal. Figure hybride, il se situe à la limite, dans le champ de l'extrême. L'image des passionnés de moto relève d'une variation sur le thème de la transgression, atteignant son paroxysme par l'image de la consommation du cru par l'humain qui en devient « presqu'humain ». L'homme allié à la machine symbolisée par la métaphore équestre n'est donc plus tout à fait humain. Une expression entendue sur le terrain, adressée par un non-pratiquant à Alain (mais entendue à d'autres reprises), ne saurait mieux dire le statut en apparence extrême du motard : « *mort-vivant* ». L'opposition binaire fondamentale et universelle entre mort et vivant fait sens, tout comme celle du cru et du cuit.

Les expressions sollicitées afin de présenter le passionné de moto sur le mode métaphorique sont toujours ambivalentes, présentant l'humain et ce qui ne l'est pas, questionnant le caractère de l'humain engagé. Il en va ainsi du « *cyborg* » en un sens courant, que la science-

[271] Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997, par exemple p.111, évoquant un texte classique : « (…) Cette relation entre la fureur noire et le vin apparait déjà dans le mythe des Centaures. Consignant les circonstances tragiques à l'origine de la guerre entre les humains et ces hommes sauvages, Homère explique que la bestialité sanguinaire du Centaure se déchaîna dans la demeure de ses hôtes après qu'il eut bu du vin (*Odyssée*). »

[272] *Ibid*., et plus spécialement : « les formes d'ensauvagement » p.101-146. Citation p.110.

[273] Lévi-Strauss, Claude, *Mythologiques. 1. Le cru et le cuit*, Paris, Plon, 1964. Abordant les mythes de l'Amérique tropicale pour cerner une opposition faisant sens dans l'ensemble des récits humains, l'auteur désigne quelques unes des oppositions fondamentales que l'homme sollicite afin de construire son rapport au monde, de lui donner ordre et sens. L'opposition entre « cru » et « cuit » se retrouve dans d'innombrables récits mythiques (expliquant l'origine de la culture, donc de la vie en société d'un groupe désigné), tout comme d'autres oppositions de ce que l'auteur nomme des « mythèmes » (par analogie aux phonèmes de l'analyse structurale linguistique), ces unités irréductibles lisibles dans les mythes en systèmes d'opposition : bas/haut ; cru/cuit ; féminin/masculin ; végétal/animal.

fiction présente comme à la fois humain et non-humain, homme et machine. Dans « Blade Runner »[274] le personnage campé par Harrison Ford finit par ne plus saisir la différence entre humain et « cyborg », ces derniers étant capables de ressentir des sentiments. La figure du « cyborg » comme celle du « *mort-vivant* » ou du « Centaure » sont caractérisés par leur statut indéfinissable, mouvant et menaçant. Ils ne relèvent pas de l'humain, s'en approchent et le questionnent, en l'alliant à ce qui fixe la limite de l'humain comme être civilisé : le sauvage.

La route et l'usage de la moto permettent de penser la catégorie du « sauvage ».

Nous posons par hypothèse que la route est un des derniers lieux au sein duquel le sauvage peut être mis en scène. La route permet la recherche de la limite, sous l'œil –bienveillant ou répressif- de la communauté. L'évocation du domaine routier est bien symbolique, voire symptomatique. Ainsi, on peut aujourd'hui intituler un ouvrage collectif *Contre la barbarie routière*, et y citer en ouverture du premier chapitre le professeur Claude Got : « Un pays qui ne respecte pas l'être humain sur la route ne peut conserver les références qui permettent d'échapper à la barbarie. »[275] La route devient le lieu possible de la perte des références par lesquelles l'homme est qualifié de civilisé, c'est-à-dire le retour de la barbarie, porte ouverte au sauvage[276].

La route est également, si l'on prend la peine de lire entre les lignes, la porte ouverte au sauvage, dans le champ scientifique. Ainsi, le n°3 d'*Ethnologie française* (1991), « Violence, brutalité, barbarie », donne à lire l'effroi suscité par l'accident automobile[277], ainsi que l'étude de la chute au sein de la compétition motocycliste[278]. La route est donc le lieu où

[274] « Blade Runner », de Ridley Scott, 1982. Signalons sa réédition en version augmentée (« Blade Runner Final Cut ») en 2007, ce qui prouve l'actualité de ce type de production.

[275] « Médecin et accidentologue » précise sa notice bibliographique dans l'ouvrage concerné. Delannoy, Pascal et Viard, Jean (dir.), *Contre la barbarie routière*, Paris, éditions de l'aube, 2002, p.7

[276] Le « barbare » est une figure atténuée du sauvage. On reconnait son humanité tout en le rejetant dans l'étrangeté et/ou l'infériorité, attitude ethnocentriste classique. Cette dernière position est traduite de manière indifférenciée dans la désignation de l'altérité comme « barbare », « sauvage », « homme exotique », « homme des origines », « natif », « autochtone », « homme traditionnel », etc. Pour plus de détails on se reportera par exemple à : Gorboff, Marina, *Premiers contacts : des ethnologues sur le terrain*, Paris-Budapest-Torino, L'Harmattan, 2005 ; Kilani, M., *Introduction à l'anthropologie*, Lausanne, Payot, 1989 ; Laplantine, F., *L'anthropologie*, Paris, Payot, collection « Petite Bibliothèque Payot », 1995 ; Lévi-Strauss, Claude, *Race et histoire*, Paris, Albin Michel, Unesco, 2001 ; Poirier, J., *Histoire de l'ethnologie*, Paris, PUF, collection « Que-Sais-Je ? » n°1338, 1991 ; Servier, J., *L'ethnologie*, Paris, PUF, collection « Que-Sais-Je ? » n°2312, 1986 ; Thomas, Nicholas, *Hors du temps : histoire et évolutionnisme dans le discours anthropologique*, Paris, Belin, 1998.

[277] Friedson, Patrick, « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », in *Ethnologie française*, 1991/3-Violence, brutalité, barbarie, p. 306-313

[278] Duret, P. et Vigarello, G., « La machine et le chute. Mutations de l'imaginaire motard », in *Ethnologie française*, 1991/3-Violence, brutalité, barbarie, p. 314-316

l'homme peut oublier temporairement son caractère civilisé. Il s'agit donc à la fois d'un imaginaire et d'une réalité. Les accidents sont d'ailleurs là pour confirmer que certains ont été « trop loin », que l'on interprète leurs défaillances comme issues d'une recherche de l'extrême ou d'une simple inattention.

Le domaine particulier qu'est la route ouvre une porte à l'imaginaire de la barbarie, donc à une possible incarnation de la figure du sauvage. Etant donné l'image de transgression inhérente à la passion de la moto, celle-ci est sans doute un signe permettant de comprendre plus aisément le symbole du sauvage, d'autant que, comme nous l'avons vu, le motard joue de cette image dans ses contacts sociaux.
Chez Louis Chevalier le populaire acceptait l'image qui lui est attribuée, entretenant le flou entre ce qui relève réellement d'une classe laborieuse et d'une classe dangereuse[279]. Les références relatives à la barbarie et au civilisé s'entremêlaient alors, provoquant une image brouillée, des limites floues, laissant libre cours à l'usage de l'image de sauvagerie. Comme pour le populaire parisien du XIXème siècle, les motards acceptent l'image de transgression qui leur est attribuée, rendant délicate leur identification, provoquant la résurgence de l'image du sauvage, qu'il s'agit de questionner.

2. De l'accusation de sauvagerie aux figures de l'ensauvagement motard.

2.1. L'image motarde à l'épreuve des catégories du sauvage.

Selon Georges Balandier, la « pulsion sauvage » est une figure du désordre. Le sauvage génère chaos et mort sous différentes formes, dont la plus évidente est l'inceste, que l'on peut lire dans différents mythes, tels ceux des Dogon du Mali[280]. L'auteur souligne toute l'importance de la prise en considération du désordre, de la « reconnaissance » de la place qui lui est attribuée : celle-ci porte en elle la possibilité d'évolution de la civilisation. Le sauvage et le civilisé ne sont alors plus à comprendre comme séparés et définis mais bien comme constitutifs de la réalité humaine, en jeu constant afin de redéfinir les limites de l'acceptable.

[279] Chevalier, Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris, pendant la première moitié du XIXème siècle*, Paris, Perrin, 2002 (1958)
[280] Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988, p.20-29.

En cela, comprendre la façon dont s'organise le discours sur le désordre c'est également comprendre l'ordre. Enfin, questionner les figures du désordre par le biais de l'image d'un groupe permet de saisir un discours qui le dépasse largement. Celui-ci est en effet proféré, nous l'avons vu, bien au-delà des limites de l'appartenance au groupe, il ne relève pas d'une logique particulariste mais d'un propos sur l'organisation de la vie humaine, ses lois, ses limites, ce qui est permis et ne l'est pas.

Société et sauvage ; ordre et désordre.

Le sauvage est partie prenante de la vie en société, tout comme ordre et désordre « ne se séparent pas »[281]. Le désordre, en tant que résurgence du sauvage, n'est pas perturbation mais mouvement, dont l'auteur fait d'ailleurs « l'éloge ». Selon G. Balandier il peut donner lieu à quatre figures différentes : « l'événement (…) ; la maladie (…) ; la violence (…) ; le politique affaibli (…). » Elles permettent de saisir les caractéristiques essentielles du désordre : il peut être « soudain », « venu d'ailleurs », exploité (par exemple par « le terrorisme ») et mener à l'incertitude (politique notamment). Lorsque le désordre survient, il faut y répondre. L'Etat y répond par une tendance à « l'ordre totalitaire », la personne par « l'ordre du sacré ». Une dernière réponse, que privilégie l'auteur, est celle « pragmatique », menant à restaurer l'ordre par « le mouvement ». Ordre et désordre s'agencent dans un processus et non selon une opposition intemporelle assurant la cohérence du monde. Leur rapport, sans cesse renouvelé, permet au monde des hommes de perdurer, tout en étant ouvert sur le changement.

Le désordre pose la question de sa neutralisation.

On saisit bien, dans cette perspective, que le désordre est questionnement, qu'il vient mettre en doute ce qui régit habituellement la vie humaine. Le sauvage, par le désordre qu'il suscite, perturbe l'organisation et les référents humains. Considérons donc que la dimension sauvage de l'image de la passion de la moto ouvre un questionnement, une mise en jeu des normes communes d'existence propres à l'homme au sein de nos sociétés.
En cela la passion de la moto ouvre vers une sémiologie : il est possible par elle, en s'intéressant aux moments durant lesquels le sauvage surgit ou est perceptible, de saisir les principes fondamentaux d'organisation et de pérennité de l'existence sociale humaine. Nous

[281] *Ibid*. Notamment : « L'énigme », p.9 à 13, où il présente les grands principes qu'il développe dans la suite de l'ouvrage.

savons en effet que pour que le sauvage fasse partie de l'existence humaine il doit lui être intégré, se voir pacifié. C'est en s'intéressant à cette procédure qu'il sera possible de mettre au jour les logiques fondamentales en œuvre dans « *la passion de la moto* ». Le désordre, pour faire partie de la dynamique des sociétés humaines, doit questionner puis être maîtrisé, il doit ouvrir sur le chaos, non y parvenir.

2.2. L'« *Outlaw* » ou l'incarnation du chaos.

Un stéréotype de l'homme sauvage : le « blouson noir ».

Jean-Yves Barreyre désigne parmi les différentes figures de « bandes » celle qui se caractérise par sa vivacité particulière dans l'esprit des Français depuis les années 50 : les « blousons noirs »[282]. Elle se subdivise en deux groupes : les transgresseurs, qu'il nomme l'« agrégat distinct qui se reconnaît lui-même comme un groupe particulier (...) et qui a été impliqué dans un nombre suffisant d'incidents délictueux pour provoquer une réponse négative » impliquant une mauvaise image, l'appréhension des non-membres et la sanction sociale ; ceux qui s'en approchent, sans en être, qu'il nomme « sympathisants ou « postulants » (…) »[283]. Nous avons vu la portée du film « L'équipée sauvage », où Marlon Brando incarne la figure rebelle et virile du « blouson noir ». Celui-ci représente pour beaucoup l'image du motard. Il correspond alors, dans les représentations courantes, à l'image d'Epinal du « blouson noir ». Cette image lui est associée, qu'il soit réellement transgresseur (« impliqué dans un nombre suffisant d'incidents délictueux ») ou relève de la catégorie des admirateurs (« sympathisant ou « postulants » »). Si les « blousons noirs » ne sont pas tous motards, le rapprochement confirme pourtant l'image dont nous avons défini les contours. La transgression ouvre la porte au questionnement de l'ordre social, au désordre ouvrant sur le sauvage, caractérisé par sa grande force et son excessive virilité, inaptes à être acceptées au sein d'un monde normé.

[282] Barreyre, Jean-Yves, *Les loubards*, Paris, L'Harmattan, collection « Logiques Sociales », 1992
[283] *Ibid*., p.66.

Chaleur et « vigueur ».

Le contact avec le sauvage accroit la chaleur de l'homme, multipliant ainsi sa « vigueur »[284]. Bertrand Hell illustre ce fait par une plus grande vigueur physique : « les fils de chasseurs » sont plus « costauds ». Ils démontrent également une plus grande vigueur sexuelle, ce que traduit « l'image du chasseur puissamment viril » qu'il a constatée dans nombre régions d'Europe. Il en conclut que « le flux sauvage est investi d'une puissance érotique supérieure. » Notons que les avantages permis par « l'ensauvagement » sont toujours au profit des hommes, le « sauvage » étant un sauvage et non une sauvage. Ainsi, nous savons que la chasse est une activité essentiellement masculine, de même que la pratique de la moto, ce qui permet de créer une représentation de la virilité propre à l'ensauvagé. Dans ce cadre le féminin est synonyme de faiblesse, devenant la proie de l'homme sauvage, avec ou sans son consentement.

« La vigueur sexuelle des hommes sauvages » est attestée par de nombreux récits que rapporte Bertrand Hell[285]. Celle des motards l'est par le biais d'une figure récurrente : l'« Outlaw ». Les récits attestant de la virilité menaçante des « Outlaws » font essentiellement référence à leur figure la plus médiatique : les *Hell's Angels*. Entre divers récits d'orgies et de festivités dionysiaques, on détachera un ensemble particulier d'accusations de viol, dont certaines sont relatées dans l'ouvrage d'Hunter S. Thompson[286], qui insiste néanmoins sur le caractère mensonger de ces accusations. Le discours sur les *Hell's Angel* se nourrit pourtant de ces récits, traduisant leur image de grande sauvagerie, comme l'attestent ces extraits du rapport « Thomas Lynch » qu'évoque Thompson :

« -Le 2 avril 1964, à Oakland, une bande de huit Hell's Angels fait irruption dans l'appartement d'une femme et chasse son mari sous la menace d'une arme à feu, avant de la violer sous les yeux de ses trois enfants. (…)
-A l'aube du 2 juin 1962, dans un bar de Sacramento, trois Hell's Angels s'emparent d'une jeune femme de dix-neuf ans et, tandis que deux d'entre eux la maintiennent à terre, le troisième la dépouille de ses vêtements, et même de sa serviette hygiénique, la victime ayant ses règles, avant de lui faire subir un cunnilingus. (…) »[287]

[284] Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997, sur le lien entre ensauvagement et virilité voir p.89-91
[285] *Ibid*., p.11.
[286] Thompson, Hunter S., *Hell's Angels* (traduit de l'américain par Sylvie Durastanti), Editions Robert Laffont, série 10/18, collection « Domaine étranger », 2004, notamment p. 21 à 31 et 36 à 38
[287] *Ibid*., p. 37. L'auteur dira plus loin que ce rapport fera les gros titres durant quelques temps, à l'image du journal Time qui titrera « Les sauvages » pour présenter ce rapport.

Les *Hell's Angels* présentent alors une image de la plus extrême sauvagerie : violeurs, dominateurs, violents, jusqu'à une image qui s'approche du buveur de sang qu'évoque B. Hell.

La figure de l'« *Outlaw* ».

Dans leur représentation la plus extrême les motards deviennent des sauvages et remettent en question l'ordre de la société humaine, créant désordre et chaos. Les *Hell's Angels* et autres « outlaws » sont ainsi redoutés pour le trouble qu'ils peuvent semer dans les « petites villes tranquilles », à l'image du tintamarre créé par Johnny, Chico et leurs amis dans « The Wild One »[288], inspiré des événements qui se sont tenus dans la bourgade d'Hollister.
Créant le désordre, l'« outlaw » refuse les règles communes de vie en société, pour se conformer à un code incitant à la jouissance et la fraternité. C'est cette attitude qui cristallise l'image du motard, la transgression étant alors à son paroxysme, à l'image de R. Barger présentant au terme de son ouvrage autobiographique *Hell's Angel*[289] son casier judiciaire, sur cinq pages…

La figure de l'« outlaw » s'accorde particulièrement à l'image de l'homme « ensauvagé ». Les caractéristiques que B. Hell présente comme essentielles dans ce processus peuvent se lire dans les récits et films créant la mythologie des *Hell's Angels*. Nous pouvons donc affirmer que l'image de la passion de la moto traduit l'imaginaire du sauvage que l'on rencontre généralement au sein du domaine européen.

[288] « The Wild One » (version Fr.: « L'équipée sauvage »), de Laslo Benedek, 1954.
[289] Barger, Ralph « Sonny », *Hell's Angel*, Paris, Flammarion, 2004, le casier judiciaire de Ralph « Sonny » Barger y est présenté p.393 à 397, et l'auteur y apporte cette précision : « Ce qui suit représente mon « histoire criminelle », telle que récemment obtenue des autorités. Elle a l'air assez complète, bien que je suis certain qu'il y manque quelques affaires mineures. »

2.3. « Hollister » ou le mythe de l'« *Outlaw* ».

Un discours médiatique donnant naissance au mythe de l'« *Outlaw* ».

Considérons l'« Outlaw » comme une figure typique du motard en tant qu'homme sauvage. Retraçant son origine, elle doit être comprise au regard d'un événement, et de son traitement médiatique[290] : « the Hollister Bash »[291]. En cause : le comportement de motards venus assister à une série de courses sur deux roues, se déroulant à Hollister, Californie, en juillet 1947.

Ted Polhemus recense et analyse les articles de presse parus à cette occasion, démontrant leur volonté spectaculaire. Cette dernière a, selon lui, donné naissance à « la mythologie du motard moderne – du *biker* hors-la-loi ». Dans cette description, les articles présentés reprennent certaines caractéristiques relevant d'une dimension sauvage. C'est donc cet ensemble d'articles, et l'audience qui lui a été accordée, qui fonde l'image médiatique des motards. Introduisant l'événement, l'auteur précise qu' « (…) Hollister vécut ce jour là une « invasion d'animaux sales et graisseux », qui, selon différents reportages, laissèrent libre cours à leurs instincts, se comportant avec indécence, détruisirent les biens d'autrui et terrorisèrent les habitants de la petite ville, respectueux de la loi. »[292] Le motard est présenté comme sale, crasseux, repoussant. Ajoutons : contagieux. Il semble à même de détruire, de terroriser, en violant allégrement les lois, ainsi que la morale, ce que l'auteur traduit en les désignant de « créatures sataniques »[293].

Le magazine *Life* confirme cette lecture en décrivant leur comportement d'une façon tout à fait imagée, au regard de sa dimension symbolique. Le témoignage du chef de la police qui y figure nous indique cette qualité : « Ils se sont comportés comme des porcs. »[294] Le porc est un animal dont l'image ne laisse que planer peu de doute, il est repoussant, sale, n'a rien d'humain. Il est du côté du sauvage et son image y renvoie. Le sanglier, ou cochon sauvage -

---

[290] Voir sur ce point : Polhemus, Ted, « La moto comme œuvre d'art : Outlaws, animaux et sex-machines » in *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001, p. 48-59

[291] « To bash » peut être traduit par « frapper », alors que « Bash » seul peut être sollicité en tant que synonyme de « fête ». « The Hollister Bash » cumule donc deux sens : fête et violence à Hollister.

[292] *Ibid*., p.48

[293] *Ibid*., p.49

[294] *Life*, 21 juillet 1947, cité par T. Polhemus, *Ibid*.

la « bête singulière » [295] ensauvagée- étant peu usité au sein du langage courant, la figure du cochon lui a sans doute été préféré[296]. Elle n'en est pas pour autant neutre, entraînant les motards dans le registre de la barbarie. Ils sont d'ailleurs évoqués plus loin comme des « barbares étrangement vêtus »[297]. Les expressions sont nombreuses et démontrent la désignation du motard comme altérité, alliée au champ sémantique de la menace. Tour à tour animal ou « dégénéré », il provoque la « panique morale », devient une « créature » sans retenue, « une bouteille de bière dans chaque main ».

L'image du motard, dans sa version « Outlaw », présente donc une figure du sauvage comme animal menaçant, semant le désordre et récusant la loi des hommes en prenant le contrôle d'un espace dédié, qui n'est plus ici la forêt ou les sous-bois, mais une petite ville de campagne.

Un récit des origines contesté.

L'ensemble du sens donné à cet événement le fait basculer du caractère anodin à une forme de discours mythique, de désordre originel dans son traitement médiatique. La réalité semble pourtant bien différente.

Si l'on suit T. Polhemus, ou encore H. S. Thompson, les quelques troubles effectivement créés par les motards furent rapidement circonscrits par la police, les « *bikers* » se dispersant après quelques amendes et arrestations[298]. Il n'y eu pas de décès à déplorer, contrairement à l'image que donne de cet événement le film « L'équipée sauvage », dont la trame présente le décès –accidentel- d'un habitant de la petite bourgade où se déroule le drame[299]. Il est donc essentiel de garder à l'esprit que les dimensions sauvages de la passion de la moto évoquées

[295] Fabre-Vassas, Claudine, *La bête singulière. Les juifs, les chrétiens et le cochon*, Paris, Gallimard, 1994. L'auteur démontre que le cochon permet de tracer une démarcation entre chrétiens et juifs, ces premiers rejetant alors, afin de se différencier, les seconds dans l'altérité. En cela ils confirment leur lien historique tout en se démarquant. On retrouve, à travers l'objet « cochon », l'attachement ambivalent entre deux termes, fait d'acceptation sans laquelle rien ne serait possible, et du rejet nécessaire à fonder la diversité.

[296] Bertrand Hell explore longuement la figure du sanglier, celui dont le sang est le plus sombre, porteur de davantage de sauvagerie. Dans le contexte cynégétique européen, le sanglier est une figure importante de la sauvagerie. Je suppose que dans le langage courant, à l'exclusion de celui des chasseurs, la figure du « cochon » est davantage sollicitée que celle du sanglier. Sans doute cela lui ôte une partie de sa « chaleur », donc de sa contagion. Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997, voir par exemple le cas du « vieux (sanglier) mâle solitaire » p. 68-69

[297] Polhemus, Ted, « La moto comme œuvre d'art : Outlaws, animaux et sex-machines » in *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001, p. 48-59, citation p. 49

[298] Thompson, Hunter S., *Hell's Angels* (traduit de l'américain par Sylvie Durastanti), Editions Robert Laffont, série 10/18, collection « Domaine étranger », 2004

[299] « The Wild One », de Laslo Benedek, 1954.

par ces auteurs et textes sont celles liées à son image, construite sur une sélection et une exagération d'éléments de la pratique effective.

L'« *Outlaw* », depuis cet événement fondateur, est connu pour sa crasse et son absence de civilité. H.S. Thompson soutenait par exemple que les membres du Club devaient uriner sur leurs pantalons et ne jamais les laver[300]. Une pratique rituelle spectaculaire au regard des références courantes d'hygiène et le rapport aux substances issues du corps. R. Barger réagira ultérieurement, dans un ouvrage autobiographique aux commentaires de ce premier[301]. Il ne s'agit pas ici de juger de la validité de l'un ou de l'autre mais de comprendre le décalage entre image et réalité, la sauvagerie étant une représentation perçue dans sa mise en forme[302]. Voici ce qu'avance R. Barger concernant l'ouvrage de Thompson et l'usage peu conventionnel de l'urine qu'il souligne :

« J'ai lu le bouquin, Hell's Angels, quand il est sorti en 1967. (…) C'était du roman, assez caricatural, assorti de commentaires d'un auteur en plein délire de défoncé. Comme quand il parle de membres pissant sur leurs insignes, ou qui doivent porter des pantalons d'abord trempés dans l'huile et dans l'urine. Du sang à la une ! (…) Toute une mythologie imbécile vient en droite ligne du bouquin d'Hunter. »[303]

Une constante : l'attention à la menace.

Qu'il s'agisse de l'événement fondateur ou de l'image qu'il a fait naître, la dimension du désordre et de la menace persiste. Pourtant, la volonté de jouer avec cette image, qu'il s'agisse des médias ou des motards eux-mêmes, et les catégories de pensée alors sollicitées ne le sont pas sans raison. Si cette piste est évoquée par le biais du stéréotype et du spectaculaire, cela ne signifie pas à notre sens qu'elle ne se fonde sur aucune réalité. Cela démontre une grande

[300] Thompson, Hunter S., *Hell's Angels* (traduit de l'américain par Sylvie Durastanti), Editions Robert Laffont, série 10/18, collection « Domaine étranger », 2004. Remarquons que ce propos sera repris par Posnansky, Gary Ross, « Communication and the counterculture: An ethnographic analysis of communication use in the motorcycle gang », Ph.D.: Communication, The Florida State University, 1988, évoquant l'exemple des « Blue Jeans », page 126 : « (…) Among the outlaw bikers the blue jeans the individual wore to his initiation were known as ″originals″. Originals were often urinated upon and defaced by all members of the outlaw club at the time of initiation. These were never washed and were worn until they disintegrated. » Le propos de Thompson est alors sollicité en tant que donnée de terrain. Celles-ci sont pourtant remises en cause par Barger, ce qui soulève la question classique, mais oh combien importante, du recueil de données et de leur traitement par une seule personne, condition de validité de l'approche ethnographique.

[301] Barger, Ralph « Sonny », *Hell's Angel*, Paris, Flammarion, 2004

[302] D'autant plus que la période qu'H. Thompson a pu passer en compagnie des *Hell's Angels* s'est terminée de manière violente, risquant de causer la mort de l'auteur au cours d'une rixe. On peut lire, sur la quatrième de couverture de *Hell's Angels*, Thompson, *Op. Cit.* (2004) : « (…) Mais l'équipée se termine sauvagement : parce qu'il refuse de partager ses royalties, les Angels abandonnent l'homme de lettres sur une route, à moitié mort et le crâne défoncé à coups de pierres… » Il est donc probable qu'il conserve une certaine rancœur à leur égard, et réciproquement.

[303] Barger, *Op. Cit*. (2004), p.191

attention portée à la dimension de la menace, qui va se cristalliser sur l'objet qui nous intéresse.

Questionnons donc cette image au regard d'autres images de sauvagerie, la dimension comparative étant alors un outil nous permettant de cerner les figures principales incarnant l'homme sauvage dans l'imaginaire courant sur les motards.

2.4. Deux figures récurrentes, traduisant l'image de « l'ensauvagé ».

Le hors-la-loi selon Louis Chevalier.

Afin de lire l'image du motard et de tester sa dimension sauvage intéressons-nous à un travail portant sur l'image et en appelant aux catégories de la transgression et au référentiel de la menace.

Louis Chevalier caractérise en premier lieu la sauvagerie (de l'ouvrier, figure symbolisant l'homme du peuple) par une existence physique sans reconnaissance civile, donc sans existence légale[304]. Il va même jusqu'à utiliser l'expression « hors-la-loi » afin de qualifier cet état de fait, non en un sens de future inclinaison criminelle mais bien afin de signifier leur existence en marge, sans accès au savoir et à la société civile. Le rapprochement avec notre terrain est enrichissant : les motards ne sont évidemment pas « hors-la-loi » au sens où l'entend l'auteur, mais revendiquent souvent cette étiquette. Les Moto Clubs Pirates en sont un bon exemple : quelle figure peut mieux incarner le « hors-la-loi » que le « pirate » ? Ajoutons que le port du casque renforce cette image, proche du « bandit masqué ». Ainsi, certaines stations services refusent de fournir de l'essence à un client portant cette protection du crâne et vous pouvez être certain de la réaction du personnel au cas où vous pénétreriez casqué dans une agence bancaire… Il s'agit donc bien, au regard de ce critère, d'une image de « hors-la-loi », et non d'une réalité, même si le propos peut être nuancé si on entend par « hors-la-loi » un rapport particulier à la règle légale. Nous y reviendrons.

[304] Chevalier, Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris, pendant la première moitié du XIXème siècle*, Paris, Perrin, 2002 (1958)

Vivre au jour le jour.

Deuxièmement, la comparaison entre *classe laborieuse* et sauvage s'avère heuristique car ils peuvent être, pour l'auteur, rapprochés quant à leurs conditions de vie. Tous deux vivent une existence pleine d'incertitude, chance et hasard tenant alors une place de choix dans les discours. Ainsi, ils se rejoignent dans l'absence de sécurité de leur existence, du fait de conditions de vie évoluant sur une base journalière.
L'Homme sauvage est donc celui qui ne sait pas « de quoi demain sera fait » et profite de l'existence au jour le jour. Les discours motards relaient une fois de plus une image similaire, disant accepter le risque car rien n'est jamais garanti dans l'existence[305]. Un « *carpe diem* » faisant office de maxime de vie, neutralisant dans les discours la charge émotionnelle d'un surcroît de risque. Une « philosophie » voulant que la mort soit une possibilité dans l'absolu, relativisant la porte ouverte sur l'accident par la passion de la moto. Quitte à risquer de mourir, autant le faire pour sa passion, semble se dire ce motard imaginaire. Une image, on en conviendra, davantage valorisante que celle de « l'inconscient » ou du « suicidaire ».

La métaphore du nomade.

Enfin, ces individus, que L. Chevalier nomme tour à tour « barbares » ou « sauvages », sont définis par leur caractère nomade. Les enfants vagabondent, les adultes déménagent sans cesse parce qu'ils ne peuvent payer leur loyer, en quête d'un emploi mieux rémunéré ou d'un logement plus abordable. Si l'on comprend cette caractéristique comme une forme d'agitation, comme un mouvement en apparence désordonné, le caractère nomade peut devenir une métaphore de la conduite à moto, consistant à « tourner en rond », et à se déplacer sans cesse[306].

Le propos de L. Chevalier entremêle volontiers image et réalité, ce qui peut modérer les conclusions issues de ce rapprochement. Il apparait pourtant que l'image de la passion de la

[305] Bien entendu, il s'agit là d'une image. Le plus souvent lorsque les problèmes économiques apparaissent réellement le motard vend sa machine. Il ne reprend la pratique que lorsque la situation est stabilisée. De nombreuses carrières motardes sont ainsi mises entre parenthèses suite à la naissance d'un enfant ou la construction d'une maison. La reprise se fait alors quelques années plus tard, si elle advient, l'abandon étant également une possibilité, tant par choix que « par la force des choses ».
[306] Concernant l'image des motards, n'oublions pas l'importance du sport moto, se déroulant sur des circuits qui y sont dédiés. Ces courses sont retransmises à la télévision et permettent de voir des motards en recherche de performance, caractérisés par leur vitesse et leur mobilité sur un circuit dont la forme évoque plus ou moins le cercle, qui reste toujours une boucle.

moto présente les caractéristiques du « sauvage » ou « barbare » tels que l'auteur les définit : hors-la-loi, soumis à l'incertitude et en mouvement. Ce rapprochement invite à poursuivre cette piste. Nous entendons ici définir dans un premier temps, afin de clore la question de l'image, les différentes figures sollicitées concernant notre objet, avant de poursuivre la piste du sauvage par le biais de la comparaison avec un autre univers de passionnés, insérant l'homme dans la nature sauvage et lui donnant donc certaines des caractéristiques typiques de la sauvagerie : la chasse. Mais revenons à l'image des motards comme ensauvagés, dont on peut dégager deux figures principales.

Deux figures type de l'ensauvagement motard : l'« outlaw » et le « barjot ».

Nous ne prétendons pas dresser ici un tableau exhaustif des différentes images du motard possibles, nous souhaitons simplement l'esquisser afin, dans un second temps, d'appréhender la réalité de la pratique sans la confondre avec l'image stéréotypée que nous avons décrite. Pour cela il nous semble opportun de dégager des figures grossières incarnant les différentes possibilités révélées par l'état de la question et les discours, à savoir les stéréotypes majeurs du motard comme homme sauvage.

Si l'on se cantonne à l'image des motards, il est possible de cerner deux figures idéaltypiques incarnant l'ensauvagement. Nous entendons ici « idéaltype » au sens de Max Weber, à savoir des figures fictives, au trait grossi à la manière de la caricature, aidant à construire notre pensée[307]. L'absence de réalisme de ce type de construction a souvent été critiqué, elle nous semble pourtant heuristique dès lors que l'on traite d'une image et de ce qu'elle donne à penser, dans le cas présent le lien entre civilisé et sauvage, non la réalité de l'ensauvagement des motards.
Ces deux figures sont celle de l'« outlaw », et celle que nous appellerons le « barjot », incarnant la performance à outrance.

Nous sommes en présence dans ces deux cas de figure d'individus en proie à une certaine fureur, se traduisant par un comportement égoïste et mettant potentiellement en danger la vie des membres de la société.

[307] Weber, Max, *Essais sur la théorie de la science*, Paris, Pocket, 1992 (1904)

Ce comportement s'incarne dans un panel varié, dont les images types sont la violence et l'excès de vitesse. Cela ne signifie pas que l'« outlaw » n'est pas accusé d'excès de vitesse, ni que le motard « barjot » ne menace pas physiquement l'existence de ceux qui partagent son espace de vie, ce que symbolise la qualification de la moto, devenant « *missile* », « *bombe* », etc.[308]. Un vocabulaire traduisant à n'en pas douter le référentiel de la menace.

Ce motard ivre de vitesse est souvent évoqué à travers l'image du « *Joe Bar Team* », une célèbre bande dessinée dont les protagonistes sont motards. Ceux-ci ne cessent de prendre des risques, de rechercher la performance à outrance, jusqu'à la chute ou l'accident. Remarquons que l'inversion de l'intitulé sous lequel se retrouve l'équipe (le bar de Joe, un des personnages) forme le terme « Bar Joe », que l'on peut traduire par « barjot », à savoir un équivalent argotique de « fou ». Il faut effectivement l'être pour se comporter à l'image des membres du « *Joe Bar Team* », testant en permanence les limites, et franchissant allégrement celles inhérente à la sécurité des personnes.

[308] Notes de carnets de terrain. Ces expressions sont utilisées par les motards pour qualifier les motos de type « *sportif* » (ou « *sportives* »), également appelées moto « *supersport* » ou « *hypersport* », le superlatif traduisant la puissance symbolique et réelle qui leur est ainsi attribuée.

La réalité : bien loin de l'image de hors-la-loi.

(L'ethnologue en compagnie de Régis, au Luxembourg)

Ces différentes figures, présentes dans les textes courants, à vocation scientifique, films documentaires ou de fiction, publicités et récits biographiques abordés, questionnent l'image de la « *passion de la moto* », de même qu'elles traduisent une méconnaissance de la réalité vécue au quotidien par les motards et motardes français. C'est pourquoi nous allons volontairement quitter le domaine de l'image pour celui d'une réalité à laquelle nous avons pu nous confronter au cours de nombreuses années de terrain en observation participante.

Cette expérience singulière permet de décrire la « *passion de la moto* » au quotidien, en compagnie de ceux que l'on a coutume de qualifier d'informateurs, un terme traduisant assez mal les relations humaines variées, d'intensité et de durées relatives, fenêtres ouvertes sur l'usage quotidien d'une machine singulière, le système de représentations qui l'accompagne, ainsi que la grande diversité des pratiques, s'éloignant d'une image focalisée sur un hypothétique caractère transgressif, « sauvage », du motard.

PARTIE 3 : LE RAPPORT HOMME/MACHINE CONSTRUIT DANS L'USAGE

Chapitre 1. L'usage de la moto.

Introduction

L'objet moto préexiste au motard, pourtant, sans le motard, il est inerte : il manque le scénario d'utilisation que l'individu va développer. C'est donc bien à l'usage de l'objet qu'il faut s'intéresser, et non aux propriétés issues de sa conception. Si ces deux éléments sont liés, par des possibilités et impossibilités inscrites dans la technique, nous ne pouvons présager d'une superposition entre usage et mode d'emploi. L'usage est une appropriation sur une base donnée, ainsi qu'une invention.

Qu'est-ce que l'usage ?

Pour Laurent Thévenot, l'usage se différencie de l'utilisation par l'écart à l'action normale[309]. Il entend par là que les usages possibles ne peuvent se résumer au « cadre » fixé par son concepteur. L'utilisation équivaut alors à mobiliser l'objet selon le mode d'emploi du constructeur, à calquer son comportement sur les représentations qu'en a le fabriquant (en lien à un cadre juridique, technique, etc.). L'usage est ce que fait l'acteur avec l'objet lorsqu'il s'écarte de ce mode d'emploi[310].

[309] Thévenot, L., « Essai sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages », in *Raisons pratiques* n°4 (Les objets dans l'action), Paris, EHESS, 1993, p.85-114

[310] Suivant L. Thévenot, et sans nous intéresser à l'innovation technique et à la question de l'investissement des objets dans un réseau, nous postulons que l'utilisation est l'idéal présent à l'esprit du fabricant, sa représentation de l'utilisateur type ; l'usage est la réalité du rapport qui se construit dans la pratique entre l'homme et l'objet. Notre propos s'écarte alors de celui de l'auteur, qui se tourne vers le laboratoire afin de cerner les représentations de l'usage à travers les contraintes supposées appliquées à l'objet, ce qu'il nomme « l'extraction des propriétés », réalisée par le scientifique en laboratoire. Il en vient ensuite à prouver que la construction imaginaire de l'usage, à travers les manipulations escomptées de l'objet par le futur acheteur, s'écarte de la réalité, constatant avec les usagers que les objets « ne tiennent pas leur promesses ». (*Ibid*., p.99 et suivantes.) Cela sous-entend que l'usage dépasse l'utilisation, mais également que l'acteur sollicitant un objet peut faire référence à son mode d'emploi, tout en dépassant couramment l'usage normal inscrit dans le dit support. Pour conduire une moto, il faut

L'usage fait référence à l'utilisation, tout en la dépassant dans la pratique. Ce dépassement, ainsi que le discours qui lui donne sens sont les deux points auxquels nous allons nous intéresser.

Cet usage est l'objet de nombreuses variations, à comprendre selon quelques caractéristiques essentielles de la population abordée. Il ne s'agit pourtant pas de pointer des conditionnements corrélés avec ces premières, mais des influences, des contre-exemples étant observables. Ces tendances évoluent généralement -et non systématiquement- en accompagnant le changement de variable.

Pour comprendre l'usage, il faut tout d'abord préciser dans quelle pratique il s'incarne, donc aborder brièvement la variabilité des configurations observées lors du travail de terrain.

1. L'usage et ses caractéristiques.

1.1. Les différents types de « *virées* ».

Les motards participent à différents types de « *virées* », certaines nécessitent une grande organisation et d'autres se caractérisent par leur aspect aléatoire. On peut en réaliser une taxinomie sommaire, par le biais des différentes formes récurrentes constatées lors de notre participation à la vie de différents groupes motards.

Au-delà de cette subdivision en différentes « *virées* », il faut souligner une différence fondamentale selon un critère : la « *virée* » concernée a un but géographiquement fixé ou est itinérante, aléatoire. Lorsque la « *virée* » a un but elle prend une dimension différente, le plaisir s'éclipsant parfois devant la nécessité de parvenir à destination. Les motards « sportifs » peuvent ainsi s'opposer aux « voyageurs », les premiers circulent à la recherche de sensations et de plaisir, alors que les seconds le trouvent par la « *virée* » touristique. Il ne s'agit pas là de deux catégories clairement scindées, sur la base de la performance *versus* plaisir, mais de deux cas possibles. Il en existe d'autres, à l'image de ce que Noël évoquait

---

nécessairement « *passer les vitesses* » et freiner, comme cela est indiqué dans le manuel constructeur, mais la pratique ne se résume jamais à l'ensemble des recommandations techniques et des conseils de prudence des constructeurs. Nous avons consulté quelques livrets accompagnant diverses motos, leur propos se décompose comme suit : description générale, manipulation des commandes, obligations d'entretien, conseils de sécurité. Ajoutons que très souvent les motards déclarent ne jamais avoir lu le « *manuel constructeur* », ou à de rares occasions, par exemple pour une intervention mécanique mineure, telle qu'un changement d'ampoule ou d'huile.

comme étant le « *plaisir de la bécane à l'état brut* », alors qu'il réalisait une virée en bord de mer Méditerranée, avec son ami Manu.

« *Virées* » récurrentes ou « *rassemblements* ».

Premier modèle de sortie associée à un but, elles sont conditionnées par la tenue d'un événement à date fixe, le plus souvent annuel, à l'image du « *salon de la moto* » d'une ville ou d'un village proche. Les motards s'y rendent généralement en groupe de taille variable, allant de deux personnes à l'ensemble d'un club, le plus souvent autour d'une trentaine de motard(e)s et leurs passager(e)s. Certains s'y rendent seuls, dans ce dernier cas ils réitèrent la sortie à un rythme inférieur, tous les deux ou trois ans selon les cas. D'autres événements sont l'occasion de « *virées* » récurrentes, en fonction des centres d'intérêts du groupe considéré, qui ne sont pas nécessairement reliés à la moto : fête de la bière ou du jambon, fête foraine, marché de noël, shopping à Sarrebruck, etc. Certains événements moto figurent pourtant en bonne place parmi ces événements : « *puces moto* », « *démonstration* » de motos anciennes, course de côte, etc.

« *Virées* » exceptionnelles.

Elles forment le second type de « *virées* » orientées vers un but, elles sont dans la plupart des cas réalisées une fois dans l'ensemble de la carrière motarde. C'est alors l'occasion de se rendre à un événement qualifié d'exceptionnel, bien que se tenant le plus souvent une fois l'an, à date fixe. Une exception à cette « *virée* » unique : les « *accros* » qui, ayant découvert un événement qui va les subjuguer, vont essayer autant que possible d'assister à chaque édition. Il s'agit des concentrations les plus anciennes et « *mythiques* », que nous appréhendons par l'étude de la « *concentration des vieux Eléphants* »[311] et du « *Tourist Trophy* » de l'île de Man. Ces deux cas de figure sont clairement désignés par les pratiquants comme incontournables dans une vie de motard, qui, pour être accomplie, doit se voir certifiée par un « *pèlerinage* » en ces lieux. D'autres concentrations portent le sceau de l'exception mais sont moins fréquentées, du fait de leur éloignement, telle une « *virée* » à « *Daytona* » aux Etats-Unis, ou aux « *Pingouins* », au sud de la péninsule ibérique. Ma

[311] Ou « *Altes Elefantentreffen* », se déroulant en Allemagne fin janvier. Ce que les motards qualifient d'« *hivernale* » ou de « *concentration hivernale* ». Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 7 : Deux événements fondateurs de la sociabilité motarde : le Tourist Trophy (TT) et l'Altes Elefantentreffen (AE).

participation à ces deux événements permettait le plus souvent d'accéder à un certain prestige lors des conversations entre motards. A cette occasion, ils ne manquaient pas de nous faire part de leur désir de s'y rendre et de leurs appréhensions, comme si ces événements étaient à la fois redoutés et idéalisés.

La course, du point de vue des spectateurs.
(La ligne de départ du Tourist Trophy, au second plan, le cimetière)

« *Virées* » routinières.

Elles peuvent être réalisées en fonction d'un but mais cela n'est pas une nécessité absolue. Caractérisées par leur banalité, leur durée est inférieure à une journée. Le plus souvent il s'agit de la « *virée du dimanche* », réalisée en duo (couple) ou en petit groupe d'amis, choisis au sein d'un cercle d'affinité restreint. Ses modalités varient en fonction des types de pratiques des individus, allant de la « *promenade bucolique sur les petites routes de l'arrière pays* », menées à un rythme touristique, à la sortie « *oxygénation* » fixée le dimanche matin au lever du jour, afin de bénéficier d'un trafic réduit et de pouvoir s'adonner à « *l'arsouille* », ou course sur route ouverte. Elles se reproduisent en général toutes les semaines, le plus souvent d'avril à octobre, et se font plus rares, voire exceptionnelles, en dehors de la belle saison.

Une variante solitaire existe : il s'agit « *d'aller tourner* » sur une route « *fétiche* », alors qu'un court moment est disponible : lors de la pause déjeuner, en sortant du travail afin de « *se relaxer* », ou entre deux obligations le week-end, alors que le motard décide de « *s'accorder un petit plaisir* ». Le plus souvent il emprunte un itinéraire qu'il connaît parfaitement, pour l'avoir arpenté à de nombreuses reprises, et réalise une boucle de 10 à 30 km lui permettant de revenir à son point de départ.

« *Virées* » de week-end ou « *concentrations* ».

Ces « *virées* » consistent à se rendre en un lieu déterminé, dans un but touristique et/ou festif. Elles sont généralement réalisées en groupe de taille moyenne, de trois à 30 individus, organisées par un groupe d'affinité auquel se joignent des motards satellites, qui ne sont pas nécessairement présents lors des « *virées* » courantes. L'objectif est souvent un haut lieu[312] motard, à l'image, en France, du Mans lors des « *24h moto* », du « *Bol d'or* » se tenant sur le circuit de Nevers Magny-Cours, des « *trophées Gérard Jumeaux* » qui se tenaient, lors de notre terrain, sur « *l'anneau de Montlhéry* », des « *coupes Moto Légende* » sur le circuit de Dijon-Presnois, etc. Il s'agit en majorité de courses d'endurance moto ou de manifestations organisées autour du thème de la moto ancienne, de collection et/ou de course. Le site doit donc comporter une infrastructure particulière, par exemple un circuit de vitesse, ainsi que la possibilité d'accueillir du public, le plus souvent en camping. Une « *concentration* » implique le fait de partir plus qu'un jour et une nuit afin d'assister à un « *événement moto* ».

Trajets courants.

Ce sont les trajets de la vie courante, ils se distinguent peu de ceux effectués en auto. Le plus souvent réalisés en domaine urbain ou périurbain, ils impliquent un faible nombre de kilomètres. Il peut s'agir de se rendre à son travail Parisien, à 30km de son logement, comme « *d'aller en ville, faire une course, par exemple à la Préfecture* » ou dans d'autres lieux impliquant des difficultés de stationnement. Ils sont réalisés seuls ou en duo et dans ce dernier cas, il s'agit généralement d'un couple.

[312] Micoud, André, *Des Hauts-lieux*, Gap, Éditions du CNRS, 1991

Vacances.

Il s'agit des « *virées* » impliquant le plus grand nombre de kilomètres, vécues de manières très différentes selon les individus concernés, allant de l'itinéraire touristique associé à un hébergement en relais et châteaux à la circulation « *au cap* »[313] souvent associée au camping. Leur point commun réside tout d'abord dans une durée anormalement prolongée, que seuls certains événements exceptionnels et lointains autorisent. Ce type de « *virée* » dure alors de quelques jours, en cas de week-end prolongé, à plusieurs semaines, voire plusieurs années pour les cas les plus extrêmes, peu rencontrés il est vrai[314]. Ensuite, ces « *virées* » ne sont pas réalisées en solitaire, à l'exception de quelques voyageurs autour du monde, mais en couple, sur une ou deux motos, ou « *entre amis* », le plus souvent en groupe de taille réduite, ne dépassant pas cinq individus, avec une plus forte fréquence pour des groupes formés de trois à quatre individus et un minimum de deux machines.

Sur la route des vacances : embarquements des motos pour le ferry. (Calais)

[313] Qui consiste à ne pas utiliser de carte routière ou GPS mais à aller au hasard des routes en suivant une direction peu précise, pour favoriser la découverte de lieux peu fréquentés. Sa forme la plus fréquente consiste à suivre les routes à l'envie et au hasard, ou à suivre un des quatre points cardinaux à l'aide d'une boussole.

[314] Ces voyages de très longue durée sont marqués du sceau de l'exception. Ils sont portés à la connaissance des motards par le biais de documentaires (par exemple « Long Way Round » d'Ewan Mc Gregor et Charley Boorman, relatant leur tour du monde à moto réalisé en 2004, de Londres à New-York en direction de l'Est), ouvrages (par exemple Tanguy, François-Xavier et Dubois, Arnaud, *Des rêves plein le monde. Phnom Penh-Kaboul-Paris. 25000 km à moto*, Paris, Presses de la Renaissance, 2006) ou magazines moto relatant l'avancée d'un périple, à l'image des voyages de Frédéric Tran Duc relatés chaque semaine dans la rubrique « Journal de Fred, carte postale d'un bout du monde » de *Moto Journal*.

1.2. Usage et facteur météorologique.

Le « *puriste* » et le « *motard du dimanche* ».

A la lecture de l'étude sectorielle de l'ONISR publiée en 2007[315], on constate qu'en France, et ce depuis 1995, le nombre de victimes le plus élevé selon le mois couvre la période Mai/Octobre. Cela traduit une plus forte occurrence de la pratique à cette période. Nous pouvons donc convenir du fait que l'usage de la moto est favorisé par la période estivale, ou tout du moins par la clémence météorologique, ainsi que par une période qui est traditionnellement celle des congés.

Pourtant, les motards eux-mêmes vont avoir une interprétation différente de cette réalité, à travers deux figures : le « *puriste* » et le « *motard du dimanche* ».
Comme les fans les plus radicaux[316], le « *motard puriste* » vit sa « passion » dans une fidélité quasi-exclusive, qui le mène parfois à refuser d'acheter une voiture. Avide de tout savoir concernant son objet de prédilection, il « *connait sa machine* », la « *bricole* » et aime mettre en avant ses connaissances. Même s'il peut paraître tolérant vis-à-vis des « *motards du dimanche* », ayant leur propre *« manière de vivre la moto* », il dénoncera une attitude trop « *consommatrice* » chez ce dernier, qui « *ne sait pas ce que c'est que rouler* », et pour qui « *la moto n'est pas faite pour rouler mais pour parader* », de préférence le dimanche. Jean en donne un exemple détaillé dans la rubrique « Les derniers mots » du magazine *Action Auto Moto*, qu'il intitule « *Un hiver tranquille* »[317] :

« Avec les premiers froids et ces longues journées pluvieuses, il fait à nouveau bon faire de la moto à Paris. Je ne parle pas du plaisir de se blottir dans une grosse veste en cuir ou de regarder la pluie fouetter l'écran du casque, mais du voisinage. Dès que la température matinale est tombée sous les 10°c, une certaine espèce de motard a disparu des boulevards. Je parle de ceux qui au feu rouge asphyxient le collègue de derrière en faisant vrooommm-vroommbir leur moteur réglé trop riche. De ceux qui, vous suivant sur le périphérique entre deux files, font sonner leur échappement racing à grands coups de gaz rageurs et, si vous ne vous rangez pas assez vite entre deux voitures, vous dépassent dans un trou de souris, quitte à vous accrocher le guidon au passage. Vers la fin octobre, ces Valentino Rossi de bar-tabac raccrochent leurs petits blousons joliment décorés et rentrent leur Sapetoku YGSBR-RRR au garage. On ne les reverra pas avant le mois de mai, et d'ici là, nous

[315] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, Paris, La Documentation française, 2007, p.57 : victimes selon le mois.
[316] Le Bart, Christian, « Stratégies identitaires des fans. L'optimum de différenciation », *Revue française de sociologie*, 2004/2, Vol.45, p.283-306
[317] Savary, Jean, « Un hivers tranquille », *Action Auto Moto*, n°162, Décembre 2008, chronique « Les derniers mots », p.138.

pourrons nous concentrer sur ce qui se passe devant nos roues au lieu de guetter leurs fulgurantes apparitions dans le rétroviseur. »

Cette opposition couramment constatée dans les discours tenus sur le terrain confirme qu'il n'existe pas un discours général sur l'usage de la moto, mais bien au moins deux manières distinctes de vivre sa pratique. Le discours des motards relaie ici un jugement de valeur, faisant du « *puriste* » un idéal à atteindre ou, tout du moins, à admirer. Comment différencier ces deux catégories ?

Le « *puriste* » est un motard « *pur et dur* », circulant à moto toute l'année, quelles que soient les conditions météorologiques, alors que le « *motard du dimanche* » préfère circuler au guidon de sa machine lorsque les circonstances optimales sont réunies, c'est-à-dire dans un contexte de météo clémente. Ces deux modalités de la pratique sont effectivement le fruit de deux visions différentes de l'engagement passionnel. Celui du « *puriste* » est à comprendre comme une capacité à l'abnégation, à ce que nous définirons plus loin comme le « *courage* » dont il fait preuve au sein des discours motards, relayant une conception positive de la « passion », qui devient moyen de s'accomplir. Le « *motard passionné* » est alors celui vivant sa « *passion* » à un haut degré, à l'image des motards possédant exclusivement une moto, que l'on pourrait qualifier de « *puristes* » par choix et par nécessité, à l'image de ce qu'en dit Yann :

« *(...) moi je suis un peu tête de lard et un peu têtu, (...) je préfère mourir de froid sur ma moto ou être trempé, mouillé en arrivant mais j'ai envie d'y aller en moto (...). Même si parfois euh le matin quand je pars je crie dans mon casque : oh, là, là, quelle chiotte ! Euh, il fait un temps de chiotte, il fait froid et tout ! Mais c'est mon plaisir, c'est ma passion.* »

Arrivés fatigués et contents, après 400 km sous la pluie et la neige.

(Guillaume et Noël)

A l'inverse, le « *motard du dimanche* » évoque sa « *passion* » telle un « *loisir occasionnel* », par une pratique « *estivale* » ou « *de vacances* », contrastant avec celle annuelle du « *puriste* ». Utiliser une moto n'est dans ce cadre une évidence qu'en cas de conditions optimales, que nous pouvons définir avec Joëlle :

« *(...) il faut que toutes les conditions soient réunies pour que je fasse de la moto. Et euh... ou que je sois obligée. Et... ou bien il fait beau, tout va bien, machin, j'ai le temps, j'ai envie (...), le dimanche la promenade euh, il fait beau, pas trop chaud, le temps idéal c'est aussi pas trop chaud parce que quand t'as la clim' dans la bagnole, t'es mieux* ».

L'usage de la moto est alors celui d'un moyen d'obtenir un plaisir, son intensité étant fonction de la réunion de certaines caractéristiques, dont la première est la météo. Lorsque les conditions ne sont pas optimales, l'usage de la moto n'est plus un choix volontaire mais contraint. Joëlle, par exemple, fait ici référence à deux situations : lorsque son 4x4 est en révision et lorsque Yann, son conjoint, décide de « *prendre la moto* » et qu'elle se voit attribué le rôle de passagère.

Le « *puriste* » se différencie donc du « *motard du dimanche* » pour quatre raisons : il pratique par choix, possède ou utilise exceptionnellement une auto, utilise sa machine quelles que soient les contraintes météorologiques et, enfin, dit ressentir du plaisir même dans une situation qui en semble dépourvu (à l'image de Yann) alors qu'un(e) motard(e) du dimanche évoquera la même expérience en critiquant son absence de confort et de plaisir.

Un facteur secondaire : l'urbain.

L'étude sectorielle de l'ONISR publiée en 2007 permet de cerner une réalité : les pratiquants sont plus nombreux –et donc plus fréquemment tués- dans les départements les plus urbanisés, Île de France, Rhône-Alpes et Lorraine en tête, ainsi que les plus ensoleillés, et tout particulièrement la région Corse, puis la Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Languedoc Roussillon[318]. Si l'usage d'une moto est plus fréquent lorsque le soleil se fait présent, son occurrence est plus marquée au sein du contexte urbain. Il pourrait s'agir ici d'un choix rationnel, correspondant à une facilité de déplacement supérieure, ce que pointe F. Völker[319]. Une analyse qui apparait pourtant comme sujette à caution, la facilité de circulation n'étant pas le seul critère « rationnel » de choix possible. La rapidité de déplacement, la sécurité, le coût, etc. sont également à prendre en compte si l'on considère le choix moto comme choix rationnel. Dans le cas des urbains, le choix du scooter ne serait-il pas plus approprié, du fait de sa plus grande protection aux intempéries, de sa facilité d'usage, de ses rangements divers, etc. ? L'usage urbain de la moto est lié à la rapidité de déplacement qu'elle permet, et même si son usage est effectivement plus fréquent dans les grandes agglomérations, cela n'explique pas l'ensemble des raisons qui président à son usage. L'usage urbain reste spécifique et, de fait, encouragé par l'accroissement du trafic automobile.

[318] Hiérarchie établie selon la « Part des motocyclistes tués dans l'ensemble des tués », et ce pour les exercices 1995 et 2005, Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005 », ONISR, Paris, La Documentation française, 2007, p.56 : « Motocyclistes tués selon la région ».

[319] Frédéric Völker, « L'existence sociale des motards, Introduction à une sociologie des motocyclistes en France », Mémoire de Maîtrise de sociologie non publié, Université de Provence Aix-Marseille I, 2002. Il analyse par exemple p.11 la répartition des motos sur le territoire national afin de prouver que le choix est rationnel car la plupart du temps pratique (ville). Voici ce qu'il en dit : « Ces chiffres nous apparaissent donc comme le prolongement logique de la théorie économique des choix rationnels, en termes de coût du temps particulièrement, puisque les zones les plus peuplées, et donc les plus encombrées, sont aussi les plus peuplées de deux-roues motorisés. »

Ajoutons que les motards sont souvent urbains mais qu'ils se rencontrent également en milieu rural, parcourant les deux espaces de manière indifférenciée dans tous les cas observés lors de notre travail de terrain[320].

1.3. Usage et facteur temps.

Premier élément à pointer concernant les temporalités : pratiquer la moto, se dire passionné de moto, nécessite d'y consacrer du temps. Son volume est variable et s'accroît au cours du passage progressif entre statut de « *motard du dimanche* » et statut de « *puriste* ». Si le « *puriste* » est clairement lié à un certain prestige dans le monde de la moto, il n'en est pas pour autant fréquemment incarné. Devenir « *puriste* » implique en effet une carrière longue, le plus souvent assortie d'un temps important accordé à la moto dans la vie de l'individu concerné. Or on constate, au regard des carrières motardes que nous avons pu reconstituer, que la vie de nos contemporains est faite de sollicitations multiples, d'attachements et de désirs divers, tous chronophages, entrant en concurrence avec « *la passion de la moto* ». Consacrer du temps à sa passion engendre donc souvent des conflits avec les proches, conjoints ou amis, dès lors que l'entourage n'est pas pratiquant. Faire de l'usage de la moto son activité principale empiète nécessairement sur d'autres domaines.

Un usage fonction du temps disponible.

Cela nous mène à un second constat : le type de « *virées* » envisagé va dépendre du temps accordé à l'exercice de la « *passion* ». Untel ne réalisera que des sorties brèves et intenses, sous la forme du « *run* » ou course sur route, par exemple, alors que tel autre appréciera de réaliser un grand nombre de kilomètres en compagnie de ses amis motards, déclarant fièrement à leur arrivée : « *on est des bouffe-bitumes* ». Les sorties, et notamment le but qui va lui être fixé ou pas, dépendent grandement de la variable temps. On constate par exemple que la paternité mène à une pratique d'autant plus sporadique, éloignant peu du domicile conjugal, sans découcher, alors que la maternité mène le plus souvent à l'arrêt, temporaire ou définitif, de la pratique, tant de la motarde que de la passagère. Mais revenons un instant à ce que nous

[320] Remarquons également que la population française est majoritairement urbaine, le ratio rural/urbain était de l'ordre d'un pour cinq lors du recensement de 2006 de l'INSEE.

apprend l'opposition « *puriste* » / « *motard du dimanche* » en termes de temporalité de l'usage.

La météo comme pensée duale du temps.

Le facteur météo est premier pour comprendre l'organisation différentielle de la pratique : ce qui différencie essentiellement le « *puriste* » du « *motard du dimanche* » est la constance de sa pratique *malgré* des conditions météo défavorables. Le discours sur les conditions météo, fréquent chez les motards comme ailleurs, permet de découvrir une représentation particulière du temps. L'année n'y est pas divisée en quatre saisons mais en deux périodes : la « *belle saison* » et « *l'hiver* » où le « *motard du dimanche* » « *remise la moto au garage* ». Ces deux périodes varient en fonction de la situation que l'on prend en considération sur l'axe Nord/Sud et, dans une moindre mesure, Est/Ouest, concernant notre terrain. Le plus au Nord, aux Pays-Bas par exemple, la « *belle saison* » court de mai à septembre, alors que dans le Sud de la France (extrémité sud de notre terrain), elle couvre une période allant de mars à novembre, parfois plus.
La représentation du temps motard est donc scindée en deux catégories d'importance relative selon la situation sur l'axe N/S, ou même davantage selon la situation météo de la région concernée, et notamment son ratio entre ensoleillement et intempéries. La pratique est plus fréquente avec le beau temps, selon nos constats[321], les « *sudistes* » réalisant un grand nombre de trajets à moto alors que les Allemands, par exemple, réalisent un fort kilométrage sur une période de courte durée, le plus souvent estivale.
Ainsi, la pratique et l'usage de la machine évoluent en fonction du critère météo, que l'on peut corréler avec certaines aires géographiques et leur ensoleillement relatif. En général, l'usage se fait moins fréquent au fur et à mesure que les conditions météorologiques se dégradent, à l'exception de quelques pratiquants qui acquièrent alors un statut particulier (les « *puristes* »).

En conséquence nous pouvons constater que les « *puristes* » se font plus rares dès lors que l'on s'intéresse à la partie la plus nordique du terrain ou, de manière générale, à un contexte où les conditions météorologiques seront moins favorables à l'usage d'une motocyclette. Il

[321] Le nombre de motards croisés lors d'un trajet hivernal varie donc considérablement selon que l'on fasse référence à un trajet Saint-Raphaël/Toulon ou Metz/Sarrebruck (Allemagne), au désavantage du second trajet, pourtant plus conséquent (environ 125 km contre 93 km au premier trajet).

s'agit d'ailleurs ici d'une spécificité de notre terrain, d'autres chercheurs ayant démontré que dans certaines circonstances la pratique du « *puriste* » est une impossibilité, à l'image des *Rebels* d'Edmonton, ne pouvant plus circuler à moto malgré leur désir, du fait d'une importante couverture neigeuse[322].

1.4. Usage et variable sexe.

L'usage varie également selon qu'il s'agisse d'un motard ou d'une motarde. Peu de données sont disponibles concernant la question du genre chez les passionnées de moto. Nous ne ferons ici que l'évoquer, pour le développer plus loin étant donné son importance, selon nous décisive.

Convenons pour l'instant que l'usage de la machine présente des spécificités selon que son conducteur soit un homme ou une femme. Le discours sur la différence sexuée et la variabilité de la pratique en terme de genre relaient une représentation courante de l'identité virile, selon laquelle l'homme est du côté de la maîtrise technique, de l'actif alors que la femme sera du côté de l'affectif et de la passivité, une pensée que l'on connait depuis Auguste Comte[323].

Sans entrer davantage dans les détails nous pouvons affirmer que l'usage d'une moto est principalement une « affaire d'hommes »[324], ce que confirment les données statistiques[325] : les hommes sont majoritairement accidentés en tant que conducteurs, pour un ratio de 787 tués hommes pour 24 femmes, au cours de l'exercice 2005 en France, et de 15044 blessés hommes pour 665 femmes. Concernant le conducteur ou la conductrice les pourcentages sont éloquents sur ce même exercice : 2,96% de tuées et 4,2% de blessées (calcul personnel). Ajoutons que les femmes se tuent moins en proportion que les hommes, ce qui plaide en faveur de leur plus grande maîtrise du véhicule, que les motards vont qualifier de plus grande « *prudence* ». Nous y reviendrons lorsque nous travaillerons en détail la question des comportements différentiels selon les sexes. L'écart n'est pourtant pas particulièrement marqué concernant les conducteurs/conductrices, avec un ratio tué(e)s/blessé(e)s de 3,5%/96,5% chez les femmes et 5%/95% chez les hommes, ce qui ouvre la piste d'une

[322] Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995

[323] Comte, Auguste, *Système de politique positive, ou traité de sociologie, instituant la Religion de l'Humanité*, Carilian-Coeury et Dalmont, Paris, tome 1, 1851 ; tome 2, 1852 ; tome 3, 1853 ; tome 4, 1854

[324] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476

[325] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, Paris, La Documentation française, 2007, tableau P.59 : « Victimes selon la place occupée et le sexe ».

représentation de la différence sexuée non fondée sur une appréciation objective des faits, donc en terme de valeur relative des sexes.

Si une tendance devait être retenue suite à l'exploitation de ce document, il faudrait retenir que les femmes sont majoritairement accidentées en temps que passagères : 40 tuées pour 30 tués et 1237 blessées pour 681 blessés. Elles forment ainsi 57% des passagers tués et 64,5% des passagers blessés. Ouvrant sur le questionnement genré et l'inégale qualification des sexes, on peut en déduire que, comme le veut un dicton motard, « *la place de la femme, c'est derrière* », c'est-à-dire celle de passagère, alors que l'homme est majoritairement conducteur. Nous pouvons donc affirmer, en corrélation avec nos constats de terrain, que la pratique de la moto confère une place particulière à l'homme et à la femme. Cette tendance récurrente incite à penser cette division sexuée des places comme essentielle dans les représentations de la pratique.

1.5. Usage et variable âge.

A la lecture du tableau « victimes selon l'âge », un constat peut être réalisé, permettant de tirer quelques enseignements généraux concernant l'âge des pratiquants : le plus grand nombre de tués et de blessés couvre quatre classes d'âge définies par l'ONISR, à savoir 20-24 ans, 25-29 ans, 30-34 ans et 35-49 ans[326]. La dernière catégorie présente les chiffres les plus élevés, ce que nous ne pouvons interpréter clairement étant donné qu'elle concerne une différence d'âge de 15 ans, pour 4 concernant les autres catégories. Cumulant les trois premières (20-34 ans) on arrive à des chiffres supérieurs pour un écart de 14 ans. Considérons donc que la moto est surtout d'usage chez les 20-34 ans, puis chez les 35-49 ans, même si ce constat présuppose alors une prise de risque égale à âges différents. Cela pose également la question de la pertinence des catégories statistiques choisies[327]. Ajoutons à ce constat que les conducteurs sont de plus en plus victimes d'accidents et de décès lorsque leur âge progresse de 18 à 22 ans (exercices 1995 et 2005) puis, en moyenne, de moins en moins, malgré une courbe en creux et crêtes[328]. Ces constats iraient dans le sens d'un usage de la machine dans un premier temps fruit d'une certaine « fougue de la jeunesse », avant de s'assagir progressivement au fil de l'avancée en âge.

[326] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, Paris, La Documentation française, 2007, p.60
[327] Ce dont conviennent les analystes, *Ibid*., p.61.
[328] *Ibid*., p.62

Les carrières motardes observées sont corrélées avec ce constat, tout en le pondérant. Il aurait fallu suivre les motards concernés sur une période plus longue afin de saisir une évolution significative de leur usage en fonction de la variable âge. Pourtant quelques tendances se dessinent.

La première est l'importance du facteur « couple » dans la pacification de l'usage, et tout particulièrement du facteur « enfant ». Ce dernier conduit l'individu à choisir, le plus souvent, de « *faire face à ses responsabilités* », donc à ne plus vivre ce qu'il appelle sa passion sur le même mode : la prise de risque renvoyant dans ces conditions à une mauvaise image, devenant même la preuve d'une absence de maturité. Le statut de père prévaut alors sur celui de motard, celui de mère de manière encore plus radicale. Remarquons également qu'une seconde classe d'âge, non évidente dans le travail de l'ONISR, est pointée par nos informateurs : les motards d'une cinquantaine d'années, nouveaux venus dans le monde de la moto. En effet, ces derniers disposent de ressources économiques conséquentes et acquièrent des machines « sportives », très performantes et accidentogènes. Nous avons pourtant peu constaté ce cas de figure sur le terrain. La plupart des motards ont une pratique se pacifiant aux alentours de 30-35 ans, période qui correspond le plus souvent aux responsabilités familiales. François Portet souligne ce même élément, notamment par le biais de l'influence des compagnes[329].

Au-delà de ces quelques variables très générales, il est difficile d'établir un rapport de cause à effet entre l'âge du pratiquant et l'usage de la machine. Le plus souvent l'âge pacifie effectivement la pratique, sous l'impulsion de la compagne, bien que les contre-exemples soient nombreux. Le discours type peut être présenté avec Lucien, 31 ans au moment de l'entretien :

« *Ben je dirai que je définirai ça par des tranches d'âge moi parce que... ouais pour les... c'est toujours l'histoire de dire, ouais, la folie de la jeunesse, comme ça mais... moi je pense pas que, dans mon entourage y'en a plusieurs qui ont à peu près mon âge, y'en a certains qui sont vraiment des... des fracassés de première quoi. Ben là j'en, par exemple, j'en connais un (...) il avait un (...) supermotard et euh... j'veux dire c'était le genre à mettre des pneus euh... des pneus quasiment slicks* (n.b. : lisses) *dessus pour faire euh, pour faire plein de bêtises en ville euh, allumer les, les autres au feu, partir comme un, comme un boulet de canon (...)* ».

[329] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476, notamment p.473 et suivantes.

Ne parvenant pas à dégager clairement l'importance de l'âge dans l'évolution de l'usage, au-delà du constat banal de la pacification du comportement au fil de l'avancée en âge, prenons le parti d'éclairer l'évolution de l'usage par l'avancée non en âge mais dans la carrière motarde. Ce faisant nous postulons l'importance d'un facteur dans l'évolution de l'usage : l'expérience. Nous ne pouvons exposer ce propos dans l'immédiat, il ne prend son sens qu'au regard du système de représentations motardes que nous exposerons plus avant, une fois évoquée la culture matérielle engagée lors de l'usage de la machine.

2. La culture matérielle engagée dans l'usage.

L'usage de la machine peut être compris comme un agencement homme-machine-environnement, ce qui impose de s'intéresser à ces termes et à leur devenir[330]. En effet, l'agencement provoque une évolution de la nature des termes engagés, par leur usage. Le premier élément engagé est formé de ce que les anthropologues nomment une culture matérielle.

La culture matérielle est l'ensemble des objets manufacturés conçus par l'homme[331]. L'expression traduit la possibilité de lire ces objets comme des traces, ou conséquences, traduisant tout ou partie de l'action humaine dans un contexte situé. Sollicitant la notion dans le cadre de l'approche de la « *passion de la moto* », l'inventaire de sa culture matérielle permet de saisir des logiques, réalités de la pratique et représentations inhérentes au groupe, traduites dans les objets. Concernant notre objet, la culture matérielle est constituée de l'objet moto, mais également de tout un ensemble d'objets hétéroclites, souvent peu connus des non-

[330] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999

[331] Pour Jean-Pierre Warnier (« Culture matérielle », in Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.121-122), on entend par culture matérielle « l'ensemble des objets faits de main d'homme –aussi appelés « artefacts »- et considérés sous l'angle social et culturel comme corrélats de l'action individuelle et collective. Sont exclus de la définition tous les éléments matériels non manufacturés, qui ne servent que de cadre environnemental aux actions humaines. Chaque société humaine dispose d'un stock de culture matérielle qu'elle propose aux sujets, qui la différencie des autres sociétés, et qui différencie les sujets les uns des autres selon les inventaires d'objets qu'ils « incorporent » dans l'action de manière privilégiée (homme ou femme, jeunes ou vieux, riches ou pauvres, etc.). » La culture matérielle motarde est donc, entre autres éléments, ce qui fait sa spécificité. Elle est diverse et complexe, corrélée avec les variables internes à la population concernées : sexe/âge/etc. Si on associe traditionnellement une culture matérielle à une culture, on évitera de parler d'une culture motarde, pour préférer l'étude de la culture matérielle engagée dans une pratique.

pratiquants, dont l'ethnologue peut dresser l'inventaire sous la catégorie de l'équipement motard.

2.1. L'équipement : inventaire.

Nous avons vu précédemment que l'équipement contribue à façonner l'image du motard ainsi qu'à l'associer à la figure du sauvage : la couleur essentiellement noire, le cuir, sa forme, etc., tout concourt à désigner la piste de la sauvagerie. Pourtant l'équipement du motard ne peut se résumer à ces quelques caractéristiques, masquant le corps, empêchant la femme de dévoiler sa féminité, si ce n'est par le maquillage des yeux ou sa « *queue de cheval* », et l'homme d'être reconnu.

De quoi se compose l'équipement du « passionné de moto » ?

Si quelques traits récurrents peuvent être désignés –omniprésence du noir et du cuir, casque- l'équipement n'est pas universel, il est varié, comme l'habillement du piéton, mais en fonction de codes différents. Il doit être protecteur, pratique, isoler du vent et autres éléments météorologiques, avoir une esthétique plaisante et ne pas rendre « *ridicule* », ce qui peut se comprendre de façon très diverse selon les individus[332]. Ces différents critères sont variables selon l'usage du vêtement, certains étant définis comme « *polyvalents* », à l'image du casque modulable, dont la mentonnière peut être basculée pour dégager le menton et le visage, et la veste « *mi-saison avec doublure détachable* ».

Les relevés réalisés sur le terrain permettent de préciser que l'équipement du motard, ou de la motarde, est composé de quelques essentiels : casque, blouson, gants, bottes, pantalon[333]. Il

[332] Pour Albert, par exemple, il faut savoir « *ne pas s'habiller comme un clown* », c'est-à-dire éviter les couleurs « *fluo, flashy* », privilégier les teintes sombres. L'équipement souvent désigné par le terme de « *clown* », « *cosmonaute* », « *robocop* » ou « *bioman* » est celui caractéristique des motards « sportifs ». Ils arborent généralement une combinaison de cuir intégrale de couleur vive, parée de renforts à divers endroits (dos, coudes, épaules, tibias, hanches) et de « *sliders* » aux genoux, excroissances touchant le bitume en virage, lorsque le motard applique la technique du « déhanché » empruntée à la course moto.

[333] Principalement ici par l'intermédiaire des magazines spécialisés *Moto 2* et *Moto Magazine*, auxquels je me suis abonné au cours du travail de terrain, ainsi que *Moto Revue*, *Moto Journal*, *Moto et motards*, *Café Racer*, *L'Intégral* et *Motor Cyclist*, pour les principaux. S'y ajoutent les catalogues d'équipementiers les plus célèbres au sein du monde motard : Dafy Moto, Moto Axxe Boutique (des chaine de magasins spécialisés en équipement du motard et de la moto, dont il existe des franchises dans toutes les régions de France), La centrale du casque (Paris), Louis Mottorad (Allemagne), etc. Les relevés d'équipements ont été réalisés à la fois sur catalogue et en magasin lorsque l'occasion se présentait, par exemple lors d'une « *virée shopping* » à Sarrebruck ou Andorre.

s'agit alors de la « *panoplie* » complète, un terme souvent rencontré sur le terrain, sur lequel nous reviendrons. Des ensembles sont donc composés sur la base de ces éléments, à l'image des tenues assorties afin de rouler « *avec style* », comme l'ensemble « *Chic City* » ou celui dénommé « *Fashion Victim* »[334]. Si l'on en croit les entretiens, l'équipement minimal du motard est effectivement composé de ces éléments, même si le pantalon n'est quasiment jamais cité, à l'image du propos de Paul : « *Le casque, la veste, les gants et les bottes, c'est le minimum* ». S'y ajoute un pantalon, le plus souvent de type « *jean* », bleu ou noir, choisi pour ses propriétés supposées de résistance à l'abrasion. Les motards rencontrés pensent que cet élément d'équipement leur permet un minimum de protection sans sacrifier leur « *look* » et en assurant leur confort, une fois redevenus piétons.

Ce « *minimum vital* », au sens de protection minimale, présente des variations, en fonction du type de trajet. Le domaine urbain est celui qui autorise le plus de latitude : caque « *jet* », c'est-à-dire sans protection faciale et du menton, veste légère non spécifique à la moto, chaussures de ville ou gants non dédiés à la pratique de la moto. A l'inverse lorsque le parcours s'allonge et que la vitesse augmente, le « *minimum vital* » ne suffit plus. Pour traverser la France par l'autoroute, par exemple afin de se rendre sur son lieu de vacances, le motard s'équipe généralement « *tout cuir* », sans omettre une part de la panoplie complète, y compris le pantalon renforcé et/ou en cuir.

L'équipement est également modulé en fonction des conditions, ce qui impose la possession d'une garde-robe importante. Faisant référence à mon expérience de terrain je me suis équipé lors de la formation au permis A de la manière suivante : casque intégral moyenne gamme, blouson textile « *mi-saison* » avec protections incorporées et doublure amovible, gants « *mi-saison* » ainsi que des « *sous-gants* » en soie[335] et des chaussures montantes non spécifiques à la moto. Dès les premiers longs trajets pour accéder à un terrain éloigné, et les premières sorties hivernales, j'ai compris la nécessité de m'équiper davantage. Au fil de 6 années de terrain j'ai ainsi accumulé trois casques (un « *jet* » offert par un informateur, un « *intégral* » et un « *modulable* »), trois vestes (une « *mi-saison* » en textile, une en cuir et une polyvalente et « sobre », que j'utilise en cycle urbain), deux pantalons spécifiques (un « *jean renforcé en kevlar* » et un cuir), deux paires de bottes (montantes en cuir renforcé et basses) et trois paires de gants (« *hiver* », « *mi-saison* » et « *été* »).

[334] « Etre équipé sans ressembler à un clown », *Moto 2*, n°144, Janvier 2002, p.44-55, ces deux ensembles sont présentés p.50 et p.51.

[335] Destinés à conserver la chaleur, étant donné que la phase de formation au permis A a été réalisée d'octobre à février, dans l'Est de la France.

S'équiper avant l'averse.

S'y ajoute l'équipement de la machine : « *pare-cylindre* », « *top-case* », « *sacoche de réservoir* » et/ou « *valises* », « *saut de vent* », « *bulle* » ou « *pare-brise* », « *petits clignotants* », etc., tout un ensemble que l'on peut saisir par le biais de leurs objectifs essentiels : développer les aspects pratiques et esthétiques.

Se déguiser.

La répétition récurrente de l'expression « *panoplie* » ouvre un questionnement éclairé par une anecdote de terrain. Lors de la tenue du salon moto d'Hettange-Grande[336], je retrouvai Loïc, un de mes informateurs, sur un parking à proximité de son logement. Je ne l'ai pas reconnu. Il utilisait habituellement une Kawasaki 1200 ZXR, moto de type « *sportive* » et était équipé

[336] Le 6 avril 2003, phase de terrain de 14h30 à 18h40.

comme la majorité des motards (bottes, veste en cuir, intégral sombre, gants noirs) alors que ce jour il venait au rendez-vous au guidon d'une Yamaha 1100 Drag-Star, moto de type « *custom* », et portait un équipement très différent. Voici ce que nous avons pu noter concernant cette phase de terrain (extraits de carnet de terrain) :

(…) Je retrouve Loïc sur le parking, il arrive avec sa Yamaha 1100 Dragstar, moto de type « custom » qu'il cherche à vendre. Il a également une Kawasaki 1200 ZX-R, de type sportive, en « full-power », qui est une machine très puissante (environ 180 chevaux pour plus de 300 km/h). Etonnant, ces deux motos sont d'un type vraiment très opposé, il déclare qu'une l'a attirée car il voulait « *la plus extrême* » alors que l'autre était un « *coup de foudre* ». Il a d'ailleurs très peu roulé avec le custom, qu'il « *n'ose pas sortir sous la pluie* ». Il me dit qu'il a acheté un échappement « *plus libre* », « *en fait deux tubes vides* » pour changer la sonorité du moteur. Il dit également avoir acheté cette moto car elle avait « *la même couleur que son blouson, sinon je l'aurai pas acheté en gris* » alors que son blouson est jaune et la moto couleur « *or* ». (…) Nous faisons le trajet pour aller chez lui par une petite route puis en ville. (…) Il me montre son équipement avec des gants spéciaux pour la sportive et d'autres pour le custom. Le casque pour le custom n'est « *pas homologué* », il le mets avec un bandana en masque (+ pince pour le nez) et des lunettes imitant les lunettes utilisées par les motards il y a longtemps. Il a également un « *plastron* » qui permet de rester au chaud car « *le custom y'a aucune protection, pas comme la 12 R* » qui a un carénage. Il utilise des élastiques pour serrer ses sous-gants afin que l'air ne rentre pas ! (…)

Cette phase de terrain permet de comprendre que l'équipement est certes choisi en fonction de critères objectifs (sécurité, protection aux conditions météo) mais également en lieu à un souci esthétique : le motard doit s'accorder à sa machine, chevauchant une moto couleur or il ne revêtira pas un blouson bleu. Sur une « sportive » le casque intégral est de rigueur, au guidon d'un « *custom* » il faut porter un « *jet* » ou un « *bol* »[337]. L'équipement est donc à comprendre en lien avec un style, en fonction de la machine chevauchée. C'est pourquoi Loïc avait dans sa garde robe deux tenues complètes totalement différentes, proposant deux images différentes. Ce faisant, nous pouvons dire que le motard se déguise.

Pour Martine Segalen étudiant la course à pied[338], parer son corps, utiliser un « déguisement », est le propre des enfants et relève d'un renversement avec l'uniforme porté au quotidien[339]. Si le sport et le spectacle que l'auteur souligne le permettent, la pratique de la moto également. Lors de l'usage de la machine le motard équipe son corps, le déguise, travestissant son identité. Suivant l'auteur on peut qualifier l'ensemble des fonctions

[337] Le casque « *jet* » couvre l'ensemble de la boite crânienne, du bas des joues à la nuque et au front, alors que le « *bol* » correspond aux casques courants des années 50, couvrant essentiellement le haut de la boite crânienne. Ils ne sont pas homologués pour un usage routier en Europe, à l'inverse des Etats-Unis ou les « *bikers* » sont friands de cet équipement minimaliste. On le rencontre également sous le terme de « *casquette* ».
[338] Segalen, Martine, « Courses-passions : de l'ascétisme à la fête » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.407-432
[339] *Ibid*., p.423-425

techniques du déguisement : celui-ci n'est pas que technique, il est aussi ludique et esthétique[340].

L'équipement du motard a une fonction fondamentale de protection du corps. Il est donc composé de matières résistantes à l'abrasion -cuir, kevlar, titane, etc.- et équipé d'inserts amortissant les chocs, que les motards nomment « *protections* », un ensemble le plus souvent composées des « *coudières* », « *genouillères* », « *épaulières* » et « *dorsale* ».

Sa seconde fonction est ludique, car sert d'appui à l'usage de la machine orienté vers les sensations, à l'image du casque permettant d'isoler des « *courants d'air* », ou du « *slider* »[341], permettant de poser son genou au sol en virage, lors de l'inclinaison de la machine, pour « *avoir un repère, un troisième point d'appui* », ou encore d'ajouts voués à susciter la sympathie tels les oreilles de tigre en peluche collées de part et d'autre du casque.

Troisième fonction : l'esthétique. Par ses formes, ses couleurs –essentiellement le noir-, ses motifs –animaux sauvages ou idéogrammes japonais par exemple-, l'équipement induit une esthétique spécifiquement motarde, dont il existe différentes variantes.
Ajoutons que l'équipement tend à se « sexuer ». Nous avons en effet pu constater au cours des années de terrain l'apparition d'équipements dédiés aux femmes. Dans un premier temps, il s'agissait de vestes « homme » quelque peu remaniées afin de s'adapter à la morphologie féminine, puis une ligne spécifique s'est développée chez quelques équipementiers. Aujourd'hui, tous possèdent dans leur catalogue des produits dits spécifiquement féminins et l'on peut s'équiper de pied en cap en se rendant, par exemple, chez « SDéesse » ou « LNLM » à Paris, magasins spécialisés dans l'équipement moto au féminin. Le déguisement féminin se développe en se définissant par opposition à celui, viril, de l'homme, tout en partant des mêmes bases techniques. Le caractère féminin est traduit par le biais d'une coupe essayant de souligner certaines formes, évoquant la beauté et non la force, à savoir des courbes (hanches), et par l'usage de couleurs claires, opposées au traditionnel noir du cuir de motard. Finalement l'équipement féminin tend dans l'ensemble à atténuer l'image de force, le pouvoir lié à la dimension sauvage de la « *passion de la moto* », associé à l'équipement masculin, en

[340] *Ibid*., p.424
[341] Le « *slider* » est emprunté au monde de la compétition où il existe depuis les années 70, il est composé d'une pièce ovale en résine résistante et glissant sur le bitume, permettant au motard de poser son genou au sol sans de blesser. S'agissant de la conduite sur route cet élément se rencontre de manière peu fréquente en comparaison à la pratique sur circuit et bien souvent il est plus ornemental qu'effectivement sollicité.

accordant une importance première à l'esthétique, argument principal de vente pour les vêtements féminins[342]. La frontière entre virilité et féminité est alors entretenue.
Au-delà de la diversité entre équipement masculin et féminin qui apparait de nos jours, on peut distinguer différents déguisements principaux.

Un panel varié de déguisements possibles.

François Portet dressait en 1998 un descriptif des différents styles de tenue des motards rencontrés sur le terrain. Il distinguait alors trois styles : « minimal », « anglais » et « compétition », auxquels s'ajoutent des velléités d'identification commune au sein d'un groupe par le port de la « jacket », cette veste de jean sans manches, ornementée et portée par-dessus l'équipement[343]. Reprenant ce principe descriptif à partir de nos données de terrain, il est possible de mettre à jour quelques figures esthétiques redondantes, que l'on peut désigner comme différents styles en fonction desquels les motards vont se déguiser. Ils sont au nombre de sept.

On rencontre tout d'abord le style « classique », le plus courant, le motard étant équipé d'un blouson de cuir noir, portant parfois des motifs ou touches de couleur, d'un casque intégral assorti, des gants de cuir ou en synthétique noirs, plus rarement de couleur, un pantalon en jean et des bottes ou chaussures montantes simples et sobres.

Vient ensuite le style « sobre et discret », le plus souvent rencontré en contexte urbain, composé d'une veste sombre, non immédiatement identifiable comme dédiée à la pratique de

[342] J'ai depuis constaté dans différentes échoppes spécialisées de nombreuses propositions de vêtements dits féminins qui semblent ne pas quitter les présentoirs. Un vendeur interrogé sur le sujet avouera laconiquement : « *ça se vends pas, ou alors aux mecs pour leurs copines.* » Il semble donc qu'il y ait un décalage entre le désir commercial de toucher un nouveau public et la réalité d'une pratique fortement masculine.

[343] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476, et plus spécialement p.467 : « Le caractère ostentatoire de la confrontation des machines est rehaussé par celui des tenues des motards. Pourtant, dans notre groupe, les vêtements restent relativement discrets. Ils peuvent être répartis en trois variantes de styles : le style « minimal » qui comprend le blouson de cuir « motard », avec fermeture éclair sur le côté, épaules et coudes matelassés et surpiqûres. Il est porté avec un jean et des bottes. Le style « anglais » plus recherché et archaïque comprend une veste longue de toile huilée (« barbour »), associée avec un casque « bol » et les lunettes de motos à facettes. Dernière variante, la combinaison de cuir de couleurs vives, vêtement coûteux et directement emprunté à la compétition. Mais d'autres clubs affichent des tenues et des emblèmes plus homogènes ou provocateurs : les membres d'un même club ont passé la « jacket » (la conservation du terme américain témoigne de l'emprunt aux Hell's Angels américains) sur le blouson de cuir : c'est une veste ou un gilet sans manches en jean ou en peau retournée qui peut recevoir de multiples décorations ; des noms et des devises y sont cousus en application ou cloutés, et des inscriptions sont peintes ou dessinées au crayon feutre. »

la moto, un type de casque variable (jet, modulaire ou intégral) mais toujours caractérisé par sa sobriété (couleurs sombres), des gants noirs ou beige, les chaussures et pantalon étant le plus souvent ceux portés au quotidien (jean, tergal, velours, etc.).

A l'opposé de ce dernier on perçoit plus aisément le style « pilote », constitué par identification à la compétition moto. Le port d'une combinaison intégrale ou d'un ensemble deux pièces (pantalon-veste raccordés par une fermeture éclair) en cuir est de rigueur. Souvent de couleur vive, il peut porter de nombreuses références aux marques d'équipementiers (Bering, Dainese, etc.), de constructeurs moto (Yamaha, Ducati, etc.), de manufacturiers pneumatiques (Michelin, Bridgestone, etc.) ou de sponsors investis dans la course moto (Alice, Fiat, etc.). Le casque, les bottes et les gants sont, dans l'idéal, assortis. Tous ces vêtements sont caractérisés par leur complexité, coques articulées, empiècements carbone sur les doigts ou Titane sur les genoux, « *sliders* » ou bottes anti-torsion, etc. Ces équipement sont clairement conçus pour un usage « circuit » et sont peu adaptés à la marche à pied, ce qui provoque une démarche particulière à ces motards friands des terrasses de café ensoleillées. Tels des cosmonautes, ils paraissent alors bien engoncés dans leur équipement.
Le « pilote » n'est pas un style nouveau, et François Portet le soulignait déjà sous la rubrique « compétition ». Il en va de même du « routard », équipé intégralement en cuir noir, portant des bottes et des gants de moto, ainsi qu'un casque intégral ou modulable. Cette tenue est souvent revêtue pour les longs trajets.

Autre style traditionnel : le « rebel ». Il fait écho à l'image stéréotypée de la passion de la moto, et se fonde sur l'image des « *Hell's Angels* », les anges de l'enfer. Il nous semble qu'il se raréfie pourtant, un constat qui serait à confirmer au regard d'autres observations davantage ciblées. Il s'agit peut-être ici d'un effet du terrain fréquenté. Ce style se compose de bottes, du type « *Go West* » ou « *Santiags* », d'un blouson en cuir noir ou en jean, parfois un blouson de type « *aviateur* » ou « *bomber* », sur lequel sont apposés en ordre dispersé écussons, pin's, inscriptions diverses, d'un casque de type « *jet* », plus rarement un intégral. Dans ce dernier cas il s'agit le plus souvent d'un modèle qualifié d'« *agressif* », ressemblant par exemple à une tête de mort. Une exception a été rencontrée de temps à autre : un casque modulable, toujours du même modèle, inspiré des casques de pilotes d'hélicoptères américains, donc d'un « *look* » particulier. Nous n'avons que rarement constaté le port de la « jacket » à laquelle fait allusion F. Portet, et essentiellement dans les pays nordiques, là où il est vrai que le style de moto « *custom* », le plus souvent associé au style « rebel » est le plus populaire.

Si nous n'avons que peu constaté sur le terrain le style « rebel », celui « néo-rétro » tend à se développer. Il s'agit d'une version réactualisée du style « anglais » qu'évoquait F. Portet. La moto associée est le plus souvent un « roadster », mais de préférence un « *café-racer* », soit une moto modifiée afin de la rendre davantage sportive d'apparence, selon les références des années 50 à 70[344]. Ce style évoque un temps « *héroïque et révolu* », ou la passion de la moto était censée se vivre plus intensément. Ce style puise donc ses références dans le passé, par un casque de type « *jet* » ou « *bol* », jamais d'intégral[345], une veste en cuir rétro, présentant par exemple un col en fourrure, des surpiqûres, ou étant similaire à celle portée par Marlon Brando dans *L'équipée sauvage*, ainsi qu'un pantalon en jean ou en cuir. Des motifs ornent parfois les vêtements, symbolisant la nostalgie d'un passé révolu, par le biais de symboles tels « Ace Café London », « Tourist Trophy, Isle of Man », « Club 59 », « Ton-Up Boys »[346], etc.

Enfin un dernier style peut être décrit, que nous nommerons « estival ». C'est un style minimaliste, où l'individu choisit de ne pas s'équiper comme un motard, mais uniquement d'un minimum que l'ensemble des pratiquants juge comme insuffisant. Sa forme la plus simple consiste à porter uniquement un casque, le plus léger possible. Nous avons ainsi pu observer à de nombreuses reprises le port d'une bombe d'équitation dans le Sud de la France, au Portugal ou encore à Paris, toujours en été, accompagné d'un T-shirt et d'un short, parfois de sandales. Les variantes sont pourtant multiples, allant jusqu'à l'équipement constitué d'un jet ou d'un intégral ainsi que de gants légers, souvent issus du monde de la moto « *tout-terrain* », donc en matière synthétique.

Le motard n'a que l'embarras du choix entre divers styles possibles, les plus courants restant, d'après notre expérience de terrain, le style « classique », celui « sobre et discret » et celui « pilote ». La proportion évolue pourtant en fonction des aires considérées et des contraintes météorologiques qui y sont associées. Ajoutons que le motard peut aller d'un style à l'autre et

[344] Les modifications les plus courantes sont le remplacement du guidon pour des « *guidons bracelets* » induisant une position basculée sur l'avant, de la selle pour une « *monoplace avec dosseret* », du réservoir par un modèle fin en alu ou « *goutte d'eau* » et de « *commandes reculées* » provoquant un recul des repose-pieds et des commandes au pied, contribuant là aussi à une position « *sportive* » c'est-à-dire penchée vers l'avant, en appui sur les avant-bras.

[345] Il est amusant de saisir en quoi il s'agit là d'une réinvention de la tradition davantage que d'un réinvestissement, le premier casque intégral datant de 1965 (de marque Bell, Etats-Unis). Sans doute est-il trop d'actualité aujourd'hui pour permettre un style nettement différencié et caractérisé par son authenticité supposée.

[346] Le « *ton* » désigne dans un anglais courant la barrière psychologie des 100 Mph. Pour entrer dans le club des « Ton-Up Boys » il fallait ainsi sacrifier au rituel du passage du « *ton* », sans quoi on ne pouvait voir sa valeur reconnue. Ce modeste 100mph (160 km/h environ) est aujourd'hui accessible à la première machine « basique » de 500cm3 de cylindrée. Elle n'a donc de sens qu'en faisant écho au passé.

varier ainsi ses identités esthétiques d'usager, « pilote » le dimanche et « sobre et discret » pour se rendre au travail le lundi matin. La « passion de la moto » met donc à disposition un ensemble alternatif possible, ouvrant sur le ludique, avec lequel le motard va pouvoir composer et créer un rapport au monde qui ne se résume pas à une prise de risque.

2.2. La machine : une question de choix.

Le motard passe un temps conséquent à admirer sa future monture, se renseignant sur ses détails techniques, consultant les essais du modèle désiré dans la presse spécialisée, échangeant avec d'autres motards possédant la dite machine, au hasard des rencontres ou sur un forum dédié. Ce faisant le motard « *rêve* », selon son propre terme, c'est-à-dire qu'il se raconte une histoire, celle qu'il imagine en tant que récit de l'usage à venir, permis par l'objet. La machine est donc choisie à dessein parmi différentes catégories et modèles, afin d'approcher par l'objet l'usage escompté, supposé autorisé par celui-ci. Le choix de la machine nous révèle donc un élément concernant le rapport au monde que l'individu souhaite construire, sur l'alternative qu'il souhaite mettre en œuvre.

La question du choix individuel du modèle de moto.

Il existe différents types de machines susceptibles d'être acquises par le motard au fil de sa carrière. Cette variété permet à tous d'exprimer leur singularité, au-delà de leur appartenance commune à ce qu'ils nomment « *la grande famille des motards* ». En réalité, comme dans toute famille, les membres de la fratrie cherchent à se distinguer les uns des autres. Pour cela ils procèdent souvent à des micro-adhésions. On retrouve ce phénomène chez C. Le Bart[347], pour qui les fans des Beatles se distinguent les unes des autres en faisant référence, alors qu'ils expliquent leur attachement au groupe, à telle ou telle partie de l'œuvre, ou à tel ou tel membre du groupe. Il en va de même chez les motards, qui adhèrent à des sous-familles au sein de la passion de la moto, à l'image de ce motard qui déclare : « *j'ai toujours été très Kawa* », formule traduisant une identification. On trouve également les passionnés de Harley-Davidson, les « *Ducat-addicts* » ou « *Ducatistes* », c'est-à-dire fans de la marque Italienne Ducati, ceux qui ne jurent que par un style de machine : le « roadster » ou le « trail », en

[347] Le Bart, Christian, « Stratégies identitaires des fans. L'optimum de différenciation », *Revue française de sociologie*, 2004/2, Vol.45, p.283-306

arguant de ses capacités supérieures aux autre machines, les adeptes des petites cylindrées ou des « *gros cubes* », ceux des « *quatre cylindres et de leur puissance* » ou des « *bicylindres et leur coup de pied au cul* », des moteurs « *deux temps* » ou « *quatre temps* », etc. Il existe donc une infinité de combinaisons et de variables, permettant de conserver une différenciation des individus malgré l'appartenance commune.

Ces micro-appartenances n'empêchent pas l'individu d'avoir un usage privilégié, évoluant parfois au fil de sa carrière. Il va donc choisir la machine qui le permettra à son sens de le satisfaire de la meilleure façon. Pourtant, les obstacles sont parfois insurmontables, à l'image de Marcel qui désirait acquérir une moto lui fournissant de « *l'image sociale* », c'est-à-dire « *prestigieux* », valorisant, selon lui, aux yeux d'autrui, et lui permettant de « *faire la course* ». Fils d'un directeur de moto école, il s'est vu offrir, après avoir obtenu son permis, une « *Honda 125 Rebel* », moto du type Custom, de cylindrée et puissance limitées. Dans ce cas, l'injonction parentale va contrecarrer les projets du jeune Marcel, l'empêchant de réaliser son désir. Notons d'ailleurs l'attitude de son père, permettant de comprendre que la machine influence également l'usage, ne serait-ce que par ses limites techniques. Ainsi, la « *Honda 125 Rebel* » ne dépasse pas les 95km/h, ce qui évitera nécessairement à Marcel de franchir ce seuil.
Nous ne pouvons pour autant affirmer que la machine conditionne le comportement de l'individu, qui reste en dernier lieu responsable de l'usage de la machine. Ainsi Franck, un Montpelliérain de 53 ans, affirme-t-il :

« (…) La moto est un « pousse-au-crime ». Même si nous sommes des gens sages et responsables, c'est un peu « Docteur Jekyll et Mister Hyde ». J'ai beau avoir dépassé les 50 berges, le « Joe Bar Team » est encore vivant. Il n'y a que les Harley qui pourraient m'assagir… mais je les déteste ! Il n'y a donc pas vraiment de solution. »[348]

L'individu choisit donc l'usage qu'il affectionne, et va sélectionner la machine qui y correspond. C'est pourquoi Franck refuse d'acquérir une « Harley », moto du type « custom », n'autorisant que peu d'excès du fait de sa géométrie et de ses performances nettement inférieures aux autres catégories de moto. C'est donc bien l'individu qui détermine l'usage qu'il va faire de la machine, la moto ne pouvant que l'influencer du fait de ses caractéristiques techniques. Il va donc choisir sa moto en fonction de l'usage qu'il estime qu'il en fera. Le cas contraire se rencontre pourtant parfois, le motard choisit alors une

[348] « Sondage exclusif : Les motards sont-ils bons conducteurs ? », *Moto 2*, n°161, 15 avril/15 mai 2003, p.20-24, citation p.23, dans la rubrique « Témoignages motards : La Sécurité Routière et vous ».

machine particulière afin de contraindre ses tendances « naturelles », à l'image de ce motard croisé durant l'été 2007, ayant acquis un « *custom* » afin de « *garder le permis* », bien qu'il déclare affectionner tout particulièrement les motos « *sportives* ».

Un choix orienté au sein de tendances.

Nous pouvons, sur la base des différents témoignages recueillis, dresser un inventaire des choix possibles liés aux usages possibles. Pour ce faire il nous faut prendre quelques raccourcis. En effet, l'usage reste sujet à la variabilité et il est impossible, au regard des observations réalisées, d'en dresser une liste réaliste. Nous pouvons pourtant saisir quelques orientations ou tendances, présentes dans les pratiques motardes, qui vont être corrélées avec un choix de machine, c'est-à-dire un usage escompté. Nous en percevons cinq, que nous pouvons étayer par le biais de quelques prises de positions tranchées liées à l'usage à venir. Elles renvoient au désir de l'homme, relié à des imaginaires produits par la publicité, l'offre commerciale de matériel, l'idée que le motard ou la motarde se fait de la moto comme élément de distinction[349].

Les cinq tendances que l'on peut décrire sont les suivantes : la performance, orientant vers une moto « sportive »[350], éloignant des modèles « basiques » et « custom » ; les sensations, orientant vers les « roadsters » dénués de protection et sollicitant donc davantage le corps ; la route, où la volonté de réaliser des grands trajets, du tourisme au long court, ce qui est le domaine des « GT » et « routières » ; la promenade ou balade se réalise fréquemment avec un « trail », une « custom », une « basique » et, dans une moindre mesure, les « roadsters » ; enfin la tendance trajet domicile-lieu de travail incite à acquérir une mot « routière », « basique », « roadster » ou « trail »[351].

[349] Ce que révèle par exemple l'attachement à une marque, largement partagé chez mes informateurs. Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 15 : L'attachement motard à la marque.
[350] Les catégories définies par les livrets de formation ne correspondent pas à la réalité évoquée sur le terrain. Par exemple « les sportives » sont caractérisées par le fait qu'elles sont « utilisées sur circuit » (« Fiche 5 : Le motard et sa moto », p.80-81, in *Code de la route. Permis de conduire Catégorie Al-A*, Ecolauto, Paris, 1996) alors que parmi l'ensemble des motards conduisant une moto de type « sportive » que j'ai pu rencontrer sur le terrain seuls deux avaient déjà fréquenté un circuit. L'immense majorité des motos sportives sont bel et bien utilisées sur route ouverte. Ajoutons que la catégorie « roadster » n'existe par dans ces livrets, alors qu'elle comprend la majorité des motos vendues au sein du domaine français.
[351] Pour plus de détails sur les caractéristiques des différentes catégories de motos on se reportera aux Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.

Ces choix privilégiés sont également à lier à trois indicateurs : le nombre de passagers engagés par la pratique, la moto « *solo* » orientant vers le « roadster », le « *duo* » vers les « routières » et « *GT* », alors que la pratique exclusivement en groupe se réalise souvent avec des motos « sportives » et des « roadsters » ; le kilométrage escompté, qui en s'élevant accroît l'intérêt des motos de type « *GT* » et « routière » pour leur confort sur long trajet et pour un usage fréquent ; et enfin le rapport à la technique, que l'on peut synthétiser par une métaphore opposant métal et plastique comme synonyme d'authenticité-tradition et technicité-légèreté[352]-performance. L'attrait pour la « *mécanique noble* » s'oppose alors à celui pour la « *mécanique performante* », comme s'oppose le mécanique et l'électronique, ou, pour citer un motard, « *le rock'n roll charpenté à la techno speedée* ». Selon le rapport à la technique on percevra par exemple l'ABS, un équipement nouveau venu dans le monde de la moto, comme une aberration qui « *augmente les distances de freinage* » ou comme un « *progrès certain pour la sécurité* ».

Les prises de position individuelles, expliquant la création d'un agencement unique homme-machine-environnement, sont à saisir en fonction de ces variables. L'usage est donc complexe et singulier, le plus souvent explicité dans la conversation à travers une de ces entrées, par exemple l'intérêt pour les performances absolues de la machine, qui « *font rêver* » certains motards, s'insurger d'autres, comme le démontre cet extrait de courrier de lecteur, opposant raison et performance comme on oppose une moto « basique » à une « sportive » :

« VIVE LES BASIQUES !
(…)
J'achète régulièrement votre revue et j'ai envie aujourd'hui, après deux ans d'utilisation d'une 600 Diversion, d'apporter mon soutien à l'orientation vers la sécurité, aux souhaits pour plus de sagesse, à une prise de conscience des dangers, arguments qui tentent d'apparaître ça et là en contrepoids d'une évolution vers toujours plus de puissance, toujours plus de vitesse, donc encore plus de risques.
Je lis dans MOTO 2 n° 120 que l'âge moyen du « nouveau motard » s'établit à 35 ans. Ce qui correspond, en principe, à une population à responsabilités familiales, avec une certaine expérience, voire une dose de sagesse. Donc, vos divers propos prônant la sécurité et la raison, dénonçant les dangers et le ridicule de la course actuelle à l'hyperpuissance inexploitable rejoignent mes propres réflexions. Malheureusement pour notre image (donc notre intégration), les gros titres et les plus longs articles de la presse moto dans sa globalité sont pour les sportives, des machines qui s'écartent de la piste pour s'offrir aux mains non pas d'un pilote, mais d'un conducteur, et pire encore, avec un débridage quasiment conseillé par les vendeurs pour que le moteur « respire ». Le motard des années 80 pouvait trouver 80 chevaux ; aujourd'hui, le double, dans une circulation qui a doublé aussi. Le

[352] A l'image de ce motard venant d'acquérir le dernier modèle en date des sportives Aprilia, me déclarant fièrement : « *mes jantes en magnésium me font perdre 500g sur le poids non suspendu* ». Il s'agit assurément là d'un désir individuel et d'un élément de prestige lié à la technicité et non d'une optimisation pragmatique ressentie lors d'un usage quotidien.

motard des années 2000, le débutant de 35 ans, sont-ils plus performants, plus prudents, plus adroits ? (…)
M. TERRIAC
19-Sainte-Féréole »[353]

Si nous avons postulé que l'individu est en dernier lieu maître de son action, et décide donc de l'usage de la machine dans la limite de ses caractéristiques techniques, on voit poindre dans le propos des motards un tout autre discours : on aurait tort de sous-estimer l'influence de la machine sur le motard, conditionnant selon eux pour partie l'usage. Il s'agit à notre sens d'un élément central dans la compréhension du rapport à la machine construit spécifiquement chez les motards, par une représentation du rapport homme/moto que nous qualifierons de « dialectique ».

3. Les représentations motardes de l'usage.

Dans son étude du livre dans la maison, Olivier Martin souligne le caractère unique de l'objet, dépendant de son usage[354]. Bien que manufacturé, celui-ci acquiert, du fait de sa manipulation, un vécu, une histoire. Cela se traduit par l'expression « la patine », qui différencie un ouvrage de son semblable, de contenu similaire, mais qui en devient différent. L'usage a ceci de particulier qu'il imprime sur l'objet des marques au fil du temps. Par l'usage, il devient plus qu'un objet produit en grande série, il devient le livre de Mr. X, ou la moto de Mme Y., il devient le support d'une relation entre l'homme et l'objet. Les représentations des différents rapports aux objets varient avec leurs caractéristiques techniques et le vécu qu'elles permettent. Concernant un objet technique complexe tel que la moto, l'homme va construire un ensemble de représentations lui permettant de penser l'histoire vécue avec l'objet, de le personnaliser. Au regard des discours sur le rapport construit entre le motard et sa moto par l'usage nous pouvons cependant, au-delà des vécus individuels, décrire un système de représentations partagé, traduisant un désir.

Gilles Deleuze, dans son « Abécédaire », souligne qu'on ne désire jamais strictement quelqu'un ou quelque chose, comme on dit désirer une femme ou une robe, mais que l'on

[353] « Courrier des lecteurs », *Moto2*, n°122, mai 2000, p.90
[354] Olivier Martin, « Le livre, les livres, dans la maison. Pour une sociologie de l'objet livre. », *in* Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.57-82

désire un ensemble qui l'accompagne. C'est ce rapport, cet agencement, qui suscite le désir, non l'objet. Ainsi, on ne désire pas une moto mais la manière dont on pense qu'elle va s'agencer dans un ensemble et organiser notre être au monde, ce que l'on imagine pouvoir découvrir au fil de la carrière en sa présence. Le désir sous-entend l'usage de l'objet, il rend nécessaire la construction d'un rapport entre différents éléments, nous pouvons le saisir, dans un premier temps, en écoutant les discours motards centrés sur l'agencement homme-moto, que nous appellerons la « dialectique homme-machine ».

3.1. Qu'entend-on par « dialectique » ?

Selon Gilbert Simondon, dans *Du mode d'existence des objets techniques*, la réalité de l'objet technique est souvent passée au second plan derrière celle du travail humain[355]. En ce sens, l'objet technique a toujours été considéré comme instrument ou produit du travail humain. L'auteur souhaite renverser cette perspective afin de saisir ce qu'il y a d'humain dans l'objet technique, en dehors de la relation de travail. Pour ce faire, il se penche sur la technicité, sur une technologie saisie comme lien entre l'homme et le monde, comme médiation entre la nature et l'humain. Cela mène G. Simondon, par son projet de « mécanologie », à rechercher l'essence d'une technique, son origine, en remontant la chaine de son évolution. C'est dans ce contexte de pensée, en lien à l'œuvre de G. Simondon, que l'on découvre la notion de « dialectique homme/machine ».

Ajoutons que le sens dans lequel nous l'entendrons ne rend pas tout à fait justice à l'auteur, pour qui la technicité ne peut se comprendre que par le biais du rapport homme/environnement/machine, tout comme la compréhension du rapport homme/machine comme agencement[356] nous y incite. Nous aborderons ultérieurement la question du rapport à l'environnement. Nous allons ici nous concentrer sur le rapport homme/machine tel que les motards se le représentent, c'est-à-dire tel un rapport dialectique.

Le concept philosophique de « dialectique » est complexe et de sens variés, présent de Platon à Marx, il impose de délimiter son acception dans le cadre de cette thèse.

Nous entendrons par « dialectique » une forme de dialogue, de discussion, de communication, engagée entre deux termes dans une activité commune. Le concept est sollicité afin de

[355] Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier/Res, 1989

[356] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999, pour une synthèse de ce qui est entendu par « agencement », se reporter aux p.84-89

traduire l'idée selon laquelle, pour le motard, il n'y a pas usage d'un objet technique (la moto) mais interaction entre deux termes : l'homme et la machine.

La dialectique, entendue au sens de John Hart dans la préface à G. Simondon[357], constitue une métaphore permettant de saisir la manière dont les pratiquants se figurent le lien unissant homme et machine dans l'usage. Selon J. Hart :

« Simondon a observé que l'objet technique individualisé correspond directement à la dimension humaine. L'individu humain n'est pas dominé par lui (...) et il ne le domine pas non plus, il en fait un prolongement de ses mains ou d'un système prophétique comme dans la technologie du composant. Il ne le domine pas, n'est pas dominé par lui mais entre dans une sorte de dialectique. »

Cette appréciation du rapport homme/objet présente l'avantage de ne pas considérer de coupure entre objet et sujet, présentant un objet maîtrisé et un sujet maître de l'action. Les représentations que nous souhaitons traduire par le concept de dialectique homme-machine est celle d'une lutte d'influence entre les deux termes engagés. Les observations et leur analyse démontrent que cette interaction ne peut être entendue comme un contrôle total d'un des termes engagés sur le second. Il n'existe donc pas, dans les représentations motardes, de domination absolue d'une part comme de l'autre.

La dialectique du maître et de l'esclave chez Hegel[358] en fournit une métaphore éclairante : dans le rapport dialectique sont engagées deux subjectivités en lutte, chacune tentant de dominer l'autre. Le dépassement de cette relation consiste en l'inversion des postures, l'esclave devenant maître de celui qui, pourtant, le domine. Dans le cas de l'usage d'une moto, celle-ci n'est certes pas un sujet, mais elle est pensée par le motard comme douée de volonté[359] et devant être maîtrisée. Remarquons par ailleurs que les motards changent fréquemment de machine, en général une fois qu'ils en ont « *fait le tour* » (Noël), qu'ils la

[357] Hart, John, « Préface », in Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier/Res, 1989, p.I-XIV

[358] Hegel, G. W. F., *Phénoménologie de l'esprit*, Paris, Aubier, 1973. Ma lecture de Hegel est sans doute partielle. Remarquons pourtant que la dialectique du maître et de l'esclave se saisit au regard du rapport différentiel établi entre le maître et la nature –il s'en écarte- et l'esclave et la nature –il s'en approche, s'y familiarise. Ainsi si Chez Gilbert Simondon (*Op. Cit*., 1989) la relation de l'homme à la machine doit se comprendre en lien à un troisième terme, le monde, chez Hegel, s'agissant uniquement de la métaphore du maître et de l'esclave, c'est la relation entre les hommes qui est dépendante du rapport constitué à la nature, issus de places relatives entre les hommes.

[359] Ce que traduit une tendance à l'anthropomorphisation dans les discours traitant de la machine. Quelques exemples chez divers informateurs : « *elle parle* » ; « *c'est une personne une moto* » ; « *je suis entré dans la magasin, elle m'a regardé, j'étais fou !* » ; « *elle me parle, je sens quand quelque chose ne tourne pas rond chez elle* », etc.

« *maîtrise(nt)* » (Franck) ou « *la connais(sent) par cœur, sur le bout des doigts* » (Yann). Le maître refuse alors d'être destitué et de devenir lui-même esclave, ce qui l'incite à dépasser la situation en engageant un nouveau rapport dialectique, modifiant les termes de l'interaction.

3.2. Première caractéristique de la dialectique : l'influence mutuelle homme/machine.

Fabrice : « *(...) la moto, sans motard, elle est rien quoi, tu vois ? Forcément elle va pas rouler toute seule quoi... il faut un motard mais bon il faut aussi que le motard il sache l'utiliser (...). Il faut que, il faut qu'il se fasse à la moto quoi aussi, tu vois ?* »

La logique que nous allons exposer est celle mise en œuvre par les participants, leur permettant d'expliciter leur rapport à la machine. Ce faisant, nous donnons une parole aux acteurs et essayons d'entendre leur conception du rapport homme/machine inhérent à l'usage d'une moto. Un exemple concret constaté chez l'ensemble des pratiquants, à quelques exceptions près, nous en livre l'accès : les motards déclarent conduire de façon différente selon le type de moto concerné. La moto aurai donc, selon eux, une influence non négligeable sur le motard, à l'image de l'exemple paradigmatique de la moto « sportive », imposant une conduite rapide, dynamique, voire « *agressive* », ce qu'évoquent clairement nos informateurs privilégiés :

Fabrice : « *(...) en sportive (...), à cause de la position de conduite t'es un peu moins bien et puis il a sûrement tendance à rouler très vite... et euh... à prendre des risques parce que c'est tentant forcément sur ces engins là hein, ça t'entraîne assez loin. (...) Mais de toute façon c'est évident, tu conduis pas de la même façon quoi... je veux dire, tu conduis une sportive... euh... tu... tu roules de façon sportive.* »

Noël : « *(...) tu sais une CBR 600 c'est un moteur qui a été fait pour euh... pour taper dedans ! Donc euh... bon t'es pas obligé de taper dedans mais tu lui fais mal si enfin, de temps en temps, si tu lui tapes pas dedans quoi !* »

Pour le motard, la machine a une influence sur son comportement. La réciproque est également vraie, ce que l'on peut décrire brièvement à travers un second exemple : lors de l'achat d'une nouvelle moto, le motard dit chercher à imposer son comportement à la machine, afin de voir quelle va être « *sa réaction* ». Se déroule alors une phase d'acclimatation, afin que les deux termes mis en jeu puissent s'accorder. La rencontre entre un motard et une moto rend nécessaire une phase de « *rodage* », modifiant selon les pratiquants les deux parties et permettant de jauger la relation particulière qui se construit.

Celle-ci est en effet toujours vue comme le chemin singulier vers la symbiose, que de nombreux motards appellent « *complicité* ». Motard et machine s'influencent mutuellement, aucun des deux pôles ne maîtrisant totalement l'autre.

Dans cette même appréciation de l'usage, la moto est supposée agir sur son conducteur, du fait de ses caractéristiques techniques et de la manière dont le motard va les appréhender. Certaines restent indépassables et contraignent l'usage, à l'image de ses caractéristiques techniques, d'autres sont plus malléables, et se voient fixées lors du « *rodage* » mutuel de l'homme et de la machine au cours des premiers temps de l'usage. Après une phase de découverte, suivant immédiatement l'achat d'une moto, et la période d'ajustement des termes engagés dans la dialectique, le motard va tenter d'accomplir au mieux la symbiose.
Qu'est-ce que la réalisation d'une symbiose ? Il s'agit de l'usage supposé optimal, du fait de parvenir à se « *fondre avec sa machine* » (Franck), pour « *ne plus faire qu'un* ». Il ne s'agit pas d'un état fini mais d'une évolution-adaptation permanente, comme si l'objet technique changeait de caractéristiques au fil du temps, tout comme le motard change de type de conduite, de comportement. Le rapport à la machine est alors plus qu'une utilisation. Il est le fruit d'une « *complicité* », autorisant tel usage en telles circonstances, signifiant au motard l'attitude à tenir pour faire perdurer ce lien particulier à la machine. Il s'agit donc d'ajuster son comportement en fonction de ce que la machine va « *renvoyer* », tout comme l'affirme David avant de réaliser un « *trajet express* » de 250km :

« *(...) je vais voir, sur les premiers kilomètres... si la bécane je la sens ou si je la sens pas... si je la sens je vais y aller... si je la sens pas, j'irai pas, voilà. Voilà. C'est surtout la moto, la réaction qu'elle a !* »

L'influence mutuelle des deux termes engagés dans la dialectique homme/machine impose donc, dans les représentations motardes, d'ajuster son comportement en fonction de la machine, tout comme celle-ci va réagir au comportement qu'essaie de lui imposer son conducteur. Il s'agit d'atteindre une forme d'équilibre, par un ajustement mutuel et permanent, celui-ci étant, par définition, temporaire. Ce terme est ici synonyme de maîtrise par l'homme de la relation dialectique, son action étant au fondement de ce qu'il se figure comme un dialogue avec la machine, par l'usage.

3.3. Seconde caractéristique de la dialectique : la recherche de maîtrise.

La dialectique est une forme engageant deux termes qui s'influencent mutuellement afin de parvenir à une symbiose, une forme d'équilibre. Ce dernier est perpétuellement remis en cause, au fur et à mesure que les deux termes engagés évoluent. Une nécessité en découle : celle de la maîtrise. Elle va dépendre des caractéristiques centrales mises en jeu à la conduite : habileté de l'homme/caractéristiques techniques de la machine. Ces deux termes devront alors être en adéquation afin de ne pas engendrer un déséquilibre, synonyme dans les discours de risque important d'accident.

Un exemple paradigmatique : le jeune motard détenteur du permis depuis peu -qualifié de « *débutant* », « *bleu bite* », « *jeune conducteur* », « *apprenti* », etc.- possédant une moto du style « sportif » ou une « *grosse cylindrée* », est désigné comme étant le motard « *le plus en danger* ». Un point de vue qui s'explique par l'apparente inadéquation entre l'habileté du « *novice* » et les caractéristiques techniques de la machine, menant à une dialectique déséquilibrée, donc un risque élevé. La moto prend alors l'ascendant sur le motard, le domine et l'entraîne au delà des limites de sa maîtrise, c'est-à-dire dans le domaine de l'extrême. Ce principe s'incarne dans différents cas de figures. Par exemple pour Yann, motard « *puriste* » à la longue carrière (20 ans environ) :

« *(...) un jour tu vas tomber sur un gars qui va te titiller (nb : te provoquer afin de t'inciter à essayer de la dépasser) et puis euh tu vas dépasser tes limites et la machine euh... ben c'est elle qui va te... qui va prendre le dessus et puis tu vas te planter quoi !* ».

Le motard va alors être dévalorisé, car il n'aura pas su composer la dialectique particulière engagée par l'alliance à une moto précise. Ce faisant, il prouve son manque de connaissances de la machine, ainsi que son manque de maîtrise.

Le motard doit donc s'armer de patience afin d'équilibrer la dialectique à laquelle il prend part, une attitude « de bon sens » relevant pour de nombreux motards rencontrés d'une certaine « *sagesse* », qu'exposent d'ailleurs à volonté les motards les plus expérimentés.

Yann, par exemple, regrette le manque de patience des motards, entrainant selon lui trop souvent un déséquilibre de la dialectique, c'est-à-dire un manque de maîtrise de la machine :

« *Les motards en général euh... aiment changer, alors t'as un jeune qui va passer son permis, il va s'acheter une grosse sportive, il va la garder un an et demi et puis euh quand il va tout juste commencer à la maîtriser, il va la changer pour une autre et puis, en fin de compte, pour vraiment maîtriser une machine, il faudrait peut-être la garder plusieurs années et puis euh, et puis la connaître...* »

La conduite adaptée consiste alors à se connaître et à connaître les caractéristiques de sa machine, de même qu'à chercher l'adéquation des caractéristiques essentielles définissant ces deux termes. Y parvenir, « *maîtriser sa machine* », entraîne alors un certain prestige vis-à-vis de ses pairs. A l'inverse, un motard peut posséder une machine très performante, chère, de technicité élevée, etc., si son niveau de compétences de « *pilotage* » apparait inadapté au niveau de performances de sa machine, il sera dévalorisé. Les qualificatifs alors utilisés le révèlent, allant de « *poireau* », « *manche* », à « *rené* » ou « *kéké* », entre autres sobriquets disqualifiant[360].

A l'inverse, parvenir à équilibrer la dialectique alors que la tâche semble ardue mène à l'admiration, à l'image d'une anecdote relatée par David. Il constate la maîtrise technique d'une motarde de petit gabarit, donc supposée « faible », au sens de ses capacités physiques, reliées dans les discours aux aptitudes à maîtriser une machine par sa « *force* » :

« *T'sais, tu vois la meuf, elle pose le onze-cent GSX-R... moi je me mets à genoux devant (elle)... j'baisse la tête hein !* (Silence) *La meuf elle est comme ça, c'est un 55, elle fait 55 kilos... elle tourne un onze-cent GSX-R... moi je tripe là, à mon stade moi je parle pour moi, moi je lui dois le respect grave !* »

Dans ce cas précis l'inadéquation supposée entre une moto « sportive » de grosse cylindrée, 1100cm3 ici, et une motarde de petit gabarit mène le motard à en déduire sa grande habileté. Il peut alors lui accorder son « *respect* », voire sa dévotion (*« moi je me mets à genoux devant »*).

[360] Ces deux derniers (« *rené* » et « *kéké* ») sont parfois également sollicités afin de désigner les automobilistes désireux de « *faire la course avec un motard* », notamment au « *feu rouge* ». L'attitude prescrite dans ce cas est l'objet de deux variantes, fonction de l'humeur. La première solution consiste à « *faire ronfler le moteur* », afin de mimer sa volonté de réaliser une course avec l'automobiliste arrêté au feu tricolore, pour ensuite accélérer mollement, et attendre que l'automobiliste soit « *englué dans le trafic* » pour le doubler en se faufilant, petit coup de klaxon –ou geste- à l'appui en le dépassant ; la seconde consiste à accélérer fortement, ce qui, dans l'immense majorité des cas, permet de dépasser rapidement l'usager en question, pour relâcher rapidement l'accélération afin de ne pas courir un « *trop grand risque* ». Dans ce dernier cas la vitesse peut pourtant atteindre entre 80km/h et 110km/h environ.

Il est donc possible d'équilibrer la dialectique malgré des apparences qui supposent un désavantage, la personne prouvant ainsi sa valeur individuelle[361].

La maîtrise comme idéal, dont l'exigence varie selon trois critères.

La maîtrise est donc un objectif à atteindre pour tout motard. Théo déclarait ainsi à l'attention de Miguel, après quelques minutes de circulation à une vitesse bien supérieure au reste de la « *virée* » de ce mois de juillet 2007 :

« Attends que je l'ai en main la VFR, c'est un avion ! Quand je la maîtriserai comme la Bandit… La Bandit c'était plus facile, la position de conduite était mieux pour moi, là je touche à peine par terre et je suis en avant, sur les poignets, il faut que je m'y fasse ! »

Le niveau d'exigence est d'ailleurs corrélé avec quelques caractéristiques essentielles : sexe, morphologie et expérience. Dans les représentations motardes, l'appartenance à une catégorie sexuée répartie les individus entre sexe « fort » et « faible », une subdivision expliquée comme liée au critère morphologique, devenant synonyme de force et de maîtrise supérieure. L'expérience traduit davantage le gain en habileté, fruit du vécu. La limite d'habileté exigée par le système de représentations motardes varie donc selon les cas.
Ainsi les « *débutants* », conscients de leur faible habileté, vont déclarer rouler prudemment, de façon à conserver une certaine maîtrise, et éviter la chute. Cela n'empêche guère les fanfaronnades et autres joutes verbales, qui restent une manière de prouver discursivement sa valeur, par sa volonté de décaler la limite d'habileté qui est la sienne. Les discours sont alors souvent ceux d'un progrès réalisé, « *je suis passé 20km/h plus vite que la dernière fois dans cette courbe* », d'un stade franchi, « *je me sens à l'aise à présent sur cette bécane* », voire de la volonté de gravir les échelons de maîtrise, « *avec le même matériel je t'atomisais (te doublait sans que tu ne puisses rien y faire) !* ».

Le plus souvent, concernant les motards peu expérimentés, le niveau d'habileté est peu élevé, l'usage devant être en adéquation avec cette donnée, afin d'éviter la chute. La mauvaise foi fait alors parfois son apparition, afin de conserver à ses propres yeux et à ceux des semblables un certain « prestige », malgré le fait de penser avoir failli, c'est-à-dire lors du défaut de

[361] Dans ce cas particulier on voit poindre l'inégalité essentielle entre homme et femme face à la machine exprimée dans les représentations motardes. Nous y reviendrons.

maîtrise. Alors que je questionne Franck sur les deux glissades qu'il a essuyé lors de ses six premiers mois de pratique il répond :

« *Ben, ça m'a fait flipper ! J'ai eu l'impression que je contrôlais pas, j'ai pas compris pourquoi ça partait comme ça, sèchement, d'un coup quoi mais j'ai réussi à rétablir donc j'étais content (...) Ca te fait peur, tu te rends compte que ça aurait pu se passer plus mal.* »

Devant l'imminence de l'accident se déclenche une reprise en main symbolique, une affirmation de la maîtrise de la situation, incarnée par l'expression « *j'ai réussi* ». La « preuve » de maîtrise permet de compenser la perte de contrôle, rééquilibrant discursivement les termes de la dialectique.

La maîtrise est un discours et une technique.

Rechercher l'équilibre, un discours relayant les représentations motardes du rapport à la machine, un discours exigeant également certaines compétences techniques pour être maintenu à l'usage. Pour les cerner, sans quitter le monde des représentations, nous pouvons nous tourner vers les formations post-permis, et tout particulièrement la seule qui se veut proche de l'usage réel d'une moto, c'est-à-dire celle organisée par l'Association de Formation des Motards ou AFDM[362]. J'ai participé à un stage de formation complémentaire à la conduite moto, un « *perfectionnement* », à Nancy. Sa durée était de deux jours, alternant théorie et pratique, avec une part prédominante accordée à cette dernière.

Dans le discours des stagiaires comme des formateurs, le permis de conduire catégorie A est perçu comme déficient, ou du moins insuffisant afin de permettre aux motards de maîtriser leur machine, tout en restant défini comme supérieur à la formation au permis B. De cette manière les capacités de maîtrise des motards sont évoquées comme supérieures à celles des automobilistes, bien que nécessitant un apport.
Celui-ci est à comprendre en premier lieu comme un accroissement de la capacité à manipuler la machine. La formation à un « audit de conduite auto », réalisée quelques semaines après la

[362] L'AFDM est une association fortement liée à la FFMC (fédération française des motards en colère) et à l'AMDM (assurance mutuelle des motards). Elle organise des stages post-permis sur différents sites, et fournit un label à certaines « moto écoles », s'engageant à privilégier la formation des conducteurs sur la réussite à l'examen du permis A. C'est une logique toute différente de la formation, même si j'avais pu pointer dans mon mémoire de Maîtrise (Oudin, François, 2001, « Les motards : formation et rapport au monde », mémoire de maîtrise d'ethnologie (non publié), Université de Metz, Metz) le décalage entre les instructions officielles à transmettre aux candidats et celles effectivement transmises, sur la base d'une complicité pernicieuse entre formateur et apprenti.

formation de l'AFDM, met davantage l'accent sur le comportement du conducteur et son analyse des « *situations à risque* ». Les formateurs moto évoquent certes la nécessité de « *l'éducation des mentalités* » mais cela ne transparaît guère lors du stage[363].

Cette phase de terrain nous apprend également que l'équilibre permet aussi d'évaluer la limite de compétence technique des « élèves ». Les exercices réalisés le traduisent : slaloms à genoux sur la moto, « 8 » continu en amazone autour de deux cônes de signalisation, blocages volontaires de roue. Ce dernier exercice a d'ailleurs fait hésiter deux « élèves », que les formateurs ont fortement incité à réaliser l'exercice, ce qui a mené à une chute légère puis un refus d'effectuer l'exercice. La limite était donc perceptible lors de cet entraînement, et a été dépassée lors de ce cas précis d'un blocage de roue avant volontaire sur une « *plaque de gravillons* », situation à risque bien connue des motards pour son peu d'adhérence.
S'ensuit une logique que nous n'avions pas saisi sur le moment : l'objectif essentiel est de faire comprendre aux motards qu'ils n'ont pas la maîtrise technique totale de la moto. Leur faire frôler, voire dépasser la limite lors des exercices hors circulation, donc dans un contexte sûr, « maîtrisé », permet de rappeler le principe de la dialectique : l'individu ne peut totalement dominer la machine, et inversement. Il s'agit donc de rechercher la maîtrise optimale, tout en faisant preuve d'humilité, puisque la machine, et le hasard de la circulation routière, peuvent prendre le pas sur la maîtrise du motard.

Cela recoupe les discours que tiennent les motards concernant leurs chutes. Elles seraient principalement dues au « *hasard* », à « *l'impatience* » ou la « *trop grand confiance en soi* », entrainant une vitesse trop élevée par rapport aux compétences, donc une perte de contrôle du véhicule, une rupture de « *l'équilibre* ». Seule attitude permettant d'éviter la chute : la symbiose entre homme et machine, par un mouvement à deux, « *instinctif* » et « *réflexe* »,

[363] La « bonne » utilisation de la moto semble être l'utilisation totale de ses capacités : en cas de freinage fort on va bloquer les roues puis relâcher la commande, on apprend à s'arrêter roue arrière bloquée… autant de configurations qui mènent probablement à la chute en cas de situation à risque. On apprend alors à réagir à ce qu'il advient lorsqu'on a été trop loin et non pas à ne pas aller trop loin. Le livret de stage présente pourtant ce point comme fondamental, mais le stage réalisé n'a guère démontré ce fait. Il cible l'incapacité technique à réagir efficacement en cas de stress ou de danger, mais pas l'attitude permettant effectivement d'éviter le danger dans certains cas. Seul l'exercice de freinage d'urgence décalé derrière un véhicule, associé à une distance de sécurité insuffisante, permet de saisir l'utilité de la prudence avant toute considération technique. Plus tard, lors de la phase de conduite sur route, les distances de sécurité ne seront pas respectées et cela ne provoquera jamais de réaction de la part d'un des moniteurs présents. De plus, j'ai circulé un moment derrière un moniteur, sur ma moto, pour qu'il me fasse une démonstration, et sa vitesse m'est apparue comme trop élevée, alors que nous circulions en courbe sans visibilité, c'est à dire qu'en cas d'urgence il aurait été impossible, à mon avis, de s'arrêter dans la distance de visibilité. Cette interprétation reste soumise à réserve, du fait du malaise que je ressens généralement alors que je circule en passager sur une moto.

« *naturel* ». Cette attitude est l'incarnation du principe de la dialectique, celui qui régit pour les motards leur rapport à cette machine singulière.

La « passion » nécessite un discours de l'équilibre.

Nous avons vu que la passion est couramment associée dans nos représentations à l'excès, au minimum à l'excès potentiel, concernant les « passions ordinaires » chères à C. Bromberger[364]. Si l'on s'intéresse à une autre forme de passion on constate, avec Christian Le Bart, que le fan des Beatles[365] est constamment rappelé à l'ordre par ses proches et fréquentations. Dans son cas la moquerie devient un appel à la prudence, face à une tendance déviante de la passion : l'identification. Le fan s'identifiant à Paul McCartney au point de perdre une claire perception de son individualité et développe un rapport à l'objet de sa passion déséquilibré. Ce faisant l'individu oublie tout ou partie de son identité pour se conformer à son modèle. Christian Bromberger souligne que l'excès n'est jamais loin dès qu'il s'agit de passion, fut-elle ordinaire[366]. Les comportements extrêmes, qu'il s'agisse du mimétisme du fan ou, par exemple, du « *tuning* »[367] couteux ou de la vitesse extrême, se rencontrent de temps à autre, et sont le plus souvent dénoncés par les passionnés eux-mêmes. L'excès est une figure repoussoir, symbole de l'absence de maîtrise du motard, et non de son vécu quotidien.

L'excès est parfois évoqué rétrospectivement et devient part d'une biographie. Synonyme de jeunesse et d'inconscience, de vitesse excessive, il renvoie à une période révolue où le motard était « *jeune et con, enfin un peu foufou* » (Fabrice). Rejeter l'excès dans le passé permet au « passionné » d'affirmer la nécessité d'une certaine modération : le motard doit trouver une forme d'équilibre[368], s'il souhaite poursuivre sa carrière. Il peut parfois, s'il ne parvient à cet

[364] Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998

[365] Le Bart, Christian, « Stratégies identitaires des fans. L'optimum de différenciation », *Revue française de sociologie*, 2004/2, Vol.45, p.283-306

[366] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38

[367] Le « *tuning* » consiste à modifier sa machine, tant esthétiquement que mécaniquement, afin d'accroître ses performances ou, et le plus souvent, de la personnaliser. D'un modèle de grande série on parvient alors à une modification donnant à l'objet un caractère unique. Cette tendance est très présente dans le monde moto, de nombreux motards modifiant, ne serait-ce que succinctement (échappement, autocollants, pièces spéciales, etc.), leur machine.

[368] Ce que C. Le Bart (*Op. cit.*, p.292) qualifie de « positionnement subtil (qu'adopte le plus souvent le fan), assumant sa passion mais mettant aussi en avant sa capacité à la distance et à la normalité sociale. » La méthode des récits de vie qu'utilise l'auteur montre bien comment cette recherche d'équilibre se construit au sein d'un parcours unique dont la trame générale est pourtant toujours celle de la préservation de son identité ainsi que de

équilibre, abandonner précocement sa carrière motarde, au motif qu'il ne parvient pas à « *garder la maîtrise de lui-même* », à contrôler son comportement en conduite, ce qui peut avoir des conséquences dramatiques pour les « *passionnés de moto* ». Ces derniers exposent souvent les difficultés qu'ils ont à modérer leur comportement afin d'équilibrer leur pratique, c'est-à-dire lorsqu'ils « sentent » que l'accident est proche, qu'ils ne sont plus assez tempérés. Ce fût le cas de « *Blast* », motard fréquentant un forum de discussion et d'échange, où il expliquait qu'il hésitait à arrêter la pratique de la moto. A ses yeux, seule cette solution pouvait lui permettre d'éviter l'accident. Deux semaines plus tard, il décédait dans un accident de la route, au guidon de sa moto. Cette anecdote a ensuite servi de référence à de nombreux échanges entre motards fréquentant divers forums, en incitant à la prudence les motards ne parvenant guère à maîtriser les forces contraires qui les animent. Lorsque ces derniers faisaient part de leurs angoisses à la « *communauté* » en ligne, l'injonction était simple : faute de parvenir à s'auto-contraindre dans l'usage de la machine, mieux vaut abandonner sa carrière, ne serait-ce que momentanément. Derrière ce conseil, une nécessité : ne pas laisser le risque l'emporter sur le plaisir.

3.4. Une représentation ambivalente de l'usage, entre sécurité et plaisir.

Le désir du motard ne peut se limiter à son rapport à la machine, par la tentative de maîtrise de la machine c'est tout un ensemble qui accompagne l'usage. Au-delà de la métaphore faisant de ce dernier un rapport dialectique entre les termes qu'il mobilise. L'agencement homme-moto-environnement invite à questionner le rapport entre « maîtrise » et risque. La nécessité de la maîtrise incitera également à cerner, ce que nous aborderons ultérieurement, tout un ensemble accessible par le biais des thématiques de la vitesse et de l'expérience, processus accompagnant l'usage.

La dialectique comme représentation du rapport homme-machine inhérent à la pratique se retrouve, à ma connaissance, dans les discours de tous types de motards. Même les motards hors-la-loi, comme ceux de la « fraternité » des « rebels » qu'évoque D. Wolf, adhèrent à cette représentation.

---

sa passion, qui en fait partie mais ne doit pas la phagocyter. Le fan, tout comme le motard, doit trouver le « point d'équilibre » (*Ibid*., p.295).

Le principe de la dialectique suppose un rapport ambigu au risque et au plaisir, que pointe l'auteur :

« Les motards hors-la-loi conduisent à fond de train et prennent des risques ; c'est un fait. Toutefois ce genre de performance ne provoquera l'admiration que si l'homme possède la technique requise pour réussir son numéro. »[369]

Le plaisir ressenti à moto est donc paradoxal, il émane de l'équilibre maintenu aussi bien que de la possible rupture de ce dernier. Selon le type d'usage choisi, l'individu va frôler plus ou moins la limite engendrant la chute. Risquer l'accident et la mort ne sert à rien aux yeux des motards si cela ne peut confirmer la maîtrise du motard. La prise de risque délibérée est condamnée dans les discours, bien que le flirt avec le risque et le plaisir restent inhérents à l'usage, y compris le plus prudent. « *Piloter* » une moto, c'est aussi ressentir le « *frisson* », que Joëlle évoquait dans l'expression « *c'est passé* », afin d'acter la proximité de l'accident et son évitement, contribuant ainsi au plaisir de la « *prise de risque* » parmi « *la horde infernale* ». D'intensité variable chez les pratiquants, le « *frisson* » reste une constante : valoriser sa maîtrise, permettant l'équilibre des termes de la dialectique homme-machine, sous-entend un risque, pas nécessairement aussi prononcé et spectaculaire que dans le propos de Joëlle.

Une question vient alors à l'esprit : comment l'erreur, ou le hasard menant à la chute, va-t-il être intégré dans ce système faisant sens ? Que se passe-t-il lorsque le motard est allé trop loin, a outrepassé la limite que lui et ses pairs sont enclins à respecter ?

Lorsque le motard est placé dans une situation dangereuse, deux types de réaction sont possibles. Première option : il comprend qu'il a outrepassé ses limites et se plie aux « ordres » de la moto, reprend une allure et un type de conduite adaptés à son degré d'habileté, rééquilibrant ainsi les termes de la dialectique et accédant de nouveau au plaisir issu de la maîtrise. Deuxième option : il n'admet pas ce fait et tente de prouver la réalité de son habileté, qui, mise en cause par le défaut de maîtrise, doit alors révéler son caractère exceptionnel. Pour ce faire, il entre dans une logique de défi à sa propre habileté et à la machine. David en livre un exemple, alors qu'il explique sa réaction après un « *freinage extrême* », rendu nécessaire

[369] Daniel R. Wolf, *Les « rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995, P.66

par l'inadéquation entre sa vitesse, sa trajectoire et le rayon du virage abordé, c'est-à-dire une erreur manifeste de sa part :

« *Waouh ! Mais par contre après la frayeur comme ça : la réaccélération de virage comme un taré quoi ! Parce que là tu viens d'avoir un truc là ! Là ça vient de monter l'adrénaline là ! T'es, ta, ta petite frayeur là c'est... et ça a toujours été comme ça ! La frayeur m'a fait éclater derrière avec la moto ensuite... ah ouais !* »

L'usage devient alors un défi à la machine, s'éloignant de la recherche d'équilibre des termes de la dialectique pour prouver la compétence supérieure d'un individu. Ce dernier, s'il ne faillit pas de nouveau, ressentira un certain plaisir, essentiellement concupiscent.
Lorsque les capacités humaines sont mises en défaut par la technique, l'homme doit trouver un subterfuge permettant de restaurer sa face[370]. Pour ce faire il n'a d'autre alternative que de surenchérir sur l'action précédente, démontrant son caractère exceptionnel et prouvant sa maîtrise. Le défi consiste alors à démontrer la domination momentanée de la machine.
A l'inverse, le motard évitant de solliciter à outrance les capacités techniques de la machine démontrera, par la prudence, la supériorité des capacités humaines sur celles de la moto. Ainsi Franck soulignait-il, alors qu'il venait d'obtenir son permis A, que le fait d'« *acheter une petite moto légère et peu puissante* » et de « *rouler pépère* » lui permettaient de « *rester sur (ses) roues* » tout en se « *faisant plaisir* ».

La foi en la dialectique s'entend alors comme une « *conscience du risque* » ou crainte de « *l'aléa* », voire en des formules faisant appel à la transcendance : croyance en la « *chance* », en un « *porte-bonheur* » fixé sur la moto, « *un petit ange au dessus de ta tête* » qui vous sort d'un mauvais pas, un Dieu qu'il s'agit de « *remercier* » pour avoir épargné sa vie dans une situation potentiellement mortelle, etc. Toutes ces anecdotes rendent compte d'une conception de l'usage comme indétermination. La dialectique, par sa forme, introduit un doute méthodique quant à la constance de l'environnement et de l'existence elle-même. Elle est présentée dans les discours comme opératoire, à l'image de ce qu'en disait Franck, mais également symbolique. Comment la comprendre ?
Le « *passionné de moto* » se représente son rapport à la machine comme une lutte entre deux termes (compétences humaines/capacités techniques), qu'il dit essayer d'équilibrer par sa

[370] Selon l'acception Goffmanienne du terme (Goffman, Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 1 : La représentation de soi*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1973 ; *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2 : Les relations en public*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1973)

maîtrise, tant technique que comportementale. Cette représentation va lui permettre de penser son être au monde, mais également d'interagir avec le monde, dans ce désir de l'usage. Un comportement spécifique en découle, traduisant une façon de s'insérer dans un environnement. On peut le comprendre par le biais de la mise en évidence d'une ligne de conduite, constatée lors de l'observation de l'usage.

Chapitre 2. L'injonction à la maîtrise.

1. La « ligne de conduite » motarde.

Le principe de dialectique homme/machine nous a livré les représentations motardes de l'usage d'une moto, perpétuellement mouvant, il n'est jamais assuré mais doit être maîtrisé. Cette nécessité tient au fait que l'agencement homme-moto engage nécessairement l'environnement. Pour G. Simondon :

« (L'homme peut) être individu technique et travailler en liaison avec la machine ; cette relation homme-machine est réalisée quand l'homme, à travers la machine, applique son action au monde naturel ; la machine est alors véhicule d'action et d'information, dans une relation à trois termes : homme, machine, monde, la machine étant entre l'homme et le monde. » [371]

Les discours des pratiquants, défenseurs, détracteurs, les discours courants, mobilisent de manière récurrente la question de la vitesse afin d'exposer cet être au monde. En l'approchant, nous pouvons mettre à jour la « ligne de conduite » motarde et les représentations qui l'accompagnent. L'injonction à la maîtrise caractéristique de la relation dialectique homme-machine devient alors, en rapport à un environnement, ethos de la virtuosité, au sens de Nicolas Dodier[372]. Enfin, nous désignerons la limite de cette ligne de conduite motarde par les moments où elle est outrepassée, à savoir les moments suscitant un sentiment honteux.

1.1. Le rapport à la vitesse.

Le rapport à la vitesse motard se construit en premier lieu au cours de la formation, alors que l'individu se saisit des spécificités de la norme motarde. Nous postulons donc ici la spécificité du rapport à la vitesse lié à l'usage d'une moto. Cette hypothèse peut être posée suite à un constat : les motards accompagnés lors du terrain conduisent de manière différente leur auto et leur moto, ce qui permet de signifier l'existence de deux normes différentes selon le véhicule engagé.

[371] Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier/Res, 1989, citation p.70
[372] Dodier, Nicolas, *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 1995

Transmission d'une norme par la formation.

Lors de la session de terrain en formation (permis moto), un rapport spécifique à la vitesse a pu être constaté, différent de celui connu au préalable par les candidats. Deux éléments essentiels permettent de le saisir : la compréhension de l'enseignement en décalage par rapport à celui que les élèves ont connu lors du passage du permis B (auto); le discours sur une des épreuves pratiques, l'épreuve « *rapide* » du « *plateau* »[373].

Lors de la formation au permis A, notre premier constat fut que parmi les candidats rencontrés tous avaient déjà obtenu leur permis B (auto), quels que soient leurs âges, sexe et motivation. Si le nombre de rencontres que cela sous-entend reste limité, une trentaine concernant cette phase de travail et les suites qui y furent données, nous n'avons que très rarement eu l'occasion de rencontrer de motard non titulaire du permis auto. Cela ne s'est produit qu'à une seule occasion au cours de nos 6 années de terrain. Par conséquent, le comportement et les références moto sont pensées en fonction d'une référence : l'automobile. C'est pourquoi il est possible de parler de « référent automobile », servant souvent de base de comparaison dans les discours motards. Les spécificités moto s'éclairent par leur décalage avec celles de la référence automobile, partagée par tous les motards à de rares exceptions près.
Exposant leur compréhension de la formation au permis moto, les motards en formation mettent en avant une première différence récurrente entre formation auto et moto : le permis moto est « *plus technique et plus risqué* ». Les différences concernant les commandes dissociées[374] et les techniques du corps complexes nécessaires à la maîtrise de la machine mènent à des exercices plus complexes qu'en auto. Le permis auto ne présente d'ailleurs pas d'épreuves de maniabilité hors-circulation.

Conséquence de ce constat : la formation est conçue comme davantage risquée qu'au sein d'une auto-école. Un élève comparait ainsi les deux types de formation :

[373] Le terme générique « *plateau* » désigne l'ensemble des épreuves hors-circulation que le futur motard doit accomplir. Il désigne également dans l'usage courant le lieu où se déroule l'entrainement aux dites épreuves, le plus souvent un parking ou une piste privée appartenant à la moto-école.
[374] A moto, les commandes se répartissent de la manière suivante : embrayage par levier à main gauche, frein avant par levier à main droite, commande d'accélérateur par poignée tournante à main droite, commande de boite de vitesse par levier au pied gauche, frein arrière par pédale au pied droit. Enfin la commande de direction est réalisée par orientation du guidon et non par volant, ce qui implique un usage des bras mais aussi des épaules, du torse et des jambes, l'ensemble de la posture permettant de tourner le guidon. Cette dernière commande est également plus difficile à appréhender car l'action qui doit y être réalisée varie avec la vitesse, du fait de l'effet gyroscopique : au pas il faudra pousser sur la droite du guidon pour tourner à gauche alors que l'action sera inversée dès que la machine aura acquis un minimum de vitesse (environ 15 km/h).

« *le jour de l'examen (...) c'est comme si on te demandait quand tu passes ton examen de voiture de faire un dépassement à 140 avec une voiture qui vient en face et tu dois te rabattre et tu dois freiner parce qu'il y a un camion ou un machin comme ça tu vois, pour voir si t'es capable de faire ça,* (…) *on te fait faire des choses qu'on fait pas du tout avec la voiture* »[375]. (John)

Une association naît donc dans l'esprit des candidats, fruit de leur formation au permis A et du décalage perçu entre celle qui y était associée et les nouvelles modalités inhérentes au passage du permis B. La nouveauté réside dans l'association entre risque et comportement imposé en cours de formation, principe qui s'incarne ensuite dans ce que les motards nomment la « *conscience du risque* ».

Autre écart patent entre auto et moto, se construisant au cours de la formation : l'opposition entre moto et auto comme distinction entre plaisir et utilitaire. La formation relaie ici les motivations des candidats et leur discours s'approche du contenu des livrets de formation[376]. Lorsque l'on interroge les motards quant à leur motivation concernant la formation ils répondent d'une seule voie, à l'image de Fabrice : « *je fais ça pour me faire plaisir, je fais pas ça pour (...) avoir un moyen de locomotion pour aller bosser hein, j'ai déjà mon permis voiture* ». La voiture utilitaire s'oppose alors à la moto, qui relève pour les futurs motards de « *l'émotionnel* », « *du plaisir* ». Le comportement découlant de l'utilisation d'une moto sera alors fondamentalement différent de l'utilisation d'une voiture, l'un relayant une recherche de plaisir, l'autre étant dédié à une fonction pragmatique[377].
La moto est orientée vers la recherche de plaisir, alors que l'auto reste utilitaire, bien pratique mais peu attrayante aux yeux des futurs motards. Ce plaisir renvoie pour partie à des sensations avec lesquelles le futur motard se familiarise dès sa formation.

Afin d'obtenir son permis moto, le candidat doit se soumettre à une série d'épreuves pratiques et théoriques. Dans la première catégorie on peut distinguer le « *plateau* » et la « *route* ».

---

[375] Ou encore : *« tel que c'est organisé actuellement, c'est fondamentalement différent de l'esprit du permis de conduire voiture, parce que pour conduire... pour le permis de conduire voiture on insiste plutôt sur les règles de sécurité, (...) au permis moto (...) c'est complètement différent (...) du fait des risques qu'on te fait prendre* ».
[376] Par exemple celui que l'on m'a fourni afin de réaliser ma formation : *Code de la route. Permis de conduire Catégorie Al-A*, Ecolauto, Paris, 1996. J'ai également pu en consulter quelques autres, qu'utilisaient les apprentis motards. Leur structure et contenu sont extrêmement proches quelles que soient les éditions et auteurs. Seule modification constatée : la mise à jour des photos d'illustration, par l'usage de modèles de motos contemporaines.
[377] Noël m'a déclaré à ce propos : « *je roule ma bagnole comme je roule un bus* », ce qui est évocateur de l'aspect utilitaire accordé à la voiture, par opposition à l'aspect plaisant du déplacement à moto, qu'il associe au fait d'« *être speed* (rapide) ».

Cette dernière est une formule classique, le « *plateau* » est spécifique au permis moto. Il consiste en une série d'épreuves de maniement du véhicule pied à terre, à faible vitesse (au pas) et à « allure normale », *dixit* le livret de formation. Cette dernière sous-catégorie s'avère instructive. En effet, le « *plateau* » dérange certains candidats, du fait de la nécessité de « *faire un temps* ». L'épreuve « à allure normale » est en effet chronométrée, laissant peu de marge de manœuvre à l'individu et imposant de réaliser un parcours technique comprenant des manœuvres telles que le freinage d'urgence, l'évitement ou le rétrogradage. Notons ici une déformation du langage révélatrice de ce fait : tout le monde, moniteur y compris, appelle cette épreuve la « *rapide* ». Cette expression traduit un impératif de performance élevée, qui a particulièrement marqué John :

« *Ben moi le coup classique c'était je donnais tout ce que j'avais et puis quand le mec* (le moniteur) *me disait oui, oui, c'est bien, t'as fait cool heu, c'est parfait, continue à faire comme ça alors que moi j'avais vraiment l'impression d'avoir donné tout ce que j'avais* ».

Deux attitudes des candidats face à cette épreuve peuvent alors être observées : elle peut être critiquée car elle représente un idéal de performance ou valorisée car permettant d'être plus efficace techniquement. Dans le premier cas de figure, le chronométrage est critiquable du fait de « *la façon dont l'examen est organisé* », celui-ci ne faisant pas « *appel à la responsabilité des gens mais (...) (incitant) à prendre des risques* »[378]. Ce fut le cas de cette jeune candidate ayant chuté le jour de l'examen, pleurant assise sur le trottoir, qui m'a déclaré, alors que j'essayais de la réconforter, « *je n'y arriverai jamais, c'est trop vite !* ». La plupart des individus reconnaissent pourtant la seconde logique, qui, même pour John, pourtant particulièrement critique à l'égard de cette épreuve (il a lui aussi chuté le jour de l'examen), reste enrichissant, voire « *plaisant* », car il « *obligeait à ... se rentrer dedans* ».

Les avis exprimés lors des conversations informelles sur le site du « *plateau* » convergent pour regretter les chutes constatées[379] lors de l'examen à cette épreuve, du fait de la nécessité de tutoyer la limite afin de « *passer la rapide* » et d'obtenir le permis catégorie A.

[378] Ou encore : « (…) *ce qui me choquait par exemple c'est que je voyais des gens qui manifestement n'y arriveraient jamais et qui ont abandonné et qui sans doute auraient fait de bons motards... mais c'était des gens qui voulaient pas prendre de risques... et si tu veux pas prendre de risque pour faire le temps, tu peux pas passer l'examen...* ».

[379] J'en ai personnellement constaté une lors de mon premier passage à l'examen « *plateau* », aucune lors des cinq autres examens auxquels j'ai pu assister. Ce discours traduit donc à la fois une réalité et une angoisse, une appréhension des candidats face à la difficulté de l'épreuve « à allure normale ». La dénoncer permet sans doute de l'exorciser. Quelques chutes ont également été constatées lors de la formation, essentiellement en entrainement à cette même épreuve, plus rarement concernant l'épreuve « *lente* ». Parmi mes informateurs privilégiés, ont chuté au cours de la formation : Noël, Joëlle, John, David, Manu, Rachid, Marco et Régis. Le cas n'est donc pas anecdotique pour autant.

Reconnaissons l'ambiguïté du message pédagogique, confondant maîtrise du véhicule et maîtrise technique, deux types différents de performance.

La formation impose au motard de « se dépasser ». Isabelle Queval éclaire ce propos par son étude du sport contemporain[380] et expose la double compréhension de la notion de performance : étymologiquement, elle sous-entend l'idée d'un achèvement, un point d'arrêt permettant un constat, alors que nous l'entendons le plus souvent au sens du *Culte de la performance* d'Alain Ehrenberg[381], c'est-à-dire d'un accomplissement inaccessible. Pourtant, selon l'auteur, les deux définitions se recoupent par celle de « l'excellence ». Elle est tout à la fois l'équilibre entre santé et efficacité, la forme optimale et la tendance au « toujours plus » qu'incarne la maxime olympique *Citius, Altius, Fortius* : plus vite, plus haut, plus fort. Il en va de même concernant la formation au permis A : parvenir à se surpasser lors de l'épreuve « *rapide* » est à la fois un point d'arrêt, l'obtention du fameux papier rose, et une ouverture vers l'usage, la carrière motarde. L'impératif de performance est présent dès la formation, voyons s'il perdure en pratique, par le biais du rapport à la vitesse observé chez nos informateurs.

Vitesse et contexte de son exercice.

Nous avons vu précédemment que le motard est le plus souvent l'objet d'une vision stéréotypée, qu'il entretient pour partie, du fait de son exposition prononcée au risque routier.

Rappelons que les motards se considèrent comme vulnérables, ce que traduit la fréquence de l'expression « *conscience du risque* » dans leurs discours. Force est d'admettre que la pratique de la moto présente un certain danger qui la distingue d'autres véhicules motorisés. Les constats chiffrés s'appuient alors sur une idée essentielle : le motard « roule trop vite »[382]. L'accusation sous-jacente à cet élément n'est pas celle de la vitesse[383] mais bien celle de

[380] Queval, Isabelle, *S'accomplir ou se dépasser*, Paris, Gallimard, 2004, et plus spécialement : p.214-242 « La santé de la performance », ou elle navigue entre l'impératif de préservation de soi et celui du dépassement de soi. Deux tendances contradictoires et pourtant conciliées de manière relative au sein du sport contemporain, selon que l'on traite de son volet « loisir » ou « haut niveau », ainsi que de toutes les variantes possibles sur le chemin allant de l'un à l'autre.

[381] Ehrenberg, Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991. Le travail d'A. Ehrenberg nous démontre que par le « culte » nous instaurons un idéal de performance, et ce dans différents domaines, du sport-aventure au monde de l'entreprise.

[382] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, Paris, La Documentation française, 2007

[383] Celle-ci est en effet souvent l'idéal de notre société, à travers notamment les notions de performance ou de réussite, comme l'affirme, par exemple, Ehrenberg, A., *Le culte de la performance*, Calmann-Lévy, Hachette Littératures, collection « Pluriel », 1991. Le domaine routier semble cependant être de moins en moins le lieu de la performance possible, en lien à une préoccupation politique croissante pour la question de la sécurité routière.

l'acceptation du risque. Comment le motard maintient-il la cohérence entre « conscience du risque » et vitesse élevée ? Qu'est-ce que ce rapport spécifique à l'environnement, par la vitesse de circulation supérieure à la norme, nous apprend de l'être au monde propre aux motards ?

Premier constat issu des entretiens informels réalisés lors de différentes « *virées* » : la vitesse pratiquée doit être corrélée avec les caractéristiques de l'environnement. Certains lieux et certains moments permettent l'exercice de la vitesse, certains espaces l'autorisent aux yeux des motards alors que d'autres l'interdisent[384]. La piste fermée à la circulation est le lieu où la « *vitesse libre* » est permise, à l'inverse d'un lieu qui nous est plus familier : la ville. Cette dernière est considérée en premier lieu dans les discours comme un cadre de vie et non le lieu possible de la vitesse. Même si cette dernière est parfois le lieu d'un « *run* », la vitesse à moto en ville est censée être modérée. Le motard est supposé s'adapter au cadre et adapter son allure aux possibilités offertes par l'environnement, à ses dangers potentiels, en fonction des possibilités offertes par la machine et de la maîtrise qu'il estime sienne. La vitesse va donc inévitablement augmenter sur route départementale puis nationale pour atteindre son maximum sur autoroute.

L'autoroute est un espace contradictoire pour le motard : conçue pour la vitesse, elle limite celle-ci de façon bien inférieure à ses possibilités de maîtrise, réelles ou fantasmées. L'autoroute est donc fortement liée à la vitesse pour les motards. Lucien, par exemple, qui déclare respecter le plus souvent les limitations de vitesse, se qualifie de « *conducteur moyen* » et « *prudent* », a pourtant une vision caractéristique des motards quant au rapport entre vitesse et autoroute :

« *(...) quand on est par exemple sur autoroute, j'pense que le fait d'aller plus vite que les autres, d'une certaine manière c'est rassurant parce que ça permet de laisser le problème derrière, d'une certaine manière (...)* »

[384] Divers témoignages confirment ce constat. On pouvait par exemple lire dans « Sondage exclusif : Les motards sont-ils bons conducteurs ? » in *Moto 2*, n°161, 15 avril/15 mai 2003, p.20-24, quelques « paroles de motards », dont la suivante éclaire le propos (je souligne) : pour Daniel, 52 ans, de Veillens (41) : « Elément incontournable de la vitesse : elle est à tout à chacun. Si tous les individus pouvaient se sentir responsables de leurs actes, le bonheur serait sur les routes comme sur terre… Maintenant, roulant moi-même à des vitesses interdites, je ne me trouve pas débile. Une des conditions réside dans la façon de la pratiquer et à quel endroit. »

Le cadre autoroutier sous-entend une constance de l'environnement, permettant de dépasser les problèmes potentiels, c'est-à-dire, pour Lucien, les autres usagers. A l'inverse, dans le domaine urbain, le motard doit adapter sa vitesse en tenant compte de l'imprévisibilité de l'environnement et spécialement des piétons perçus comme un danger omniprésent en ville. Sa vitesse est alors, selon lui, réduite, bien qu'elle puisse être supérieure à la limite légale. La ville est un contexte trop aléatoire pour permettre les hautes vitesses, comme le déclare Fabrice :

« *Faut se méfier, en ville les piétons ils peuvent traverser n'importe où et puis bon c'est pas forcément de leur faute hein ! Si c'est une dame âgée qui y voit rien du tout ben elle traverse parfois à l'oreille, si t'arrives un peu vite ben voilà, c'est à toi de faire gaffe aussi.* »

Le discours de justification est alors variable selon les individus, rejetant la faute sur le piéton où lui accordant un droit absolu de circulation dans certaines zones urbaines, les plus centrales. Reste que l'interaction motard/piéton se joue le plus souvent au désavantage du piéton, du fait de leurs vitesses et protection relatives : l'équipement du motard est supérieur à celui du piéton, sa masse l'est également (du fait de l'alliance à la machine). Enfin, le motard empiète pour partie sur l'espace du piéton, ce qui ne va pas sans certaines conflits, notamment lors du stationnement sur les trottoirs, une pratique courante, et des quelques cas de circulation sur cet espace dédié au piéton. Nous reviendrons ultérieurement sur cette question, lorsque nous aborderons le rapport à l'environnement spécifique à la « *passion de la moto* » (Partie 5 Chap.2).

Ville et autoroute sont les emblèmes de deux types de cadres opposés : l'un est essentiellement voué à la vie, l'autre principalement à la vitesse. Ainsi, la ville est dans les discours exclue des lieux où la vitesse est possible. La pratique effective confirme ce constat dans la majorité des situations, à l'exception notable de l'accélération forte au départ d'un feu (le « *run urbain* », généralement réalisé « *entre deux feux rouges* », « *entre deux carrefours* » ou autres repères, tel qu'un « *rond-point* ») et d'une vitesse le plus souvent supérieure à la limite légale en ville, bien davantage lors des traversées de village.

<u>Vitesse et réglementation.</u>

Simple constat de terrain ici, le rythme « normal », c'est-à-dire le plus courant, oscille selon les lieux mais est le plus souvent supérieur au seuil fixé réglementairement, avec une marge de manœuvre que s'octroie le motard oscillant autour des 30 km/h. S'y ajoute l'exception, que

l'on rencontre sous le vocable de la « *petite pointe à toc* ». Il s'agit alors de tester sa machine, de la « *laisser respirer* », donc d'oublier momentanément la ligne de conduite prescrite pour se laisser aller au plaisir de l'accélération. Une évidence est partagée par de nombreux motards : ils sont « *adroits* » mais roulent « *plus vite que la moyenne* ». Leur norme de conduite est donc généralement en décalage par rapport à la norme, dépassant couramment le rythme des automobilistes.

Reste, d'après nos constats de terrain, un moment particulier : le « *run* », ou course sur route. Moment peu fréquent mais démontrant un rapport à la vitesse lié à la recherche de performance, ne serait-ce que temporairement. Lorsque David évoque une « *sortie sportive* » à moto en groupe, il précise que les trente motos présentes circulaient couramment à 180, voire parfois à plus de 200 km/h, sur route à double sens de circulation, et que plusieurs motards effectuaient des dépassements entre les voitures. Nos carnets de terrain en témoignent, à l'image de cette discussion concernant une « *virée* » passée (carnet de terrain du 15.02.04) :

(…) Discussion assez longue sur la « virée » du samedi après-midi en groupe. Plus de 30 motos.

David s'y est rendu avec un ami à lui en Ducati 600 Mostro (Claude), ainsi qu'avec sa petite amie (Adeline) en passagère. C'était la première fois qu'elle faisait de la moto. Cela faisait rire David qui parlait de « baptême tranquille » de façon ironique (a dit également qu'en fin de week-end il lui avait demandé si elle avait trouvé sympa la « promenade à moto ») ce qu'il a précisé en ajoutant : « pour sa première virée en passagère je lui ai mis un 200 dans la tête ! »

Pour David rouler en groupe est vraiment spécial, il m'a dit avoir montré à cette occasion à Adeline ce que c'était que « faire la course sur route ». Le but est de « recoller au groupe de tête » et pour cela il faut « être tout le temps à fond », tel Claude qui a roulé pendant toute la « virée » à 185 km/h, ce qui est la vitesse maximale atteinte par sa moto. De plus, doubler les voitures est qualifié d'« amusant » car « on ne les double pas on les enrhume » (allusion au courant d'air provoqué par un dépassement à une vitesse bien supérieure). David dit également apprécier, et aimer le voir faire par une autre personne, les dépassements entre deux voitures venant en sens contraire, en les « frôlant ». (…)

Il a évoqué le « groupe de tête », dans lequel il était le seul à « avoir une passagère », il a d'ailleurs signalé « avoir failli la perdre » sur une petite « bosse à 210 » km/h où « elle a décollé » ce qui l'a obligé à « freiner sèchement pour la recoller » à lui et lui « a fait perdre trois, quatre places ». Il ajoute qu'il les a ensuite « remontées » et suivait le groupe de tête. Il évoque son « classement » : « à un moment j'étais huitième ! » et détaille les modèles de motos présents devant lui : « R6 », « GSXR750 », « Bandit 1200 »… c'est-à-dire des modèles très sportifs et très puissants, des catégories dites « hypersport » et « roadster ».
Le but recherché est cependant selon lui ailleurs que dans le classement, il réside surtout dans le plaisir éprouvé en roulant « à fond » en groupe, en « faisant sursauter les automobilistes » de temps à autre, du fait d'une vitesse de passage de loin supérieur à celle du trafic environnant. (…)

Parler de cela rend David nerveux, il dit avoir envie de « tracer quelques courbes à fond » puis imite le bruit d'un moteur en train d'accélérer. (…)

On peut effectivement constater que quelques motards ne s'imposent guère de limites. C'est le temps du « *run* » : dépassements incertains ou sans visibilité, très grand excès de vitesse (250 km/h sur autoroute, 200 km/h sur route, 140 km/h en ville, etc. pour les seuls exemples constatés lors du travail de terrain) et absence de prise en compte des autres usagers de la route –piétons notamment- et de la signalisation routière (lignes continues, sens interdit, etc.). Loin de ces excès, l'ONISR[385] fait le constat d'une vitesse moyenne des motos plus élevée que celle des véhicules légers. De plus, si la tendance générale à une baisse de la vitesse est une réalité, un décalage persiste entre les catégories auto/moto. Cet écart perdure, il a donc un sens.

Vitesse et système de « justifications ».

L'usage de la machine est à relier à une carrière motarde au cours de laquelle le pratiquant va acquérir des références parmi les autres « *passionnés* », et ce dès la formation au permis A. Il acquiert alors également un système de « justifications » [386] partagé par ses semblables. Ce système, selon H. Becker, permet de justifier un comportement déviant, c'est-à-dire désigné comme tel, ce qui est le cas du rapport à la vitesse des motards[387]. Au fil de leur carrière, les individus acquièrent un ensemble de « techniques de neutralisation » qui permettent de ne pas céder à la tentation du respect de la norme globale. Les déviants supposent alors que leur système est davantage valable que celui qu'ils abandonnent. Il devient applicable dans l'ensemble des situations, ce qui rend inutile à leurs yeux, voire caduc, le système normal[388]. Si le système de justifications comme façon d'être au monde apparaît comme progressivement adopté, il ne nous semble pas, concernant les motards, dicter leur comportement à tout instant. En effet, la « passion de la moto » est une activité sporadique, associée à un comportement spécifique. En dehors du temps de la pratique ce système n'est plus sollicité, ce que confirme la conduite différente lorsque le motard est au volant de son auto. Il n'applique donc pas cette nouvelle norme de manière universelle mais bien au seul

[385] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), *Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005*, ONISR, Paris, La Documentation française, 2007
[386] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, p.51
[387] Nous venons de voir que leur rapport à la vitesse leur autorise de dépasser la norme courante, ainsi que la réglementation. De plus, nous avons vu que l'image des motards est fortement corrélée avec celle de la transgression, expliquant la possible désignation du groupe comme déviant.
[388] Selon H. Becker, Ibid., p.62 : « Les systèmes de justification des groupes déviants comportent tendanciellement une récusation globale des normes morales conventionnelles, des institutions officielles et plus généralement de tout l'univers des conventions ordinaires. »

objet de la passion, en lien à sa connotation affective et hédoniste, permettant de justifier l'excès.

Une seconde réalité éclaire le système de justifications motard, que l'on perçoit ici par le biais du témoignage de Lionel, 50 ans, de Billère (64)[389] :

« Il est vrai qu'il est plus facile d'ôter la paille qui est dans l'œil du voisin que la poutre qui est dans le sien. Néanmoins, mis à part les dépassements de vitesse et quelques incivilités des motards, la dangerosité de ceux-ci, en comparaison de celle des automobilistes ou des poids lourds est, à mon avis, négligeable pour l'ensemble des usagers. »

Le motard convient du caractère excessif de ses dépassements de vitesse, qui pourtant vont être justifiés discursivement par une image type : l'absence de dangerosité des motocyclettes, à de rares exceptions près. Dans les discours motards, la circulation de leur machine n'est guère source de péril pour les autres individus arpentant l'espace public. Nous savons, avec Jean-Marie Renouard[390], que l'individu conduit selon deux règles : le code de la route et son estimation de la dangerosité d'une situation, la seconde prévalant sur la première, et pouvant la modifier sans que l'automobiliste, qu'évoque l'auteur, ne se sente en faute. Le motard évoque clairement cette réalité : son absence de dangerosité pour les autres usagers, qu'il pose comme hypothèse, lui permet de prendre quelques latitudes avec la règle, et de se laisser aller à un excès supérieur à celui qu'il envisage lors de sa conduite automobile. Ce n'est donc pas le niveau de sécurité, par la protection de la carrosserie, qui entraîne ici un surcroît dans les vitesses pratiquées, comme on pourrait le penser *a priori*, mais bien la prise en compte d'autrui par le danger potentiel incarné par le véhicule et ses caractéristiques. D'après ce système de justifications le motard peut se tuer, alors que l'automobiliste risque de se tuer et peut également tuer d'autres individus. Le référentiel mis en œuvre à la conduite varie donc selon que l'Homme soit au volant ou au guidon.

[389] « Sondage exclusif : Les motards sont-ils bons conducteurs ? », *Moto 2*, n°161, 15 avril/15 mai 2003, p.20-24
[390] Renouard, Jean-Marie, « Des infractions normales voire sécurisantes », in Peretti-Watel, P. (dir.), « Les comportements à risque », Problèmes politiques et sociaux, n°919, décembre 2005, p.64-66

Excès de vitesse et « *vitesse excessive* ».

L'attrait des motards pour la vitesse est attesté[391]. Selon les motards elle est permise car le plaisir qui lui est associé va provoquer, de leur point de vue, un risque minime pour autrui. Ainsi, l'excès de vitesse, au sens légal du terme, perd alors en signification et en justification, et cède la place à la notion de « *vitesse excessive* ». On la rencontre fréquemment dans les discours, et en premier lieu dans la bouche des formateurs au permis A, comme au sein des stages post-permis, signal d'un élément redondant et objet d'une transmission.
Le discours de justification est alors le suivant : le motard peut rechercher son propre plaisir, car sa grande vulnérabilité procure, comme en un juste retour, une sécurité accrue pour les personnes présentes dans son environnement lors de son déplacement. Comme le soulignait David, « *si j'ai à me manger (avoir un accident) dans une bagnole en bécane, y'a peu de chances que je tue le conducteur, alors des fois je me lâche !* » Le risque pour autrui est alors perçu comme faible et inhérent au hasard, la pratique de l'excès de vitesse pouvant alors aussi bien constituer le facteur déclencheur de l'accident que le moyen de l'éviter. Ainsi, pour Raoul, « *une fois, je suis passé à un carrefour et juste derrière y'a un mec qui a grillé le stop, j'arrivais plus doucement, je me le prenais* », alors qu'un motard rencontré à une seule occasion lors d'une brocante moto me confiait qu' « *à moto, on évite pas en freinant mais en accélérant.* » *A contrario* la « *vitesse excessive* » est condamnable, réprouvée dans les discours que nous avons pu recueillir, signalant la croyance partagée en une possibilité de la vitesse adaptée aux circonstances. Tous les motards rencontrés s'accordent sur la nécessité d'éviter la « *vitesse excessive* », celle-ci étant pourtant l'objet d'interprétations personnelles très variées. Négliger le code de la route, lorsque l'on estime que la sécurité n'est pas en cause, n'est donc pas conçu comme problématique ou « réellement » transgressif. L'objectif du code étant d'appliquer une norme universelle permettant la sécurité de tous, les motards vont réaliser un raccourci préservant cet impératif, tout en s'en excluant.

Une exception pourtant à cette non-dangerosité du motard en circulation : un récit récurrent sous différentes formes présente des cas d'accidents mortels dont la trame générale est similaire. Il engage un motard, circulant à haute vitesse, et un(e) automobiliste commettant

[391] Selon le travail mené au sein de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) : « (…) plus d'un motocycliste sur deux est en infraction. (…) Les vitesses moyennes et les proportions de conducteurs roulant au-delà des vitesses autorisées sont toujours plus élevées chez les motocyclistes que chez les automobilistes. » (Filou, C., Lagache M., Decamme, C. et Chapelon, J., *La sécurité des motocyclettes en 2001. Etude sectorielle*, Paris, La Documentation française, 2002, citation page 8)

une transgression au code de la route ne relevant pas de l'excès de vitesse mais d'une erreur « *bien plus grave* », aux yeux du motard, car engageant la sécurité d'autrui : un dépassement sans visibilité, un demi-tour interdit, ou tout autre manœuvre jugée particulièrement dangereuse par les motards, le plus souvent évoquée comme réalisée de manière approximative. Son résultat est le suivant : le motard et le conducteur, ou la conductrice, décèdent. Tous deux payent alors le prix de l'erreur clairement identifiée quant à son origine : c'est bien l'auto qui réalisait une manœuvre dangereuse au moment du choc. Le fait de rouler trop vite pour rester maître de son véhicule est alors passé sous silence, rejetant la « *faute* » sur l'automobiliste. L'exception ne s'écarte finalement pas de la règle, et permet là aussi une rationalisation. Si le motard est mort, ce n'est pas du fait de son excès de vitesse mais de la rencontre fortuite d'une conduite dangereuse d'un autre usager de la route. Michel l'illustre par un discours classique : « *rouler vite c'est pas dangereux, le problème c'est les autres* ». Si celui-ci décède, sa responsabilité sera engagée, déchargeant symboliquement le motard d'une éventuelle faute, d'une « *vitesse excessive* ». Edgard l'illustre, alors qu'il évoque un ami disparu : « *Quand Hervé s'est tué, on a dit qu'il roulait trop vite et que c'était de sa faute alors que le mec qui lui a coupé la route il était bourré et avait grillé un stop* ». Dans cette logique, et sans présager du partage réel des responsabilités dont nous n'avons pas à juger ici, sans l'automobiliste perçu comme imprudent, l'accident n'aurait pas eu lieu. On préserve donc symboliquement les capacités de maîtrise du motard malgré l'accident, étant acquis que pour les « passionnés de moto », le motard est nécessairement plus habile qu'un(e) automobiliste. La confusion entre maîtrise de son véhicule dans l'espace routier et maîtrise technique des capacités de la moto est encore ici patente.

1.2. L' « ethos de virtuosité » motard[392].

Pour Nicolas Dodier, il est aujourd'hui impossible de nier l'importance de l'objet technique dès lors que l'on s'intéresse aux liens entre les hommes, ainsi qu'aux liens entre l'homme et son environnement[393]. Dans *Les hommes et les machines*, l'auteur observe et écoute les explications que les acteurs mobilisent au contact d'un réseau, constitué entre autres d'objets

[392] Nous faisons référence ici à la notion que développe Nicolas Dodier dans son ouvrage *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 1995, et plus spécialement p.217-273, ainsi que dans l'article « Les arènes des habiletés », in *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140

[393] Dodier, Nicolas, *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 1995

techniques. L'apport de l'auteur que nous retenons ici réside dans sa description de détail des interactions entre l'homme et la machine, entre « l'opérateur » et « l'objet technique ». Selon N. Dodier, les opérateurs peuvent s'engager de différentes manières dans l'activité technique, par le biais de différents rapports aux objets, à la compétition et à la responsabilité.
Rapatrions cet enseignement du monde de l'entreprise et de l'univers des réseaux à un contexte différent : non le quotidien du travail et de la production au sein des établissements « Palard », mais l'usage d'un objet pour lequel l'opérateur-conducteur dit avoir une « *passion* ».

« L'ethos de la virtuosité » est une manière de comprendre le rapport entre l'objet et son opérateur, celui qui en initie l'usage, en lien aux questions de la responsabilité et de la compétition. Le propos de l'auteur nous éclaire quant à l'interaction de détail entre homme et machine, essentiellement du fait d'un postulat de son œuvre : il existe un lien entre « ethos de la virtuosité » et ce que nous avons qualifié de lutte des termes de la dialectique homme/machine. N. Dodier prend en effet pour objet d'analyse, s'agissant de l'ethos de virtuosité, non le réseau mais l'ensemble des acteurs/opérateurs engageant la technique dans le cadre d'un réseau de production, par le biais d'un ensemble d'« interventions » nécessaire à l'« équilibre » avec l'« environnement »[394]. Comprendre cette recherche d'équilibre passe pour l'auteur par l'observation des arènes en construction, ainsi que par l'investissement des différents acteurs, fonction de leur habileté relative.

<u>L'engagement au sein d'une arène d'habileté.</u>

Selon N. Dodier, user des techniques consiste à démontrer ses aptitudes dans le maniement des objets, donc s'engager dans une arène (« laboratoire, entreprise, champ de bataille », etc.) qui y est consacrée[395]. L'arène engagée lors de l'usage d'une moto est la route, espace public arpenté par d'autres usagers. Cet ensemble hétérogène de véhicules et d'usagers suscite un

[394] L'auteur fait d'ailleurs clairement référence à une conception de l'activité technique issue du travail de G. Simondon. Or cet auteur nous a mis sur la piste de la dialectique homme/machine. Dodier, Nicolas, « Les arènes des habiletés », in *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140, p.116 : « Notre point de départ sera l'activité technique, définie, par référence à Simondon (1989), comme l'ensemble des interventions des hommes nécessaires pour réguler les rapports d'un objet technique avec son environnement, de telle sorte qu'il ne se détruise pas, et réalise un certain équilibre malgré les variations de son milieu. » On retrouve donc dans l'appréciation de l'activité technique de l'auteur ce qui caractérise l'usage de l'objet technique moto dans les représentations motardes, à savoir une dialectique homme/objet, à étayer par leur insertion dans un environnement.
[395] Dodier, Nicolas, « Les arènes des habiletés », in *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140 (citation p.115)

discours sur la diversité et les spécificités, ainsi que sur les variations possibles dans la « manipulation » des objets[396]. Une arène est donc davantage que le simple « face-à-face intime entre l'objet et les choses ». Il y a arène dès lors qu'il y a jugement, c'est-à-dire tiers et discours. « Les arènes des habiletés techniques » sont donc ces lieux où sont engagés homme/machine plus un ou des tiers (qui peut être une personne, un rapport, etc. c'est-à-dire un homme ou une trace de son jugement) qui vont juger de la virtuosité relative des acteurs. L'agencement homme/machine/environnement engage également un discours concernant la valeur/qualité de l'usage, c'est-à-dire un jugement concernant l'habileté relative des pratiquants. Une question similaire à celle posée par l'auteur concernant les réseaux (organisation et hiérarchie) nous semble alors d'importance : celle des comportements paradoxaux vis-à-vis des règles, en l'occurrence du code de la route, comme nous avons pu le voir.

Le non respect des règles comme preuve de valeur.

Le motard, nous l'avons vu, a un rapport spécifique à la vitesse, par le biais duquel le dépassement d'autrui, de la norme courante, est un idéal de conduite seulement tempéré par l'interdiction de la « *vitesse excessive* », une notion laissant libre cours aux interprétations les plus diverses. Comme l'affirme N. Dodier, être performant dans une arène d'habileté suppose de s'affranchir des règles, afin de s'adapter à de nouvelles exigences et de démontrer ses capacités personnelles[397]. Penser la route en tant qu'arène d'habileté au sein de laquelle est engagé le motard par la « manipulation » d'une moto permet de cerner l'origine de l'action et sa valorisation de l'individu. Il ne s'agit plus ici de maintenir l'équilibre nécessaire mais de prouver sa valeur personnelle, ce qui se fait au détriment des règles, et notamment du code de la route. Le motard est « *plus rapide* » et « *plus adroit* », comme nous avons pu l'entendre à de nombreuses reprises lors des comparaisons entre automobiliste et motard. Par la « passion de la moto », l'Homme peut donc tenter de prouver sa valeur, de la démontrer à la vue de tous, c'est-à-dire dans l'espace public.

Virtuosité et conditions de la maîtrise.

[396] Et non pas leur « consommation », insiste l'auteur. *Ibid*., p.115
[397] *Ibid*., p.135-136, notamment P.135 : « Celui qui dédaigne les règles montre au contraire qu'il a suffisamment de qualités individuelles pour traiter les moments les plus critiques de la machine. Son excellence dans l'arène des habiletés s'accompagne d'une infraction au droit. »

L'injonction à la performance et à la maîtrise, que nous qualifions, à la suite de N. Dodier, d'ethos de la virtuosité nous apparaît comme pouvant éclairer les représentations motardes, ainsi que les différents usages observés. Les motards répondent en effet au même impératif fondamental : celui de la maîtrise, de la virtuosité nous dirait l'auteur, rendue nécessaire par le danger inhérent à l'arène routière. Qui dit maîtrise dit compétence, c'est-à-dire un ensemble de références à partir desquelles les usagers des motocyclettes vont penser leur situation au sein de l'arène de la virtuosité routière. Ils doivent pour cela penser et questionner dans la pratique leur limite de virtuosité, leur volonté d'engagement dans cette logique de démonstration ainsi que son évolution au cours de leur carrière.

L'auteur s'accorde avec ces principes, et reconnait que la question de l'engagement, par celle des compétences relatives et des choix d'usage, dépasse celle des réseaux et permet l'interprétation dans bien des situations sociales :

« Ces compétences ne seront plus considérées, cette fois-ci, comme ensemble de ressources nécessaires aux humains pour faire fonctionner les réseaux, mais comme interrogation que les opérateurs se posent à eux-mêmes et aux autres concernant leurs habiletés respectives. La notion d'ethos de la virtuosité ne désigne pas elle-même une forme d'engagement dans laquelle les opérateurs sont projetés de facto dès lors où ils participent à une activité technique, mais plutôt une interrogation qui leur est soumise par leur condition : jusqu'à quel point vont-ils s'engager dans les arènes d'habileté ? Comment se traduisent les succès et les échecs au travers de telles épreuves ? C'est en fonction de leur place par rapport à l'ethos de la virtuosité que se dégageront alors les itinéraires des opérateurs, leurs styles d'intervention, leurs portraits. »[398].

C'est donc vers ces compétences qu'il faut porter à présent notre attention, afin de saisir de quoi relève la maîtrise présente de manière récurrente dans les discours.
Cerner l'ethos de la virtuosité propre à un usage nécessite de décrire les compétences ouvrant à la maîtrise[399]. Concernant celle de la moto, les discours des personnes rencontrées les livrent : la première est bien évidement le fait d'être « *adroit* », ce qu'un motard est nécessairement, sans quoi il abandonne sa carrière. Etre adroit, c'est ne pas avoir subi d'accident causé par sa propre erreur, ce qui exclut tout accident au sein duquel la responsabilité du motard n'est pas engagé (percussion par l'arrière par exemple) ou lorsque la responsabilité d'un tiers peut être mise en avant (chuter suite à une freinage sur « *une plaque*

[398] Dodier, Nicolas, *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 1995, citation p.222
[399] Pour N. Dodier il s'agit des « ingrédients essentiels des promesses techniques » : Dodier, Nicolas, « Les arènes des habiletés », in *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140, développé p.118-120

de gravillons » ne remet par exemple pas en cause l'habileté du motard mais mène à jeter la pierre aux « *employés de la DDE* » (Yann), la Direction Départementale de l'Equipement, en charge de l'entretien du réseau routier). Le motard présuppose donc sa grande « habileté ». En effet, l'adresse sous-entend une précision, cette dernière ne pouvant être atteinte que par le biais de gestes précis et adaptés lors du maniement de la machine. Habileté et adresse vont ainsi de pair.

Selon N. Dodier, une autre qualité est souvent mise en avant par les « opérateurs » au sein de l'entreprise Palard : « l'aisance corporelle ». On retrouve sa nécessité chez les motards, formulée différemment. Il s'agit de la nécessité pour le motard de « *laisser son esprit prendre de la distance par rapport au corps* » (Albert), afin de conduire « *décontracté* ». En effet, si la « *conscience du risque* » est conçue comme une nécessité, l'oubli des conséquences possibles de l'accident permet de circuler « *en étant à ce que l'on fait* » (Noël), donc de surpasser davantage de difficultés, d'être performant malgré le danger. Etre à l'aise consiste donc à oublier momentanément que l'on est son corps pour se rapprocher de la maxime Maussienne selon laquelle l'homme se sert de son corps comme d'un outil[400]. Parmi les capacités accroissant la maîtrise figure donc la concentration sur la conduite, la focalisation sur le maniement de l'objet. Lors des situations à risque le « *sang-froid* » du motard fait selon lui toute la différence, à l'image du « calme » de l'opérateur en situation de crise. Comme chez ce dernier, la compréhension des dangers potentiels augmente avec l'« *expérience* », en créant des actions fonction de scénarios types liés à un problème rencontré[401]. Pour le motard, les dangers courants sont ainsi « *dominés* » et appréhendés avec calme, sous réserve d'en avoir « *détecté les indices* », comme par exemple « *se méfier* » à l'approche d'un autobus arrêté, qui peut cacher un piéton sur la chaussée ; « *repérer* » une zone d'ombre pouvant recéler une plaque de verglas, ou encore détecter un reflet irisé sur le bitume signalant la présence d'hydrocarbures, rendant l'adhérence précaire. L'action adéquate dépend alors de la machine et de ses capacités techniques (de freinage, de braquage, etc.) mais également de la force du

[400] Le fameux point de vue instrumental sur le corps développé dans Mauss, Marcel, « Techniques du corps » *in* Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*. Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386

[401] L'expérience mène à une expertise. Si la première constitue un exemple singulier, une anecdote relatée où vécue, un témoignage, la seconde se forme par la répétition et l'accumulation d'expériences. Ce que les motards qualifient d'« *expérience* » est donc bien souvent une forme d'expertise, au sens de Francis Chateauraynaud et Claude Bessy (Chateauraynaud, Francis et Bessy, Christian, *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Paris, Métailié, 1995). Selon ces auteurs, la « prise » est ce qui permet l'expertise, par le corps à corps à l'objet, mobilisant une expérience perceptive (et les sens) pour juger et objectiver. Les sens mobilisés permettent de ressentir l'indicible puis de le communiquer, par échange d'expérience. Nous retrouvons ces principes lorsque nous aborderons les sens engagés dans l'usage de la moto.

conducteur. Ce dernier point présuppose dans les discours motards un handicap pour les femmes, qui sont alors autorisées à circuler à plus faible allure sans être jugées négativement dans l'arène de l'habileté routière. Celle-ci est *a priori* moindre pour les motards, ce qui les dispense de prouver leur virtuosité avec autant d'intensité qu'un homme.

Enfin, une dernière qualité est nécessaire pour le motard, fixant la limite de sa maîtrise : son humilité. De manière paradoxale, le motard sait, ou doit savoir pour devenir un « *motard accompli* », qu'il ne peut pas toujours tout maîtriser, que le hasard a sa part dans l'arène d'habileté routière. S'il est adroit, habile et attentif à sa conduite, il peut toujours être victime d'un « *aléa* », et « *ne pas avoir de chance* ». Le principe du hasard va ainsi limiter les possibilités de maîtrise du motard. Cette dernière est une nécessité, mais ne peut suffire à garantir la sécurité du motard. L'accident et la mort sont donc possibles, même pour les motards les plus expérimentés et les plus adroits. On retrouve alors le principe de « *conscience du risque* », selon lequel le hasard est indépassable. Il est paradoxal car il ouvre à la fois vers la prudence et l'excès, le hasard frappant de manière aléatoire, aussi bien le motard le plus prudent que le plus dangereux. Si on est en droit de questionner le bien fondé de cette assertion, on saisit tout son sens : le motard ne peut tout contrôler, et ce quel que soit son niveau de maîtrise. Cela se traduira, nous le verrons, par les valeurs motardes mais aussi par le biais de l'affirmation de son « *courage* », lié à l'acceptation d'un risque en « *connaissance de cause* »[402].

1.3. Les moments de honte.

Afin de préciser la ligne de conduite motarde à suivre, intéressons-nous aux moments de honte, au sens d'Agnès Jeanjean[403], et aux discours qui les accompagnent. Ces derniers nous révèlent les erreurs à ne pas commettre, donc, en creux, l'idéal auquel les motards font référence, consciemment ou non, afin de donner sens à leurs actions.

---

[402] On retrouve ce discours chez les opérateurs qu'évoque N. Dodier, même s'il ne le dit qu'à demi-mot. Ce qui est jugé dans les arènes ce sont les « aptitudes individuelles, via l'aisance, la rapidité, l'habileté, la familiarité aux objets, l'assurance, l'audace, notamment, dont témoignent les individus en se mesurant aux objets. » (Dodier, Nicolas, « Les arènes des habiletés », in *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140, citation p.116-117)

[403] Dans sa thèse de doctorat : Jeanjean, Agnès, « Basses Œuvres. Ethnologie d'un réseau technique urbain : les égouts de Montpellier. » Thèse de doctorat d'ethnologie de l'Université Paris V, sous la direction de Jean-Pierre Warnier, Non publié, 1998, p.535 à 539. Un travail que l'on retrouve dans sa publication : Jeanjean, Agnès, *Basses Œuvres : une ethnologie du travail dans les égouts*, Paris, éditions du CTHS, collection « Le regard de l'ethnologue », 2006

Définition.

Selon Agnès Jeanjean, s'appuyant sur la psychanalyse[404], la honte peut être saisie par ses déterminants sociaux, et traduit la peur d'être mis au ban d'un groupe, quel que soit son échelle ou sa nature. Etudier la honte permet d'approcher l'incarnation individualisée d'un idéal de référence, celui du groupe auquel on souhaite appartenir, sous l'œil de son jugement. Dans son action, l'individu tente de conformer son attitude aux attentes qu'il estime être celles du groupe. Son comportement traduit donc sa volonté de se rapprocher d'une ligne de conduite, motarde dans le cas traité ici. En décrivant sa honte, le motard évoquera également les moments où il s'est le plus écarté de la ligne de conduite à suivre et rappellera la conduite prescrite pour les motards, par les motards. Lorsque son comportement est identifié comme non conforme survient la honte. Elle entraine la perte de l'estime de soi, du fait du jugement prononcé par le groupe d'appartenance. En désignant ce qui fait honte, on désigne ce que l'on doit respecter. Elle est donc un moyen de contrôle du groupe sur ses membres, une sanction que l'individu s'impose à lui-même après avoir acquis, voir incorporées, les règles tacites, les normes du groupe.

C'est donc également un moyen de désigner un coupable au sein du groupe, afin de montrer que la propre transgression des normes courantes (celles du « référent automobile ») en œuvre au sein du groupe est admissible. En désignant le motard honteux, on valorise également le « *vrai motard* », celui respectant la ligne de conduite des « *passionnés de moto* », tout comme les footballeuses et boxeuses qu'évoque Christine Mennesson vont stigmatiser les rugbywomen et haltérophiles féminines afin de justifier leur écart à la norme de féminité[405].

La honte motarde.

Afin de cerner les moments de honte chez les motards nous allons ici nous intéresser à quelques écrits accessibles sur internet. Il s'agit de récits élaborés du point de vue motard, permettant de désigner en creux la norme de conduite selon lui adéquate. En évoquant sa

[404] Principalement les travaux de Serge Tisseron et Janine Chasseguet-Smirguel suivants : Tisseron, Serge, *La honte : psychanalyse d'un lien social*, Paris, Dunod, 1992 ; Chasseguet-Smirguel, Janine, « Essai sur l'Idéal du Moi. Contribution à l'étude psychanalytique de la « maladie d'idéalité » », *Revue Française de Psychanalyse* 5/6 : 891, 1973.

[405] Mennesson, Christine, *Etre une femme dans le monde des hommes*, Paris, L'Harmattan, collection « Sports et Société », 2005 et plus spécialement, sur cette question de la désignation d'un bouc émissaire comme technique de neutralisation, p.137-138.

mésaventure ou celle d'un autre motard, le rédacteur du « *récit de la honte* » discute son engagement par rapport à une norme partagée, et affirme sa valeur.
L'ensemble des récits abordés ici sont de deux types : cinq récits longs[406], de synthèse, réalisés par un seul motard se définissant comme expérimenté[407], donc se plaçant en figure de référence, ou des anecdotes courtes rassemblées en une rubrique spécifique telle que les récits de la honte du « repaire des motards »[408], qui en comptabilise environ 230. Les premiers ouvrent vers le qualitatif, par le discours construit suite à réflexion par un motard en particulier, au regard de sa carrière, alors que les seconds permettent de cerner des événements présentés comme honteux et récurrents dans les discours afin de proposer une échelle de la honte sur cette base.

Le premier ensemble analysé, formé de cinq récits différents découverts au hasard des conseils d'informateurs, permet de dissocier trois types de honte, faisant suite à trois types d'écarts à la ligne de conduite motarde.

Première attitude condamnée : l'« *individualisme* », à travers un discours sur les valeurs supposées spécifiques aux passionnés de moto. Il s'agit, *a contrario*, « *d'un univers où l'amitié, l'entraide et le partage ou l'abrogation des positions sociales sont encore des valeurs reconnues* ». Ces catégories sont supposées être des spécificités motardes, rendant nécessaire leur défense, à travers celle d'un système de valeurs, que nous aurons l'occasion d'aborder en détail. Il s'agit principalement de ce que les motards évoquent sous le vocable de « *solidarité* », prônant l'égalité et l'entraide entre motards au-delà des différences. Les motards à l'origine des discours présentés ici regrettent donc que certains s'écartent de la voie tracée par cette idée fondamentale.

Second comportement dénoncé dans les discours : la conduite agressive vis-à-vis des autres usagers, que « *Div19* » nomme ironiquement « *les rois de la route* ». Pour ces derniers, leur privilège de vitesse issu des performances de la machine devient un droit de passage universel et inconditionnel, accompagné d'une sonorité bruyante (pot non homologué, accélération « *rageuse* », etc.) voire de violence. L'exemple type est le « *coup de botte dans le*

[406] Au regard des récits les plus courants. Nous abordons ici un ensemble de cinq récits allant d'environ 6000 signes à plus de 20000 signes, espaces non compris.
[407] Par exemple le récit « Parfois, j'ai honte d'être motard ! », publié le 24 septembre 2008 : http://div19.over-blog.com/article-23100449.html présenté en Annexes. Annexe 10 : *Parfois, j'ai honte d'être motard !*
[408] Accessibles à l'adresse : http://www.lerepairedesmotards.com/recits/lahonte.php Quelques exemples sont présentés en Annexes. Annexe 11 : Exemples de récits de la honte.

rétroviseur » d'un automobiliste qui n'a pas cédé le passage au motard remontant les files d'autos, observé par exemple sur le périphérique parisien. Dénoncer ces attitudes c'est alors rappeler une règle de conduite essentielle selon le motard : adapter son comportement en fonction de la présence relative d'autres usagers, c'est-à-dire adopter un « *code de bonne conduite* ». Les auteurs soulignent alors une nécessité : rester civilisé sur l'espace paradoxal de la route, à la fois espace de liberté et du désordre. Etre motard signifie ne pas se laisser aller à la sauvagerie et la bestialité, contrôler ses instincts et sa volonté de puissance, incarnée ici par une domination des autres usagers pouvant aller jusqu'à la force, selon les motards internautes.

Troisième thème essentiel de ces récits détaillés, illustrés d'exemples vécus par les différents auteurs : le rapport inadéquat à la vitesse. Ceci réaffirme un rapport spécifique à la vitesse, selon lequel ce qui est acceptable en moto choque à l'extérieur du groupe, à l'image de certains dépassements autorisés par les hautes performances des machines, ou encore d'une vitesse de circulation « *deux fois supérieure à celle autorisée* ». Elle est condamnée pour deux raisons : elle crée une « *mauvaise image des motards* » et provoque un surcroît de risque pour tous. De nouveau la règle de l'adaptation au lieu et à la présence d'autres usagers, qui veut que le motard ne roule pas « *trop vite* » par rapport à la situation. S'il ne respecte pas cette prudence vis-à-vis de la « *vitesse excessive* » il entre dans la catégorie des « *pilotes* », expression à saisir comme une critique. Deuxième volet de ce juste rapport à la vitesse : éviter de circuler à une allure trop faible. La vitesse d'une moto ne doit donc pas être inférieure à celle d'une auto, le deux roues motorisé ne doit pas « *bouchonner* ». C'est ce que « *Div19* » relate dans ce récit présentant des motards à un péage, prenant leur temps afin de ranger leur ticket, ajuster leur blouson, etc. alors qu'ils venaient de remonter la file de voiture en attente. Le motard ne doit pas gêner la fluidité du trafic, au contraire, il doit y contribuer en « *accélérant le flot* », en utilisant le moindre espace disponible. De plus, un discours de justification appuie la nécessité de la rapidité en circulation : faute de doubler les véhicules un danger certain guette le motard, la « *traitre* » percussion par l'arrière. C'est ce même discours qui est rencontré lors d'une remontée de file au feu tricolore : se « *placer en pôle* » (David), c'est-à-dire, par référence à l'univers de la course, en tête de groupe, permet de « *partir devant* » mais aussi d'utiliser les voitures comme « *bouclier* » en cas de perte de contrôle d'un autre usager.

Ces premiers récits confirment donc la nécessité d'une vitesse supérieure aux autres usagers, principalement automobilistes, ainsi qu'à l'adaptation à la présence d'autrui et non à la réglementation.

Second ensemble analysé, « *les récits de la honte* » contés par divers motards sur le site lerepairedesmotards.fr permettent une analyse de plus vaste portée. Ils sont à saisir comme des histoires que l'on se raconte « entre soi », afin de certifier qu'on adhère aux mêmes représentations et références. Sur la base de l'analyse de plus de 200 récits de la honte nous pouvons dégager cinq catégories de honte, ainsi qu'une exception riche d'informations.
Ajoutons que pour qu'il y ait honte il faut nécessairement que soit présent un tiers. Nous sommes donc bien dans une situation d'arène d'habileté, au sens de N. Dodier[409], car la maîtrise est engagée, de même qu'un jugement des comportements observés. Ainsi, aucun des récits analysés ne concerne un motard seul, alors que l'on sait par exemple que 50% des accidents de moto arrivent dans ces circonstances. Il est au minimum accompagné d'un ami motard ou de son/sa passager(e), le plus souvent d'un public présent en nombre. La forme la plus classique est une situation honteuse se déroulant sous le regard des badauds, voire dans les lieux de sociabilité motarde, telle que la terrasse du « *bar motard* » de la ville ou du quartier concerné. Chuter seul sur une petite route de campagne n'est ainsi pas honteux, laisser choir sa machine sur les Champs-Elysées un soir de 14 juillet l'est nécessairement davantage, comme le prouve le récit de la honte de « Djipi » :

« Bloque disque oublié…

C'était un joli soir de 14 Juillet sur Paris (tant qu'à faire autant qu'il y ait plein de monde pour avoir la honte) je regardais le feu d'artifice vers la Concorde, une fois le spectacle terminé, je repris mon Bandit 600 S, puis comme il y avait du monde, petite accélération en faisant chauffer la moto (puis aussi faire du bruit, pour me faire remarquer) ensuite, une fois mes spectateurs attirés par le bruit du monstre Suzuki et du pot yosh, je démarre et fais mes 10 premiers cm avant d'être stoppé par ce fourbe de bloque disque qui était resté sur la roue, suivi d'une chute (au ralenti S.V.P) devant les yeux ébahis de mes fidèles spectateurs restés à admirer mon superbe départ arrêté (très vite), à partir de là, j'ai réussi à battre plein de records en pas longtemps : record de vitesse et d'haltérophilie pour soulever le bandit, record d'enlèvement de bloque disque, record d'embuage du casque, et un record de vitesse pour quitter la capitale (à faire pâlir les possesseurs de dragsters)
Djipi 27 mars 03 »

[409] Dodier, Nicolas, « Les arènes des habiletés », in *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140

Première catégorie, rencontrée dans 49% des récits, l'erreur « de débutant », c'est-à-dire la chute à l'arrêt ou à très faible allure[410]. On y rencontre principalement la chute de la machine au débéquillage, au démarrage suite à l'oubli de l'antivol apposé sur la roue avant (le « *bloque disque* » ou l'antivol en « *U* »), en manœuvre de parking moteur coupé ou non, par exemple en essayant de monter sur un trottoir ou en ne pouvant « *sortir la jambe* » à l'arrêt du fait d'un lacet trop lâche qui va se bloquer dans le repose-pied. Ce qui fait honte ici est simple : le motard faillit à la règle de maîtrise de sa machine dans une situation considérée comme peu risquée, du fait de la vitesse nulle ou extrêmement faible. N'ayant pu satisfaire aux exigences basiques de maîtrise, c'est-à-dire la gestion de l'équilibre de la machine, le motard se voit critiqué, conspué et moqué, à la fois par les motards présents à proximité et les autres usagers. L'impératif de maîtrise se rappelle alors à eux et, en relatant leur expérience malheureuse, ils conviennent des progrès à accomplir pour devenir un « *motard confirmé* ».

Les cas honteux de cette catégorie sont les plus nombreux, et prennent une forme souvent proche, illustrée par le récit de « Bee » :

« La chute après la prune…

En plein mois d'août, sur Nantes, je me promène tranquillement… un policier me stoppe à un rond point, et crac le petit contrôle qui va bien..... "papier SVP"....."Houla.. jeune permis !!"....."il est où le A ?"....."vous savez que les petites plaques sont interdites"....."il est où l'éclairage de plaque ??"..... "ooooooooh ça va pas être bon ça "ptit" gars, c'est pas normal du tout". Du coup hop la petite collection de prunes pour pas avoir froid sous le manteau, et comme il était prévoyant il dit "pas la peine de partir comme un fou" . Arf ! arf ! Tu vas voir si je vais pas te laisser 1cm de gomme au démarrage!!....
Sur ce j'enfourche mon fier destrier et là ce grand comique dans l'éternel me lance une "bonne journée jeune homme", et moi tellement surpris qu'il se fiche de moi à ce point, je balance la moto pour enlever la béquille latérale et j'étais tellement énervé que j'ai balancé la moto comme un bourrin, et là… perte d'équilibre et plaff, par terre, moteur tournant, devant des tas d'automobilistes morts de rire....du coup le képi qui était tout méchant il y a à peine 10 secondes est devenu mon sauveur (comme quoi l'esprit motard passe au dessus de l'uniforme) ils m'ont relevé ma belle, puis moi, me demandant si je voulais une ambulance si j'avais mal quelque part et tout et tout et ils ont inspecté ma belle qui n'a eu que le levier de frein avant de cassé (ouf!!)
Il était temps pour moi de tirer ma révérence (merci la visière iridium, dans ces jours là ça fait du bien de se sentir caché par quelque chose !!!!), mais pas sans la petite phrase de mon képi : "c'est vraiment votre jour de chance !!"
bee 26 mars 03 »

[410] Les pourcentages évoqués ont été réalisés sur la base d'un calcul personnel. Les catégories auxquelles ils renvoient sont construites selon différents mots-clefs et thématiques récurrentes. Elles étaient, à la première analyse, au nombre de 9, avant que des traits saillants permettent la construction de cette taxinomie de la honte motarde. L'échantillon concerné est donc formé de 200 récits de longueur variable (d'une vingtaine de lignes à deux pages). Je ne sollicite donc pas ici mes observations de terrain, même si certains éléments font écho à quelques carnets de terrain. Enfin, les récits sont souvent multiples, ce qui explique une somme des pourcentages supérieure à 100.

Seconde catégorie, présente dans 30% des récits, l'erreur consécutive à une méconnaissance des caractéristiques de la machine ou de l'équipement motard. Ainsi, lorsque Fabrice quitte la terrasse ensoleillée où il conversait avec ses amis motards et qu'il confond le démarreur et le klaxon de sa machine il est l'objet de railleries et se sent honteux. Connaître les caractéristiques techniques de sa machine est donc une nécessité. En effet, si l'on souhaite accorder la dialectique homme/machine, il faut nécessairement connaître ses termes, sans quoi la recherche d'équilibre sera difficilement atteinte. Remarquons un récit récurent (9% des cas sur l'ensemble du panel, soit 33,33% de cette catégorie) engageant le « *coupe-circuit* »[411]. Cet élément est une spécificité technique de la moto, inexistante dans une auto, il s'agit d'un interrupteur rouge situé à poignée droite, présentant deux positions : on/off. Il permet de couper le moteur sans ôter la clef, et est souvent utilisé en cas de chute afin d'éviter un surcroit de dégâts, par exemple si la jambe du motard venait à entrer en contact avec la chaine de transmission. Ce détail technique est présenté en cours de formation et est souvent sollicité tel un bizutage. Le jeu consiste à placer l'interrupteur sur « off » et à observer le jeune motard essayer de démarrer sa machine. Cela se pratique couramment à l'abord des terrasses ou, plus généralement, à proximité des lieux de sociabilité motarde. Un motard expérimenté devra surpasser l'écueil sans sourciller, faute de quoi il sera l'objet de moqueries. Ce bizutage du nouveau motard consiste à lui rappeler une injonction : il est nécessaire de connaître sa machine pour être un motard accompli.

Troisième catégorie honteuse : la perte de contrôle du véhicule suite à une trop grande confiance en soi, que l'on rencontre dans 24% des récits. On rencontre deux profils dans ces récits : le jeune motard, voire le motard en formation ; le « *frimeur* ». Ils se retrouvent dans l'inadéquation entre leur volonté de démonstration de maîtrise et leurs capacités réelles, sanctionnées le plus souvent par une chute. Ainsi le « *frimeur* » réalisera un « *burn* » -faire patiner la roue arrière de la moto à l'arrêt afin de dégager de la fumée et de « *se faire remarquer* »- devant l'entrée d'un salon de la moto et chutera faute d'avoir réellement acquis la technique adéquate, alors que le débutant trop sûr de lui ratera un virage avant de finir « *la tête dans le fumier* » du champ bordant sa voie de circulation. La honte fait alors office de

[411] Par exemple le récit de *« Kingofwheeling »* intitulé *« Le petit bouton rouge …. »* (20 septembre 2005) : *« C'était il y a 2 ans environ… j'ai kické pendant 20 minutes (sans exagérer) avec blouson fourré et bottes ma DT 125 qui n'avait pas de démarreur, avec ma copine à coté. Puis ensuite, voyant que ça ne démarrait pas, je la pousse en seconde mais rien. ne se passe…Alors je me dis que cette moto c'est de la c.hiotte jusqu'à ce que je découvre ce petit bouton rouge... LE coupe circuit... Je n'ai rien dit à ma chérie ! Mais bon j'avais eu « la honte » dans le parking souterrain, on est jamais trop prudent ! »*

rappel à la nécessité d'équilibrer la dialectique homme/machine, en accroissant ses performances au fil de l'acquisition de compétences techniques. C'est dans cette catégorie que l'on rencontre les jugements les plus sévères, car les situations qui ici prêtent à rire auraient pu se terminer « *dramatiquement* ». La vitesse pratiquée et les manœuvres hasardeuses réalisées sont ainsi corrélées avec un fort niveau de danger, faisant des débutants et « *frimeurs* » les motards les plus vulnérables, ceux respectant le moins l'injonction de maîtrise des termes de la dialectique motard/moto.

La quatrième catégorie est une particularité : elle ne soumet à la honte que vis-à-vis d'un public non motard. Il s'agit (4% des cas) de la chute à faible allure au freinage ou à l'accélération, survenue « *sans comprendre* », par exemple suite à la présence de gasoil sur le revêtement d'un rond-point. Ce qui est engagé n'est alors pas un défaut de maîtrise au regard du motard mais une absence de « *chance* ». La honte reste effective car le public non-motard présent ignore cette référence et perçoit donc ce qu'il observe comme une perte de maîtrise. Cela nous permet de cerner une ligne de conduite qui dépasse le simple groupe des motards : la nécessité de maîtrise semble alors unanimement partagée et se comprend en lien à la prise en compte des termes de la dialectique homme/machine dans son rapport aux caractéristiques de l'environnement.
La cinquième catégorie de honte motarde est liée à une mauvaise perception, ou une mauvaise analyse de l'environnement dans lequel est engagé le motard (3%). Le motard a alors présagé de ses capacités ou de celles de la machine, ce qui provoque une chute. Une mauvaise évaluation de l'adhérence du revêtement ou du rayon d'un virage est alors honteuse du fait de l'absence d'« *intelligence de conduite* » du motard.

Enfin, un cas particulier vient confirmer le rapport constitué entre auto et moto en circulation. Il s'agit du récit de « Seb », qui est doublé par une voiture. Il la redouble donc immédiatement mais tombe alors en panne d'essence et se fait donc redoubler. Ce faisant il semble avoir été dominé, il se dit alors honteux car, comme il le déclare : « *je me suis fait doubler deux fois par la même voiture* ». La ligne de conduite motarde peut donc se comprendre comme une injonction à la domination des automobilistes, usagers majoritaires, en les dépassant. Il est exact qu'en pratique lorsqu'un motard est doublé par un automobiliste il le redouble immédiatement, ou rapidement. L'exception est de « *rester derrière* », la règle de rouler plus vite que le flot, de se distinguer de celui-ci, de ne pas être « *englué dans la circulation* » et de se « *faufiler* ». Si les récits de la honte ne relaient pas plus souvent cet élément c'est parce que

les motards se conforment le plus souvent à cette règle et qu'étant donné le différentiel de performances –vitesse, accélération et compacité- entre une auto et une moto courantes il y parvient aisément.

Que déduire de l'analyse de ces récits, au regard de nos observations de terrain ?

La question du pouvoir et de son usage.

Premier constat, la honte vient sanctionner un écart vis-à-vis de l'impératif de maîtrise. L'exemple de la chute à l'arrêt devant ses semblables nous éclaire ici. Il s'agit, pour les motards, du summum de l'absence de maîtrise, car la machine n'est alors pas en mouvement, n'a pas de vitesse. Une chute à l'arrêt provoque davantage de honte qu'une chute en circulation à allure normale. Il est donc davantage honteux de faillir dans sa recherche de maîtrise alors que les compétences exigées par la situation sont faibles. On retrouve cet élément dès la formation au permis moto, les élèves motards présentant un discours selon lequel la chute à faible allure est dénigrée et redoutée, alors que celle à haute vitesse est moins crainte. Ainsi, échouer lors de l'épreuve « lente » ou de « maniement moteur coupé », le jour de l'examen, est davantage honteux que la chute lors de l'épreuve « à allure normale ». La chute à l'arrêt ou à faible vitesse entraîne le constat d'une absence flagrante de maîtrise, ce qui est « *la honte* », comme l'illustrent les nombreux récits de chutes en manœuvre de stationnement, par exemple devant la terrasse d'un café très fréquenté.

Corollaire de ce premier constat : la honte n'est pas nécessairement reliée à une douleur physique. Elle est davantage une atteinte à la « *fierté* » (Edgard) ou à « *l'amour propre* » (Joëlle). Elle s'incarne dans une figure essentielle : la chute en public, le renversement de la position de référence de la machine, la verticale, par un basculement à l'horizontale, lorsque la machine est « *couchée* » et non plus « *droite* ». Elle est alors, de même que le motard, « au sol », symbole de soumission et de faiblesse, à l'opposé de l'image courante de puissance qu'elle est censée incarner. Le motard chutant devant un public est honteux car mis en défaut dans sa tentative de maîtrise du véhicule, ce que marque son irritation face aux sourires goguenards et rires moqueurs des personnes présentes. La moto confère au motard un pouvoir symbolique qui le valorise, selon lui, aux yeux du public. Cette valorisation n'est effective dans les discours motards qu'en cas de maîtrise, ce que la honte leur rappelle sans équivoque :

faillir c'est perdre ce pouvoir, c'est désamorcer la menace que l'objet symbolise à la verticale, c'est rabaisser l'homme qui manipule la machine[412].

Enfin, les discours abordés, ainsi que nos carnets de terrain, démontrent une ambivalence de l'impact de la honte sur le groupe dans son ensemble, très présent dans les récits individualisés sous le thème de « *l'image des motards* ». Deux attitudes sont alors possibles lors du constat de comportements honteux. Le motard peut déclarer, en désignant le manquement à la ligne de conduite motarde : « *j'ai honte quand je vois de tels comportements* », par exemple dans le cas d'un motard réalisant un « *wheeling* », ou roue arrière, devant une école primaire alors que je conversais avec Fabrice. Dans ce cas, le motard s'inclut dans ce qu'il critique, et reconnait que l'individu manquant à la règle est membre du groupe, pour le pire ou le meilleur. Autre attitude possible : le rejeter dans l'étrangeté. La formule « *ça, ce n'est pas un motard* », le traduit. Elle se rencontre également fréquemment sur le terrain.

Deux attitudes sont donc possibles face à l'écart à la ligne de conduite : identification ou rejet. Elles reconnaissent pourtant toujours la valeur de la ligne de conduite prescrite du motard, et la nécessité de prendre en compte les termes de la dialectique homme/machine. Le motard lambda peut pourtant s'en écarter, parfois radicalement, et les réactions de ses semblables, qu'ils soient navrés ou virulents, nous démontrent qu'il n'existe guère de groupe homogène, ou de comportement universellement adopté. Tout est affaire de compromis, de conflit et de discours relatif, fonction de la compréhension relative de ce qu'est un équilibre des termes de la dialectique. Pour les comprendre, seules les carrières motardes individuelles permettent de mettre à jour ce qui manque aux motards « honteux », ce qui va permettre d'approcher cet idéal d'équilibre homme/machine dans un environnement, à savoir « *l'expérience* ».

[412] Ce dont témoigne par exemple le « récit de la honte » de « Tibo », relaté le 18 mars 2005 : *« Depuis 4 semaines, je possède un VFR bleu, magnifique, tout équipé comme je le voulais. (…) J'arrive devant la pompe et repose la moto… mais la béquille n'a pas voulu rester à sa place… Me voici donc avec un VFR à bout de bras… et je suis tout rouge comme un goret, sans mon casque pour me cacher, je lutte pour ne pas le coucher… (…) Finalement, il y a eu plus de peur que de mal… mais j'ai vécu un grand moment de ridicule en vfr, celui qui ne sait même pas béquiller dans une station service et les voitureux ont dû prendre les paris « tombera-tombera pas ? »… (…) »*

2. L'expérience et sa valeur.

Pour Joëlle, s'adressant à Yann :

« *Un petit jeune qui a 18 ans, qui roule bien mais qui a pas du tout ton expérience et ta maîtrise de la moto, il fera la même chose que toi mais il le fera moins bien.* »

Concernant la question de l'expérience, le novice est au centre du débat. Ajouté au problème de la perception du risque globalement différente selon l'âge, cela ne peut que provoquer davantage de problèmes pour cette catégorie d'usagers de la route.

Mais de quoi s'agit-il lorsque l'on traite d'expérience ? D'apparence cumulative et accessible par l'engagement dans une carrière, elle fait sens pour les motards. L'expérience permet, selon les motards rencontrés, d'équilibrer plus efficacement les termes de la dialectique. Elle favorise donc l'être au monde développé par l'engagement dans la « passion de la moto », par conséquent, son acquisition est, pour les motards, un moyen de parvenir à cet être au monde alternatif propre à leur « *passion* ».

2.1. L'acquisition de l'expérience : un objectif.

En premier lieu, l'expérience est un ensemble de savoirs acquis par apprentissage. Geneviève Delbos et Paul Jorion nous permettent de saisir de quel type de transmission fait l'objet l'expérience motarde, quel est son contenu et ses effets[413]. Analysant en détail par différents itinéraires professionnels l'apprentissage nécessaire au travail en Saliculture, les auteurs démontrent que pour le paludier le savoir est acquis « sur le tas ». Ce type de savoir, à caractère « procédural », ne peut être transmis de manière classique, à savoir par le biais de l'institution scolaire. C'est un savoir pratique, issu d'un savoir-faire qui s'expérimente et s'acquiert dans l'usage. Au contraire du savoir « propositionnel » de l'école, il est issu d'une fréquentation assidue de sa mise en œuvre (« on nait dedans » nous disent les auteurs pour illustrer l'idée d'apprentissage constant), créant une base de connaissances testées par essai/erreur, ouvrant sur le perfectionnement. C'est cette expérience qui mène à une pratique efficace sans théorisation.

[413] Delbos, Geneviève et Jorion, Paul, *La transmission des savoirs*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1990

L'expérience du passionné de moto relève de ce type de savoir « procédural », qui fait suite à l'acquisition du savoir « propositionnel » acquis lors de la formation au permis A. Comme le soulignait John : « *le permis c'est une autorisation d'apprendre et d'aller sur la route* ». Les motards s'accordent pour certifier que le savoir appris selon la procédure obligatoire du permis A est une condition nécessaire, mais non suffisante à former un motard. Ce dernier doit également acquérir de l'expérience, en surpassant les « *pièges de la route* » -ce que Franck nommait « *l'imprévisible* »-, c'est-à-dire ce qui n'a pas nécessairement été abordé au sein d'un savoir de type scolaire. En effet, ce dernier postule le respect des règles fondant le système de la circulation routière, alors que le motard, comme tout individu engagé sur le réseau routier, va être confronté à l'imprévu, à « *l'aléatoire* ».
L'expérience va au-delà d'une connaissance, elle est une façon d'éprouver la réalité, de la saisir davantage chaque jour sans jamais pouvoir l'appréhender en totalité. Comme le marin humble face à la force incommensurable de l'océan, le motard développe petit à petit un sentiment d'humilité, qui n'empêche nullement la poursuite de la pratique, voire la prise de risque, tout comme la conscience du péril au large n'empêche par le marin de prendre la mer.

Le permis A en lui même ne fournit donc que peu de sens quant à la pratique effective. Selon les motards, il apporte avant tout la technique nécessaire et les rudiments de conduite, ce que Fabrice appelait la « *base de la manipulation de la bécane* ». Ces rudiments ne deviennent opérationnels qu'à travers l'acquisition d'« *expérience* ». Ainsi, toute la carrière du motard va être une accumulation d'événements et de situations vécues diverses, selon deux formes possibles : les expériences personnelles et les échanges d'expérience.

Par la pratique effective, le motard acquiert de l'expérience, synonyme de construction d'une « *conscience du risque* » à travers les épreuves rencontrées, dont certaines peuvent s'avérer rédhibitoires. Ainsi, l'accident est une forme d'expérience et peut mener à l'humilité comme à l'abandon de la pratique[414]. La carrière n'est pas linéaire et sa forme générale n'est pas commune aux différents pratiquants. Pourtant, un savoir va être échangé entre motards, par le partage d'expériences, ce qui permet d'accroître la capacité à poursuivre une carrière motarde. Tous ne possèdent pas les mêmes expériences, tant en qualité qu'en nombre, et les rencontres de la pratique mènent à des chemins divers réunis sous le terme générique d'expérience. Comme le soulignait C. Bromberger, le passionné a un passé, une histoire de sa passion, que

[414] Sur le détail des événements principaux émaillant les carrières motardes retracées on se reportera à l'Annexe 4 : Les événements principaux des carrières motardes et leur influence sur la « passion de la moto ».

nos informateurs relataient volontiers en l'accompagnant de preuves (photos, souvenirs, etc.)[415]. Au cours de cette histoire, il a nécessairement traversé des épreuves, ce qui confirme son statut de passionné.

L'expérience est donc une autre manière de dire l'indétermination de la carrière, de même que le progrès de l'individu engagé dans cette dernière. Le doute subsiste mais la qualité de l'homme engagé se confirme jour après jour.

2.2. L'acquisition de l'expérience : un processus inaccompli.

Pour Christian Bromberger, le passionné est caractérisé par le fait d'en vouloir toujours plus, sa passion allant nécessairement *crescendo*[416]. La carrière du passionné ne semble donc pas pouvoir atteindre l'équilibre ou une forme de stabilité, elle se doit d'évoluer, et même plus de progresser. Par le biais d'une « *plus grosse moto* » par exemple. Le motard change de machine en moyenne tous les trois ans, si l'on en croit la presse spécialisée, et lorsque qu'il évoque vers quel choix se portera éventuellement l'acquisition de sa future moto, ce dernier est toujours caractérisé par la plus grande puissance de la machine, ses plus grandes performances, sa plus forte cylindrée, son esthétique avantageuse ou « au goût du jour », plus rarement pour son plus grand confort[417]. Evoluer dans la carrière revient alors à en vouloir plus. Ce faisant le motard affirme son progrès, le développement de ses compétences l'autorisant à acquérir une moto davantage performante, sans pour autant déséquilibrer le rapport entre les termes de la dialectique homme/machine. Pourtant, il modifie alors un des termes engagés et va donc devoir s'adapter, évoluer et, de nouveau, progresser. L'acquisition de l'expérience est donc une quête sans fin, souvent semée d'embûches.

Le parcours du motard est peuplé de risques qu'il va devoir surpasser. L'accident est du domaine des possibles au quotidien. Poursuivre sa carrière, c'est donc également avoir surpassé tout un ensemble d'épreuves, par l'expérience de la circulation au guidon de sa

[415] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38, et plus précisément p.30 : « Toute aventure passionnelle est faite d'une succession d'épreuves, où il faut vaincre une série d'obstacles par le mérite, parfois par le ruse, et où le hasard joue un rôle déterminant, rehaussant les émotions et les sensations que l'on recherche. »

[416] *Ibid*., p.29

[417] Il s'agit ici de l'intention d'achat. La réalité est parfois plus circonstanciée, comme nous le démontrent les carrières. S'il souhaite « *plus gros* », le motard est parfois contraint de se tourner vers « plus économique » ou « plus confortable » pour des raisons diverses (problèmes économiques, volonté de disposer d'une place confortable pour une passagère nouvellement rencontrée, envie de changement, mal de dos, etc.).

machine, ce qui prouve sa dextérité. Finalement, s'il poursuit sa carrière, c'est bien qu'il a su « *maîtriser sa machine* » et surpasser les « *aléas de la route* ».

L'expérience prouve donc que le motard a su équilibrer les termes de la dialectique engagée dans l'arène d'habileté routière. L'accident reste pourtant possible, il peut s'agir d'un « *coup de pas de chance* » (Joëlle) comme d'une erreur d'appréciation du conducteur, ce deuxième cas uniquement provoquant une certaine honte[418]. L'accident devient alors la figure la plus radicale d'apprentissage, comme le déclarait Noël à propos d'une chute : « *si t'apprends pas là, t'es vraiment un âne* » (Noël). L'accident s'apparente à une « *sanction* » lorsque le motard a trop confiance en lui au regard de sa maîtrise réelle. Présager de son expérience équivaut pour les motards à ouvrir une porte à l'aléa, au désordre, au déséquilibre des termes engagés dans la dialectique homme/machine, menant tôt ou tard à la chute. Selon les motards rencontrés, l'expérience ne met de toute manière pas à l'abri d'un événement fortuit.

En définitive, évoquer l'expérience, mettre en avant son apport et sa nécessité, c'est démontrer la place accordée au sein de la « passion de la moto » à l'expérimentation. Nous rencontrons alors de nouveau le doute quant à l'avenir, l'imprévu comme condition de l'existence, la maîtrise absolue comme impossibilité. Par l'usage de l'objet, le motard peut donc exprimer et expérimenter au quotidien ce donné anthropologique unanimement partagé, lui donner du sens. Il le fait de différentes manières, selon deux orientations principales, que l'on peut décrire en s'intéressant au type d'engagement de l'objet moto dans l'arène d'habileté routière.

[418] Il faut alors différencier les types d'accidents, certains étant issus d'une erreur d'appréciation alors que d'autres sont dus au hasard et inévitables, les deux catégories coexistant, comme le prouvent Monique Jeudy-Ballini et Claudie Voisenat dans le domaine de l'entreprise : « Certes, les « vrais » accidents –ceux reconnus comme tels- existent, que l'on tient pour inévitables, prescrits en quelque sorte par un parcours professionnel à étapes jouant avec les limites et qui, à mesure, fera du novice un ouvrier accompli. L'expérience du métier est l'expérience des confrontations avec la machine, épreuves corporelles réitérées en regard desquelles les mesures de sécurité apparaissent le plus souvent comme de vaines interférences. Dénigrées comme inefficaces, elles font pour le coup, et à l'instar d'autres initiatives de la hiérarchie, l'objet d'appréhensions. Alors, seulement, la peur se dit et se brandit comme un instrument de légitime résistance, comme une façon peut-être, pour les ouvriers, de ne pas être tout à fait dépossédés du droit tacitement revendiqué à l'imprudence. » (Jeudy-Ballini, Monique et Voisenat, Claudie, « Ethnographier la peur », in *Terrain*, n°43, Septembre2004, p.5-14, citation p.13-14)

3. Les différents types d'engagements de l'objet.

Au-delà des représentations motardes, les observations révèlent le lien effectivement construit entre l'homme et la machine, dans les faits. Pour ne pas éluder cet élément d'importance, considérons ici temporairement le rapport entre l'homme et la moto comme l'usage d'un objet/outil simple, et évoquons la manière dont il va être mobilisé par l'action humaine. Ce faisant nous négligeons une part importante de la réalité, à savoir le rapport au troisième terme engagé dans l'interaction homme/machine : l'environnement. Qu'on l'appréhende comme un agencement, au sein d'une arène, ou en tant que dialectique cet élément a toujours une importance. Nous y reviendrons ultérieurement, une fois précisées les logiques relatives d'investissement de l'objet de la « *passion moto* ».

3.1. Le type d'engagement de l'objet technique moto.

Deux types d'engagement possibles.

Pour saisir les deux types possibles d'engagement de l'objet technique, il nous faut nous tourner à nouveau vers le travail de Nicolas Dodier[419]. Rappelons ici la différence de perspective entre son travail et le nôtre, passant du lien réseau/opérateur au détail du rapport opérateur/machine par le biais d'une observation participante. Ce faisant, nous réduisons la focale afin de nous concentrer sur l'usage effectif de l'objet. Nous négligeons donc temporairement certaines variables, à l'inverse de l'auteur pour qui le groupe se fonde face à la violence imposée par la solidarité nécessaire à la production. Nous verrons d'ailleurs que la solidarité a également une importance dans les discours motards, nous écartons pour l'instant cette échelle d'analyse pour saisir le détail de l'usage lorsque l'homme sollicite l'objet moto[420].

[419] Dodier, Nicolas, *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 1995, et plus spécialement la partie 5 « Le soucis des objets », p.189-216

[420] Les « valeurs motardes » seront abordées dans la Partie 4 : Connaissances et valeurs viriles. Remarquons par ailleurs que dans le cas de la pratique de la moto la solidarité est acceptée de plein gré car l'imaginaire de la pratique relaie l'idée de l'absence de contrainte. Donc cette imposition par une violence est le fait du fonctionnement en réseau, non du rapport homme/machine, il faut changer d'échelle d'analyse pour accéder au microsocial qui sollicite conjointement homme et machine.

Pour cela, et suite aux constats de terrain, l'approche de détail de N. Dodier permet de qualifier deux catégories d'investissement de l'objet technique par les opérateurs, qu'il pose par hypothèse :

« En accédant de plus près à l'activité technique dans les ateliers, on peut alors montrer que les opérateurs peuvent se soucier (…) au sein même des réseaux techniques les plus modernes, de l'intégrité des objets qu'ils manipulent. De fait je propose d'opposer (…) deux pôles, qui coexistent sur les réseaux actuels (…) : un engagement « brutal » des objets techniques, caractérisé par un désintérêt pour leur intégrité, dès lors où ces objets permettent de satisfaire certaines fins ; un engagement « respectueux » des mêmes objets, où le souci de leur intégrité devient une exigence en tant que telle de la part des opérateurs. C'est notamment dans les moments de frictions entre ces deux formes d'engagements que le rapport aux objets révèle sa dimension morale. »[421]

Nous reprenons ici cette division, ces deux types d'engagement de l'objet du monde de la production industrielle nous semblant éclairer ceux de la « *passion de la moto* ». Nous supposons ainsi que l'investissement brutal et l'investissement respectueux sont des catégories de pensée, des idéaux-types extrêmes et opposés permettant de se situer et de tenir un propos sur la manière dont on va engager, en tant qu'individu, l'objet. Convenons donc dès à présent que l'engagement ne peut être uniquement brutal ou uniquement respectueux mais que ces catégories nous aident à l'appréhender. L'engagement réel oscille entre ces deux pôles.

<u>La dénonciation de l'engagement « brutal ».</u>

Entrer dans la « dimension morale » de ces catégories peut se faire par un investissement observé dans sa version extrême lors des spectacles de « *stunt* », de cascade moto. A cette occasion, comme nous avons pu le constater lors de nombreux salons de la moto, un ensemble de cascadeurs professionnels ou amateurs vont réaliser des figures spécifiques : « *wheeling* » (roue arrière à l'accélération), « *stoppie* » (roue avant au freinage) et « *burn* » (patinage du pneu arrière à l'accélération) pour les plus courantes, mais aussi tout un ensemble de figures décrites par des qualificatifs imagés : « *christ-air* » (debout sur le réservoir, bras en croix), « *cobra* » (moto en « *wheeling* », tête baissée touchant l'avant de la moto), etc. Face à ce spectacle les avis sont partagés, allant de l'admiration pour la « *maîtrise* » des stunters, à « *l'inutilité de la chose* » ou le « *risque* » qu'elle implique, tant physique pour le pilote que de

[421] *Ibid.*, p.192

destruction pour le matériel, en particulier la moto. Pourtant les spectacles de « *stunt* » font toujours recette et même les plus critiques sont présents pour observer. L'attrait de ce « *show* » est de se situer quant à son rapport à la machine, de mettre ainsi en avant l'usage prescrit choisi personnellement. Par exemple, lors d'un petit salon de la moto en région Meurthe-et-Moselle un accident survient : en plein spectacle, une roue se détache, provoquant la chute du motard. Celui-ci abandonne son véhicule, part en boitant et revient équipé d'une autre machine en réalisant une série de « *burns* ». Les premiers rangs du public applaudirent. Me mêlant à l'arrière de la foule pressée le long des barrières de sécurité, je pus recueillir des avis plus circonstanciés. Pour certains, « *on ne jette pas une moto comme ça* », « *quand t'es sponsorisé, tu peux te le permettre !* » ou encore « *il faut bien noter l'immatriculation, comme ça après tu évites de la racheter !* ». Deux arguments permettent la critique de l'attitude des « *stunters* », son coût est prohibitif et son non-respect pour l'objet est manifeste.

Le « *stunt* » n'est pas le seul moment où l'on peut saisir cette dénonciation d'un investissement brutal de l'objet moto, la fête motarde permet de la saisir également. Philippe Lucchese, dans son court métrage intitulé « Voyage sur un aigle »[422] présente son tour d'Europe à moto en solitaire, sur sa « *Moto Guzzi V11 Le Mans* », réalisant un circuit marqué par le passage dans 11 grandes villes d'Europe et Mandello Del Lario, site historique de la marque Moto Guzzi. Le départ est fixé au Mans, lors des 24h moto, en hommage au nom de sa machine. Son objectif de réalisateur était alors le suivant :

« Plus que la piste qu'on peut voir à la télé, ce qui m'intéressait c'était de filmer la faune des 24h du Mans, ce qu'il se passe à côté de la course. »

Suit une scène montrant en action des moteurs sur des palettes ou dans un caddie de supermarché, des motos au « *rupteur* »[423] en continu, parfois sans roues, à moitié enterrées, un motard debout sur la selle appuyant sur cette dernière de tout son poids, des chutes, bouteilles d'alcool en quantité, un bruit assourdissant, des moteurs proche de la destruction, dégageant une fumée épaisse, etc. L'auteur conclut alors, avant de quitter le site :

[422] « Voyage sur un aigle », court métrage de 12min10, réalisateur : Philippe Lucchese, Cinoche Production, Avril 2004.
[423] Le « *rupteur* » est un dispositif technique installé sur de nombreuses motos, coupant l'allumage lorsque le motard dose l'accélération de manière trop généreuse et provoque un surrégime, néfaste à la mécanique. Le bruit produit est alors élevé et caractéristique, aisément reconnu par tout motard.

« Bon, chacun sa conception de la moto. Comme dirait mon ami Xav' : j'comprends pas qu'on puisse faire ça à une moto. »

La critique est claire : l'engagement de l'objet technique non respectueux est condamné. L'auteur insiste d'ailleurs en ouverture du film sur le fait qu'il est « *amoureux* » de sa moto et que, « *comme beaucoup d'autres passionnés* », il s'est endetté pour l'acquérir. Sa valeur à la fois financière et affective doit conduire, selon lui et de nombreux autres exemples, à un respect, voire un impératif. L'usage destructeur est alors proscrit. La moto est conçue comme digne d'être préservée, par le biais d'un discours moral. Respecter la machine c'est également respecter ce qu'elle représente, à savoir un ensemble de valeurs, une éthique.

Le respect comme maxime…

Dans les discours motards une référence est spontanément mise en avant en lien à la machine : celle du « *respect de la mécanique* » et de la nécessité de son « *entretien* ». Que le motard entretienne lui-même sa machine ou la confie à un motociste, qu'il circule en été ou en hiver, qu'il parcourt 1 000 ou 20 000km par an, il pointera toujours la nécessité de ce « *respect* ». Il s'agit en premier lieu d'assurer à la machine un état de fonctionnement optimal, sous-entendu traduisant l'idée selon laquelle une machine bien entretenue est plus sécurisante. Remarquons que l'entretien courant d'une moto est assez contraignant (les échéances sont beaucoup plus rapprochées que pour une automobile, le plus souvent 6 000 à 10 000km contre 25 000 à 40 000km pour une auto) et coûteux, ce qui pourrait expliquer un éventuel désintérêt ou une lassitude envers ce poste de la part des motards.
Il n'en est en fait rien, l'entretien étant perçu comme une obligation malgré l'écueil financier :

David : « *Ben moto ouais euh... ben c'est au niveau tune* (argent) *pour l'entretien il faut gérer mais dès qu'il faut j'y vais quoi hein. Oui on en prend soin, on en... on est obligés d'en prendre soin...* »

Le motard se revendique le plus souvent comme méticuleux, dans le meilleur des cas, ou attentif, dans le moindre. Pourquoi cela ? Le motard effectue un engagement « respectueux » de l'objet moto par « souci » de son « intégrité » et cela pour deux raisons : préserver l'intégrité de l'objet technique est une condition nécessaire au fait de préserver l'intégrité physique du motard mais également le bon état général de la machine et, par la même, sa

valeur marchande[424]. L'entretien revêt alors un caractère incontournable et révèle une dimension morale dans le fait d'aller dans le sens d'une sécurité maximale. Ainsi, certains motards laissent leur moto au garage lorsque leurs finances sont limitées, plutôt que de circuler avec un véhicule qui n'aurait pas été révisé « *dans les règles de l'art* » (Claude).

… parfois transgressée dans la pratique.

Si le motard déroge rarement à l'obligation d'entretien de sa machine, il n'en reste pas moins que son usage s'écarte parfois de cette maxime, ce que l'on peut percevoir à travers la variabilité du type de conduite. En effet, un même motard peut tour à tour prêter attention au temps de chauffe nécessaire au « *respect de la mécanique* » et engager un « *run endiablé* » moteur « *froid* », une situation provoquant une usure prononcée des pièces mécaniques, voire un risque de casse moteur et/ou de chute (pneus froids par exemple). Cette contradiction se retrouve au sein des entretiens, sans choquer les motards l'exposant. Prenons par exemple le cas de David. Il déclare dans un premier temps (je souligne) :

« (Ma moto) *J'en prends soin quoi ! Là, t'voies en fait je tripe tout le temps, je me dis wouah, y'a un bruit, y'a un bruit, y'a un bruit, là tu voies en ce moment j'entends un bruit à 100... en fait euh... je lui fait jamais mal quoi ! Jamais je lui ferai mal quoi... Jamais je lui tape dedans euh... (...), je respecte ma monture euh, c'est surtout ça aussi le mot d'ordre. Parce que si tu respectes ta monture euh t'iras loin !* »

Il semble donc avoir une pratique respectueuse de l'objet technique engagé. Nous constaterons plus tard qu'il n'en est pas ainsi dans la pratique, ce que souligne une anecdote qu'il évoque une vingtaine de minutes plus tard, dans le même entretien :

François : « *Est-ce que tu penses qu'une moto doit être respectée ?... Tu m'as dit plutôt oui... conduis-tu de façon brutale, nerveuse, coulée... Comment est-ce que tu conduis ?*

David : « *Y'a des fois !... Y'a des fois où je lui fais mal, je m'en veux... t'sais, t'es, je repars du boulot, elle est à peine à 70 degrés, tac tac tac tac, t'sais, j'arrive au garage euh, je la gare à l'arrêt t'sais, je la regarde... et je me dis putain mais t'es trop con quoi, t'es trop con ! A quoi ça t'as servi de lui mettre dedans là ! Ben je lui mets dedans comme un enculé hein !* »

La contradiction est patente, sans choquer outre mesure l'informateur, pointant son erreur mais la reproduisant à l'envie. Il s'agit donc bien d'une représentation guidant la pratique : la

[424] Cf. Portet, François, « L'argent de la moto », *Terrain*, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : http://terrain.revues.org/document3104.html.

moto doit être engagée de façon respectueuse, même si la pratique démontre des écarts significatifs au niveau comportemental.

Le respect se cristallise sur un objet variable : maîtrise ou esthétique.

L'engagement de la moto peut se comprendre en fonction de la perspective présidant l'usage que le motard va en faire. Nous avons précédemment défini deux catégories de motards en fonction de l'engagement relatif qu'ils vont faire de la moto sur une année : saisonnier pour le « *motard du dimanche* », recherchant les conditions météo optimales ; continu au fil des saisons pour le « *puriste* », selon lequel le plaisir à moto ne diminue pas proportionnellement à l'ensoleillement et la température ambiante.
Reprenant cette subdivision du groupe on constate que l'engagement respectueux de l'objet moto est à comprendre selon des priorités relatives, inhérentes à l'usage. Ainsi le « *puriste* » pense que le respect de la machine passe par son état optimal concernant ses parties mécaniques et dynamiques, à savoir moteur et partie-cycle, à l'image de Yann, critiquant par la même occasion les « *motards du dimanche* » :

« *Attends, y'a méticuleux et méticuleux, c'est pas parce que tu vas avoir une machine qui va être toujours propre, polishée de tous les côtés que le moteur va être bien entretenu, que le contrôle d'huile va être fait, moi je préfère avoir une moto qui, à la limite, va être un peu crade mais je sais que tout est bien vissé, que mes contrôles sont bien faits euh, que tout est bien réglé.* »

La machine doit être opérationnelle, permettre ce qui lui apparait essentiel dans l'usage : rouler. Ses performances doivent donc être conservées autant que possible à l'identique, même si la présentation de la machine est quelque peu négligée. Au contraire, le « *motard du dimanche* » oriente le respect de la machine principalement par le soin avec lequel il va conserver ses qualités esthétiques, celles qui, bien souvent, ont motivé son achat.
Il s'agit alors de conserver intact le potentiel symbolique de la machine, permettant de pouvoir « *frimer* » au guidon quand l'occasion se présente ou l'envie s'en fait sentir. On perçoit aisément cela chez Lucien, alors que je lui demande comment il s'occupe de sa machine, question volontairement ouverte, à laquelle il répond (nous soulignons) :

« *Ben depuis deux ans c'est vrai qu'elle est un peu... toute seule dans le garage... bon, bichonnée, oui dans la mesure où là elle est... bon elle est protégée par un beau drap, bien... qui la couvre entièrement de la poussière mais sinon dès que les beaux jours reviennent j'ai déjà eu des remarques du genre (...), je la briquais assez souvent, du genre remarque du voisin c'était, bon, à force de la*

briquer il va plus rien en rester euh... j'veux dire je fais quand même gaffe (...) au niveau de, de l'apparence quoi. »

Un cas tout à fait intéressant car à la fin de l'entretien, alors que nous abordions la question économique, Lucien déclara que sa machine n'avait pas roulé depuis deux ans suite à la « *casse du cardan* » de transmission secondaire, ce qui ne l'empêchait pas de sortir de temps à autre sa moto devant le garage afin de la lustrer. Dans ce cas l'usage n'a plus de lien avec la conduite. Il impose pourtant toujours le respect de la machine, à travers l'attention que le motard porte à sa présentation, même si elle ne s'éloigne pas de plus de quelques mètres du garage.

Il apparaît donc que l'engagement de l'objet moto par l'usage soit généralement de type respectueux, le motard se souciant de l'intégrité de sa machine. Cette dernière fait pourtant l'objet d'une appréciation relative, fonction de l'usage privilégié par l'individu. L'engagement brutal de l'objet reste du domaine du possible, mais se doit d'être exceptionnel et condamné dans les discours, ce qui valide le principe de la règle, tout en ouvrant une marge de manœuvre permettant le « *run* » ou l'excès.

3.2. Différents engagements, fonction du rapport au risque.

Comment comprendre les différents engagements possibles de l'objet, cette oscillation entre respect et brutalité à son égard, entre conduite apaisée et extrême ? Il s'éclaire au regard d'une caractéristique individuelle que l'on aurait tort de négliger : le rapport au risque. Ce dernier est en effet appréhendé de manières différentes selon les individus, ce qui va influencer notablement la manière dont il va engager l'objet technique dans l'arène d'habileté routière.

L'apport du travail de Françoise Zonabend.

La façon d'envisager le risque est une question qui peut sembler individuelle. Elle est pourtant corrélée avec la pratique de la moto car celle-ci sous-entend un risque supérieur aux autres moyens de locomotion dont le premier, faisant office de référence, est l'automobile. Circuler en moto mène tout individu à se poser la question de l'accident et de sa probabilité. En premier lieu, l'entourage du motard lui rappelle sans cesse le principe de moralité selon lequel il importe de se préserver. Choisissant une pratique caractérisée par son association réelle et

fantasmée au risque, il se doit de justifier ce choix ou, a minima, de le questionner. Le risque est une préoccupation pour tout motard, mais la façon de l'envisager, de l'écarter ou de le dédramatiser, varient selon les caractères et les histoires individuelles.

Afin d'expliciter les différents types d'engagements de l'objet technique en lien avec le danger propre à l'arène routière à moto, nous allons construire une taxinomie des rapports au risque par l'intermédiaire de deux pôles extrêmes. Il s'agit de deux attitudes face au risque, que l'on nommera, à la suite de Françoise Zonabend[425], comportement « kamikaze » ou « rentier ».

Ces deux figures sont à saisir comme exemplaires de deux tendances opposées, dont l'agencement différentiel, propre à chaque individu, présente l'infinie variabilité des cas pratiques. Le choix de ces catégories préétablies s'explique au regard de l'état de la question que nous avons dressé : les thèmes de l'accident et de la prise de risque sous la forme d'une déviance sont bien souvent associés à la pratique de la moto. Nous souhaitons nous écarter de cette perspective par un attrait tout particulier porté sur le quotidien, la banalité d'une pratique qualifiée par les intéressés de « *passion* » ; ce faisant nous ne dénions pas la présence effective d'un risque supérieur au référent automobile dans le cadre de la pratique de la moto mais nous souhaitons réinsérer ce risque dans le quotidien et non l'appréhender dans une optique spectaculaire ou dénonciatrice.

Notre propos rencontre alors celui de F. Zonabend, qui considère dans son approche le risque comme part du quotidien. En effet, le risque présent pour les travailleurs du nucléaire est invisible et pourtant intégré aux pratiques, il donne lieu à une gestion car son invisibilité ne signifie pas son absence. L'auteur écarte ainsi une vision stéréotypée du risque, relayant nos peurs, pour se consacrer à l'étude de la réalité quotidienne et pragmatique autant que symbolique. Le nucléaire est un domaine où il est pourtant difficile de mettre à l'écart l'association spontanée au risque, car son appréciation courante est fréquemment décrite à travers la catastrophe, tout comme celle de la passion de la moto l'est à travers la transgression ou l'accident. Les « Hagards », travaillant dans l'usine de retraitement de déchets nucléaires qu'a étudié F. Zonabend, et les motards convergent alors du fait d'une pratique au cours de laquelle ils sont confrontés à un risque, qu'il soit radioactif ou routier, supposé davantage élevé que pour la majorité des travailleurs industriels ou des usagers de la

[425] Zonabend, Françoise, *La presqu'île au nucléaire,* Paris, Editions Odile Jacob, 1989

route. Affronter la radioactivité ou faire face à la possibilité de l'accident de la route mènent à se forger un rapport au risque engagé dans un contexte caractérisé par un surcroît de péril.

L'ethos de virtuosité motard s'incarne, nous l'avons vu, dans différents engagements, fonction du rapport à la maîtrise construit par l'individu au fil de sa carrière. L'habileté est donc la capacité à limiter son usage à ses capacités réelles de maîtrise.

Le pôle Kamikaze.

Premier pôle de cette typologie de l'usage par rapport au risque : la figure du Kamikaze. Ce dernier se plonge volontairement dans le risque, pour tenter de le surpasser par la maîtrise. Dans une logique de l'épreuve il cherche à démontrer sa virtuosité, donc à quitter le domaine du commun, du quotidien. Il s'appuie alors sur sa foi en un rapport dialectique entre l'homme et la machine, afin de prouver en quoi son attitude certifie sa valeur.
Le cas extrême serait alors une pure domination, inatteignable dans la pratique, du motard sur la machine, un désir que l'on voit poindre dans certains entretiens, par exemple chez Yann, qui, après avoir exposé son goût pour la vitesse, répond à mon interrogation sur son éventuelle « impression de danger » (nous soulignons) :

« *Non, je sens pas le danger du tout. Je sens pas le danger parce que c'est peut être cette machine que j'ai actuellement qui me... qui me mets dans cet état là quoi ! Parce que je sais ce que je suis capable de faire euh... j'ai déjà eu des machines qui étaient beaucoup plus puissantes et beaucoup plus rapides... et je sais ce que je suis capable de faire avec une machine... donc avec ça c'est... c'est de la rigolade quoi, tu vois ? Quand je, j'arrive dans une courbe à 120, 130 avec cette machine là bon ben, ça me fait rien. Parce que je sais que euh... à une époque je passais beaucoup plus vite avec une plus grosse machine donc je me sens pas en danger euh en conduite.* »

Pour lui la route est le lieu d'une épreuve de vérité, par le face-à-face avec le risque, dont il sortira vainqueur du fait de ses qualités de maîtrise. Ajoutons que cela n'empêche pas la reconnaissance du risque : rechercher par un « défi » la rapidité optimale comme preuve de maîtrise ne remet pas en cause le principe de « *conscience du risque* ». Celle-ci permet même de valoriser le fait d'avoir dominé la situation, engageant le motard dans le domaine de la quasi-exception (nous soulignons) :

Noël : « *(...) je suis pas euh un pilote exceptionnel sur une bécane mais... je sais me démerder quoi, (...) j'ai pu voir ça à travers les différentes situations euh de, d'urgence auxquelles j'ai dû faire face... où là euh... ça c'est bien passé. J'en connais qui ont eu moins de chance.* »

L'attitude du Kamikaze consiste alors à ne pas se déclarer « *exceptionnel* », ce qui n'empêche pas d'être tout de même « *un pilote* », c'est-à-dire un individu aux compétences supérieures à un conducteur. Plus le motard s'approche du pôle Kamikaze, plus il sait se « *démerder* », littéralement « se sortir de la merde », donc surpasser les situations à risque, surmonter les difficultés. Le kamikaze relève alors du principe de l'élection, il se distingue de la masse, même si c'est, comme pour l'exemple précédent, en termes de « *chance* ».

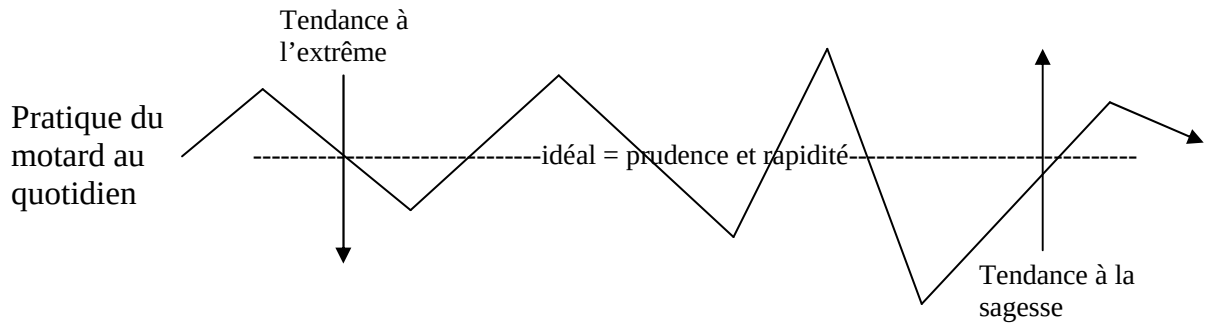
Le pôle Rentier.

A l'inverse le Rentier est un modeste qui, sous un masque de prudence, dissimule une virtuosité décalée. Contrairement au pôle kamikaze et à la logique du défi, le motard orienté vers le pôle de Rentier va éviter d'approcher la limite en cherchant à se dépasser. Il va donc se limiter volontairement afin d'éviter la concrétisation du risque par l'accident, en s'éloignant autant que possible de la logique de l'extrême. En ce sens la prudence est une forme de virtuosité décalée : en évitant les situations à risque, il éloigne la possibilité de perdre la face par l'erreur de maîtrise. Il évite d'engager ses compétences afin de tenir à l'écart le jugement toujours possible au sein d'une arène d'habileté. Il prône alors la marge de sécurité maximale et proscrit la pratique extrême, les « *runs* » et autres « *courses sauvages* », à la manière de Lucien, se déclarant « *prudent* » car ses « *compétences de conducteur (sont) quand même assez limitées* ».

Le pôle Rentier s'oppose donc à celui du Kamikaze comme la sagesse et le défi. Pourtant ces deux pôles se rejoignent en ce qui concerne la nécessité de maîtrise de la machine, qu'elle aille de pair avec la vitesse ou la prudence. L'usage de l'objet va donc osciller entre ces deux pôles, par le biais d'une infinité de cas pratiques. On peut en proposer une synthèse dans le schéma suivant :

Arène d'habileté motarde : la route

Rentier : attitude de prudence, recherche du risque minimal



Kamikaze : attitude de défi, recherche de la limite

L'homme qui sollicite l'objet moto par son usage l'imagine comme une recherche d'équilibre entre deux termes engagés dans une dialectique. Cette représentation fonde sa ligne de conduite, l'idéal à atteindre afin de créer le nouvel être au monde issu du désir motard. S'engageant dans un monde peuplé d'individus et d'objets, il voit ce référent sans cesse questionné, tente de le respecter, sans jamais y parvenir totalement. Survient alors la honte, dont l'occurrence diminue avec l'acquisition de l'expérience, au fil de la carrière. La métaphore de la dialectique tend pourtant à simplifier la diversité des agencements homme-moto-environnement possibles et en premier lieu les divers rapports homme/machine, issus d'engagements divers dans les arènes d'habileté routières. Deux figures types se détachent alors, corrélées avec deux types d'engagement de l'objet moto : brutal et risqué, respectueux et prudent.

PARTIE 4 : CONNAISSANCES ET VALEURS VIRILES

Chapitre 1 : La connaissance partagée.

1. Un savoir à vocation relationnelle.

1.1. Une connaissance mobilisée dans un système de don et d'échange.

L'individu qui se dit passionné de moto ne se contente pas d'acquérir une machine et d'en avoir l'usage, selon différentes modalités, il va également développer tout un ensemble de connaissances en lien à l'objet de sa passion. Comme le souligne C. Bromberger, le passionné se fait expert de la passion qui l'anime[426]. On constate en effet une connaissance des modèles tout à fait surprenante, qui ne se limite jamais au modèle utilisé habituellement. Il semble acquis pour les « *passionnés de moto* » que le motard dispose d'un minimum de connaissances sur les différents types de moto, leur architecture moteur, leur marque et leurs principes élémentaires (techniques) de fonctionnement. Les jeunes motards fréquentant les forums moto l'apprennent à leurs dépends, devenant objet de moquerie suite à une erreur dans leur discours. Lorsque Stéphane confond deux modèles de moto, on lui conseille de s'« *acheter une Renault, comme tout le monde* ».

[426] Bromberger, Christian, « Introduction », *in* C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38, p.29 : « Les plaisirs de la passion s'alimentent d'abord aux délices de l'expertise : savoir identifier, désigner, argumenter. »

Les délices de l'expertise : Raoul s'apprête à nous expliquer que cette moto est une « Heskett V1000, existant à 20 exemplaires au monde »

Au cours de notre travail de terrain nous avons également pu constater autant d'échanges de paroles que de pratiques. Situation la plus fréquente dans nos observations de terrain : les motards déambulent entre les motos stationnées en épi et font part de leurs connaissances, par le biais de commentaires divers, souvent reliés à une expérience personnelle ou à une anecdote d'un « *ami motard* ». Une base commune est sollicitée et le jeu créant le lien consiste à personnaliser le discours en fonction des machines et de leurs spécificités[427]. Les commentaires vont alors bon train, relayant quelques détails techniques issus de la lecture de la presse spécialisée ou de discussions avec des propriétaires des modèles en question. Toute une connaissance est accessible, sous réserve d'y accorder le temps de l'écoute et de l'échange. La presse spécialisée est faite de nombreux titres et des dvd d'essais, films motos, conseils de conduite ou récits écrits d'expériences de motards sont disponibles à la vente ou en accès libre sur la toile. Ces documents circulent entre les motards, permettant d'accroître la connaissance d'autrui qui, à son tour, en fera de même pour un tiers.

[427] Comprenant les noms commerciaux que nous avons évoqués précédemment, ainsi que les différents types de moto, présentés en Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.

Nous avons pu constater l'existence d'un système d'échange informel et généralisé au sein du groupe des motards, notre expérience de terrain a également été l'occasion d'être engagé dans quelques processus de don. Ainsi, Albert m'a offert, à l'issue d'un entretien approfondi, sa collection d'anciens numéros de *Moto Revue* datant des années 50. La rencontre d'un jeune motard, qui plus est débutant sa carrière, était alors l'occasion de faire preuve de générosité en lui donnant accès à une partie de la connaissance motarde. Albert participa ainsi au principe de don généralisé de la connaissance motarde, par partage de son expérience et de sa documentation. Il insista d'ailleurs, face à ma réticence polie, sur le fait qu'une partie des magazines qu'il souhaitait m'offrir lui avaient été offerts « *par un motard plus âgé* », alors qu'il débutait sa carrière motarde.

Ce type de don s'est reproduit en d'autres occasions, par exemple lorsque Noël, au retour d'un voyage en Ukraine, a distribué les quelques exemplaires de la presse moto nationale acquis à cet effet.

La connaissance mobilisée dans les discours est ouverte au partage. L'exposer permet de rehausser son prestige de motard et de transmettre des connaissances.

Un moyen de parfaire ses connaissances : les « salons de la moto ». (Paris)

On peut donc dire qu'il existe un ensemble de connaissances spécifiques aux motards, transmis principalement oralement, même si le support écrit permet parfois de créer le lien. Ajoutons que l'écrit n'est pas le seul moyen d'échanger, le support vidéo étant également de plus en plus usité, tant dans son format classique (cd, dvd) que dématérialisé (internet).

1.2. Une « communauté d'interprétation ».

L'observation de terrain permet de découvrir une connaissance commune, mettant au jour un savoir motard, objet d'un partage et d'une circulation d'informations le renouvelant en permanence. Ce faisant, un ensemble d'hommes choisissent de s'agréger, de se rencontrer et de communiquer autour d'un objet. On observe un regroupement humain autour l'objet, c'est-à-dire une « communauté d'interprétation »[428]. La moto est alors au centre d'un discours partagé sur ses qualités, la communauté se faisant experte ès-moto. Si l'on limite la notion au partage d'expérience elle nous apprend sur les qualités supposées de la machine : « *puissance* », « *technicité* » et une sorte particulière de « *beauté* », faite d'un « *juste équilibre des formes* » et d'une possibilité de lire dans l'esthétique de l'objet son potentiel de performance[429]. On détaille ainsi souvent le moteur, la ligne d'échappement, l'équipement pneumatique ou le système de freinage, lorsqu'ils sont visibles, où l'on regrette le fait que « *l'on ne voie pas le moteur* », dont on connaît pourtant les caractéristiques techniques. La connaissance partagée n'est donc pas figée, fixée par l'objet, mais issue des diverses interprétations individuelles, fonction des connaissances relatives, variant au cours du temps, et par le biais d'un ajustement global. Les appréciations individuelles, en lien à l'esthétique ou fonction d'une expérience particulière du type de machine en question, permettent de personnaliser le propos. Il sera pourtant toujours sollicité au contact d'autres motards, cherchant leur approbation, en quête d'informations.

Ne perdons pas de vue pour autant la logique de la situation. La connaissance motarde est certes l'objet d'un système d'échange généralisé, principalement oral, sans pour autant

[428] Au sens de Roger Chartier, s'intéressant aux communautés de lecteurs à travers cette notion afin d'appréhender différentes manières de lire (Chartier, Roger, « Le monde comme représentation », *Annales ESC*, nov.-déc. 1989, n°6, p. 1505-1520). Il emprunte l'expression de « communauté d'interprétation » au linguiste Stanley Fish (Fish, Stanley, *Is There a Text in This Class? The Authority of Interpretive Communities*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1980). Merci à Fabrice Montebello pour m'avoir indiqué l'origine de cette notion.

[429] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 22 : La dimension esthétique de la moto : l'œuvre d'art comme exception.

générer l'harmonie. On ne constate en effet pas une adhésion unanime à un discours. Le conflit est présent et les discussions concernant la connaissance motarde animées. Chacun défend, parfois avec une mauvaise foi simulée, ses choix personnels. Des positionnements permettent donc l'individualisation des points de vue, malgré l'adhésion à la communauté d'interprétation. La plupart des motards évoquent ainsi, par exemple, les différentes architectures moteur des motocyclettes du commerce : « *six cylindres* », « *quatre cylindres* », « *tricylindre* », « *bicylindres* » ou « *monocylindres* » ; ainsi que leurs éventuelles subdivisions : « *quatre cylindre en ligne* », « *bicylindre en V à 72°* », etc. Tel « *Ducatiste* » - ou amateur de moto de marque « Ducati »- ne jurera que par le « *bicylindre en L à 90° et distribution desmodromique* » et le « *coup de pied au cul* » qu'il permet selon lui à chaque accélération, alors qu'un amateur de moto sportive japonaise le provoquera en retour en mettant en cause la « *fiabilité des modèles transalpins* » (« Ducati » est, à l'origine, une marque Italienne) comparée à la « *solidité, la souplesse et les performances* » de telle ou telle moto de marque japonaise.

Thomas, en train de « parler mécanique ».

Les motards forment une communauté d'interprétation dans le sens où ils partagent certaines références, un répertoire étendu de connaissances circulant dans le groupe. Ils réalisent ensuite une sélection parmi ces différents éléments, essentiellement des choix affirmant la plus grande valeur technique de tel ou tel principe, voire les qualités esthétiques de telle ou telle marque, plus rarement les qualités pratiques d'un modèle. L'arène d'habileté routière que fréquentent les motards se double d'une arène d'habileté verbale où l'on évitera d'exposer en public l'attachement au confort, sous peine de railleries souvent constatées dès le moteur coupé et la conversation engagée.

Une « communauté d'interprétation » ? Oui, dans sa connaissance commune et l'ouverture d'un espace de communication, construisant la communauté. Mais aussi par le conflit, du fait d'adhésions à des micro-ensembles, prétextes à conversation et à débat, voire à joutes verbales.

1.3. La connaissance de la machine.

De quoi est composé ce savoir oral acquis au fil de la pratique et sollicité lors des conversations ? Il engage principalement deux éléments : les modèles de moto, ce qui implique une connaissance des marques, modèles, catégories de moto, voire des « *millésimes* » ; la technique des motos, ce qui implique une connaissance minimale des architectures de moteur existantes, du fonctionnement du moteur et de ses « *cycles* »[430] ainsi que des pièces essentielles composant le moteur et la « *partie-cycle* », par exemple les « *soupapes* », le « *cadre* », le « *silencieux* » ou encore les « *T de fourche* ».

Ces connaissances sont une condition nécessaire à l'engagement et la prolongation d'une conversation. Lors des premières phases de notre travail de terrain, la fréquentation des lieux de sociabilité motarde nous a confronté à une réalité : l'ethnologue nouveau venu ne maîtrise pas les codes de communication du groupe, même s'il maîtrise la langue utilisée. De ce fait, il doit fournir un ensemble d'efforts, solliciter ses interlocuteurs afin d'obtenir des précisions, subir leurs railleries, bref, démontrer son attachement au monde moto. Nous nous contentions ainsi dans les premiers temps d'écouter et d'emmagasiner de l'information, sollicitée ensuite une fois constaté son caractère redondant.

[430] Le plus souvent en quatre temps : admission, compression, explosion, échappement, d'où le nom des moteurs « *quatre temps* », par opposition aux « *deux temps* », plus anciens, qui combinent les opérations et divisent donc les mouvements moteur par deux.

Partager une connaissance : un « morceau d'histoire de la moto ».

La connaissance échangée lors des conversations les plus banales réaffirme donc en permanence le lien entre les individus, leur volonté d'appartenance au groupe des « *passionnés de moto* ». Acquérir ces références est une manière de prouver son statut, de même qu'un subterfuge efficace afin d'exclure les personnes extérieures au groupe ou les « *faux motards* », que cette ruse permet de démasquer. Sans connaissances adéquates, l'interaction se transforme en incompréhension. Celui ne pouvant solliciter un savoir afin de prouver son intérêt pour le thème est mis en marge, de différentes manières, allant de l'évitement à l'agression verbale, en passant par l'ironie.

Les premières phases de terrain étaient en ce sens très enrichissantes. Je me voyais le plus souvent rapidement écarté de la conversation, malgré ma présence physique au sein d'un groupe de discussion. Ne pouvant solliciter le savoir motard dont j'ignorais alors l'existence en tant que « novice », les regards et paroles qui m'étaient adressés durant les premières minutes de la conversation se détournaient de moi, marquant une mise à l'écart.

Dans cette connaissance se joue la limite symbolique du groupe, en désignant l'écart entre « eux » et « nous », qui s'expérimente dans l'échange verbal. Quelques questions permettent alors de « tester » le nouveau venu : « *t'as quoi comme bécane ?* » ; « *elle tourne bien ?* » ; « *ça monte à combien ?* » ; « *tu l'as depuis quand ?* » ; « *tu l'as acheté où ?* » ; « *tu l'as payé*

combien ? » ; « *ils ont quoi comme brêle les mecs avec qui tu roules ?* », « *elle fait quoi comme puissance ?* » ; « *Pourquoi tu gardes le pot d'origine ?* » ; « *t'as jamais pensé à virer ce top-case, trop moche !* », etc. Il faut être à même d'y répondre et de justifier de l'engagement dans la « *passion moto* ». La dernière question citée m'était par exemple adressée, après avoir installé un coffre à casque à l'arrière de ma moto, ce qui est assez peu esthétique aux yeux de la majorité des motards, donc un argument recevable dans une joute verbale. Je répondis à peu près ceci : « *Quand tu voyages à moto c'est pratique, je n'ai pas de quoi me payer une GT (moto de type Grand Tourisme) !* » Cette réponse fit consensus, car elle va dans le sens de la majorité, et de la « *passion* », en critiquant l'esthétique du « *top-case* » tout en affirmant ma connaissance et mon expérience, donc, à leurs yeux, mon engagement de « *passionné* ».

Il existe donc une connaissance motarde minimale, que celui qui se dit passionné doit acquérir, faute de se voir disqualifié aux yeux des autres membres du groupe. L'arène d'habileté est donc décalée ici de la maîtrise de la machine en présence de spectateurs à celle d'une communication dont les codes et le langage sont propres aux motards. François Portet réalise un constat similaire lorsqu'il s'intéresse au monde de la moto par le biais de l'entrée économique[431]. Evoquant la vente de la machine, l'auteur souligne qu'un motard « digne de ce nom » doit connaître le marché de la moto, l'acheteur ou le vendeur devant par conséquent proposer un prix adéquat. Si celui-ci est sous ou surévalué cela provoque « la honte ».

Au fil du terrain et du fait de la multiplication des conversations, l'ethnologue/motard débutant acquiert petit à petit ces notions, lui permettant d'interagir dans la conversation et de s'intégrer aux cercles de discussion. C'est ici que la presse spécialisée joue également un rôle, en contribuant à banaliser la connaissance technique et le vocabulaire qui l'accompagne. C'est souvent par son biais que le motard connaît l'existence des « *arbres à came en tête* » ou encore de la « *bielle* » alors qu'il n'aura, dans la majorité des cas, pas l'occasion de réaliser des opérations mécaniques importantes sur sa machine. Le motard contemporain est en effet peu mécanicien, s'il a quelques connaissances techniques, il préfère généralement confier sa machine à un concessionnaire officiel afin de réaliser les opérations d'entretien nécessaires. Seuls quelques éléments sont réalisés par ses soins : niveau d'huile, de liquide de refroidissement, réglage des feux, tension et graissage du « *kit-chaîne* » et pression des pneus.

[431] Portet, François, « L'argent de la moto », Terrain, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : http://terrain.revues.org/document3104.html

La connaissance qu'il acquiert progressivement ne lui est donc, dans la majorité des cas, d'aucune utilité pratique. Sa fonction est de permettre la communication entre individus et, s'il évoque à maintes reprises la « *chaîne de distribution* », il ignore le plus souvent son rôle exact et la manière dont une intervention la touchant pourrait être réalisée. Remarquons que ce peu d'intérêt pour ce que certains nomment la « *self mécanique* » est particulièrement marqué chez les plus jeunes et que les motards rencontrés réalisant le plus d'intervention sur leur machine étaient aussi les plus âgés et ceux à la carrière la plus longue.

Il ne s'agit pourtant pas de qualifier les discussions mécaniques des motards de survivances d'une époque révolue[432] où le peu de fiabilité des machines imposait des connaissances mécaniques, mais bien de préciser, à la manière de Bronislaw Malinowski[433], que la fonction sociale de ces conversations est dans la création de lien, dans l'échange et la participation à du commun. Une fonction relationnelle, consistant à favoriser et cadrer l'interaction. Le thème de la technique permet l'échange. Ainsi, ayant acquis les quelques connaissances nécessaires suite à divers échanges et à la consultation de la presse spécialisée, je pus me mêler aux conversations, sans que mes interlocuteurs, inconnus pour la plupart, ne se formalisent de ma volonté de m'engager dans l'interaction. Tant que celle-ci n'avait pas un caractère personnel et qu'elle traitait de moto ou de mécanique, l'entrée était permise et aisée.

2. Des techniques du corps.

2.1. La « manipulation » : le permis comme initiation à la technique.

Parmi les connaissances propres aux motards, on constate l'existence d'un ensemble de savoirs techniques nécessaires à la manipulation de la machine. Nous avons pu les décrire rapidement à l'occasion de notre session de terrain en « moto école ». Ces techniques sont des techniques du corps[434]. Etudier les techniques est en effet indissociable de l'étude de

[432] Au sens de la perspective évolutionniste de J. F. Mac Lennan. L'auteur postule que partout où l'on peut observer des institutions sous forme symbolique (culte, coutume…) c'est qu'il existait auparavant une réalité qui y correspondait. Le Lévirat serait ainsi, selon lui, une survivance de l'époque où le modèle d'union de référence était la polyandrie fraternelle. Cette perspective a été largement critiquée depuis, du fait de son fort ethnocentrisme. Voir par exemple : Mac Lennan, J.-F., *Studies in the Ancient Society*, London, 1876.

[433] Qui affirmait qu'à tout fait social correspond une fonction sociale, à l'image du fiacre, qui n'est pas une survivance à l'ère de l'automobile mais répond à une nouvelle fonction, celle de la promenade touristique.

[434] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » *in* Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386. On remarquera l'abondante littérature faisant suite à ce travail précurseur. En son sein on

l'engagement du corps qui permet l'usage. Les fondateurs de la technologie l'ont montré, l'étude de la technique passe par celle du corps. En cela, l'apport de Marcel Mauss conserve toute sa valeur à ce jour. Suivant l'auteur nous interrogeons le corps dans l'usage, à travers des actes à la fois efficaces et symboliques, par une technique du corps qui renvoie à du pragmatique autant que de l'éthique. Le geste est « efficace » nous dit M. Mauss, il est également acquis et transmis[435], inhérent à un contexte, celui de son exercice, et aux qualités des individus l'appliquant, selon leur âge, sexe, pays d'origine, société d'appartenance, etc.
La formation est donc un terrain privilégié afin d'aborder ces techniques, il n'est pourtant pas suffisant. En effet, différents gestes observés sur le terrain ne sont pas issus de l'apprentissage réalisé dans les « moto écoles ». L'efficacité de ces gestes est sujet à caution, ils se transmettent pourtant et perdurent. S'ils sont divers, une grande part du discours éthique va être traduite par une technique du corps en particulier : le salut.

Des techniques du corps au schéma corporel.

Une première approche aurait pu ici partir du travail de Marcel Mauss et sa notion de techniques du corps, menant à se pencher sur la pratique de la moto comme ensemble de techniques[436]. Nous aurions alors décrites les différentes attitudes du corps découvertes par observation : positon des jambes, bras, buste et tête. Les exposer permettrait de souligner les erreurs à éviter et l'idéal à atteindre, reprenant l'idée de techniques traditionnelles transmises et acquises. Allant plus avant que la phase de formation au permis moto, on découvre différentes attitudes corporelles, des attitudes de « repos » (par exemple lors d'un trajet autoroutier prolongé à rythme légal, ou en « *balade* ») et attitudes d' « action » (position de « *recherche de vitesse* » sur autoroute en penchant son corps vers l'avant, position de recherche d'information visuelle sur routes sinueuses, buste droit afin de privilégier la vision et l'acquisition de la « *trajectoire* » à suivre, etc.). S'ajoutent aux mouvements en phase de déplacement ce que Marcel Mauss nomme les « Mouvements de force » : relever la moto, la

retiendra tout particulièrement l'apport des travaux réunis au sein des deux volumes de *L'homme en mouvement* (Léziart, Yvon et Robène, Luc (dir.), *L'homme en mouvement, Volume 1 : Histoire et Anthropologie des techniques sportives* ; *L'homme en mouvement, Volume 2 : Techniques sportives et culture*, Paris, Chiron, 2006).

[435] C'est en mon sens ce qu'entend Marcel Mauss lorsqu'il nous dit que la technique du corps est un « acte *traditionnel efficace* », le geste ayant une utilité et étant transmis. La notion est souvent critiquée du fait de l'impression d'immobilisme des techniques qu'entraîne le qualificatif de « traditionnel ». Nous savons pourtant que la tradition est une réinvention permanente, et M. Mauss évoque sans détour l'évolution des techniques du corps dans son article fondateur, par exemple à travers le cas de la natation.

[436] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » *in* Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386

poser sur sa béquille centrale ; ainsi que les manœuvres d'équilibre : mouvements à l'arrêt moteur coupé, stationnement, etc.

Toute cette description nous semble pourtant quelque peu vaine ici, elle pourrait faire l'objet d'un travail à elle seule, pour une simple raison : les entrées que permet la notion de techniques du corps, au-delà de leur indéniable apport, élude les sens. Concevoir l'utilisation du corps comme pur outil apparait alors comme peu heuristique. Nous lui préférons une vision selon laquelle il ouvre vers des sensations, une appréhension particulière de l'objet et de l'environnement. Pour cela il convient de préciser, avec le groupe MàP[437] et Pierre Parlebas que le corps n'est pas le premier et le plus naturel outil de l'homme, « le corps, c'est la personne. »[438] Pour ne plus l'ignorer, le concept de « conduite motrice » doit remplacer celui de techniques du corps, par la médiation du schéma corporel.

Création d'un nouveau schéma corporel : le permis moto.

Apprendre à manipuler l'objet moto peut être compris comme intégrer la machine à son schéma corporel[439]. Nous avons dit précédemment que le motard devient tel en acquérant un ensemble de compétences à la conduite d'une machine singulière, puis en acquérant la dite machine et en ayant l'usage. Acquérir une technique du corps consiste en premier lieu à faire l'expérience de cette technique, par le biais d'un apprentissage. Celui réalisé à l'attention des futurs motards est pour l'essentiel formalisé dans le cadre du passage du permis A (motos de toutes cylindrées). C'est donc en nous tournant vers le travail de terrain réalisé au sein d'une session de formation au permis A que nous allons cerner les composants essentiels des techniques du corps motardes, c'est-à-dire la façon dont l'homme apprend à interagir avec la machine et à intégrer temporairement celle-ci dans son schéma corporel[440].

[437] Le groupe Matière à Penser, ou MàP, est animé par Jean-Pierre Warnier au sein de l'Université Paris V, René Descartes. Ce groupe se destinait en premier lieu à travailler autour de la culture matérielle.

[438] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43, et plus précisément ici p.33-37, citation p.34

[439] Julien, Marie-Pierre, « Des « Techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », in Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.15-27. Selon M. P. Julien il est impossible de parler uniquement du corps, en tant que corps matériel au sens courant. Pour lui associer les sens, objets, espaces, actions, et en faire l'homme total dont souhaitait traiter M. Mauss, il faut faire appel à la notion de « schéma corporel ». Ce concept prolonge celui de technique du corps, il incarne l'homme total en action.

[440] La manipulation est en effet une association à l'objet, une incorporation temporaire et réversible. Cette dernière est un processus et s'accompagne de la désincorporation, car les techniques du corps engageant un objet sont toujours une action, connaissant un terme. *Ibid.*, p.26.

Suivant le travail du groupe MàP, nous pouvons définir le schéma corporel comme évolutif, en fonction des modifications des caractéristiques de la personne. Parmi celles-ci, on peut pointer l'acquisition de nouvelles compétences dans le maniement d'objets, par le biais de l'acquisition de techniques du corps. Ces dernières ne sont pas détachées des objets engagés, que nous intégrons dans l'usage, à l'image du chapeau que nous portons à l'accoutumé qui nous mène à nous baisser lorsque nous franchissons le seuil d'une porte, sans y prêter une attention particulière. Le schéma corporel est la limite que nous envisageons dans le mouvement, qui ne se limite pas au corps, ce dernier étant toujours associé à des objets, par exemple des vêtements. La moto est incorporée dans l'usage, intégrée au schéma corporel lors du mouvement, l'individu ressentant, par exemple, « *les défauts du revêtement* » au « bout » des pneus de sa machine. Le schéma corporel évolue, incorpore des objets et par eux également engage les sens, dans l'action. Cela se fait suite à une habitude, que l'on peut rapprocher d'un ajustement[441]. Le schéma corporel est donc une manière évolutive de percevoir son corps dans l'action, étant entendu que celle-ci engage des éléments de l'environnement, et en premier lieu des objets. Il en va ainsi de la moto, « *l'expérience* » à laquelle fait référence le motard permettant une « *conduite décontractée* », « *sans y penser* ».

Acquérir une technique, la rendre « *naturelle* ».

Une première phase d'apprentissage se détache des discours motards. Elle est décrite par de nombreux informateurs comme « *laborieuse* » et « *dénuée de plaisir* ». Les motards fréquentés lors de la formation au permis A soulignaient alors la nécessité d'acquérir les techniques élémentaires pour accéder au plaisir d'utiliser la machine. Dans un premier temps, comme le soulignait Noël, il s'agit d'être « *focalisé sur la bécane* ». Ce n'est qu'ensuite que viendra l'usage efficace, permettant l'accès au « *plaisir* ». Il s'agit pour l'essentiel du maniement des commandes : dosage de l'accélérateur à poignée droite, dosage du frein avant au levier manuel droit, du frein avant à la pédale droite, de l'embrayage au levier manuel gauche et de la boite de vitesse au levier placé au pied gauche[442].

[441] Julien, M. P., *Op. Cit.* (1999), p.20-23

[442] Les techniques spécifiques permises par cette synchronisation sont trop nombreuses pour être listées ici. Afin d'illustrer la nécessité de cette concordance de l'action des différents membres l'exemple le plus accessible aux néophytes est sans doute la technique de freinage. Afin de réaliser cette dernière de manière optimale il s'agit de solliciter les systèmes de freinage avec une action prépondérante sur la commande (levier à main droite) du frein avant (environ 80% du freinage) et une action moindre sur la commande (pédale au pied droit) de frein arrière (20%). Les moniteurs justifient cet élément par une plus grande efficacité du dispositif avant dû « *au transfert de masse* », selon les termes de Gérard (un des quatre formateurs rencontrés lors de mon travail de terrain), plus conséquent en moto qu'en voiture. En cas d'urgence, il est conseillé d'anticiper du frein arrière pour « *asseoir* »

Fabrice évoque ainsi le contenu de l'apprentissage ressenti lors de la formation :

« (J'ai acquis) *la maniabilité, enfin le maniement de la moto, le, savoir comment bien se positionner, comment freiner, comment accélérer... euh comment réagir pour les manœuvres de base comme les évitements, les, les, freinages forts heu... tout ça, savoir la manier à basse vitesse, avoir une bonne cohésion avec la machine jusqu'à ce que ça, ça devienne naturel* ».

Il s'agit donc de dépasser le stade où le maniement technique est difficile pour en venir à l'intégration au schéma corporel. C'est alors, une fois tous ces mouvements synchronisés, qu'ils sont évoqués dans les discours comme permettant un maniement de l'objet « *fluide* » et « *naturel* ». Le motard prend alors la mesure de la machine engagée et se représente la manière d'interagir avec cet objet.

2.2. Les techniques de recherche d'équilibre : poids du corps/regard.

Ces manipulations sous-entendent la maîtrise de l'équilibre lors de l'usage de la machine. Soulignée par certains moniteurs et élèves, elle est très présente dans l'observation répertoriée dans nos carnets de terrain[443], à travers deux techniques de recherche d'équilibre : positionnement du corps et utilisation du regard. En effet, l'action sur les commandes dissociées n'est possible que si l'ensemble en mouvement –corps équipé/moto- est en position d'équilibre. Le motard intègre donc peu à peu la nécessité de jouer de son corps afin d'en faire un contrepoids, évoluant relativement à l'inclinaison et à la vitesse de la machine. Le motard va par exemple devoir se décaler au maximum vers la droite, alors qu'il penche sa machine vers la gauche, afin de réaliser un demi-tour à gauche à faible vitesse. Afin de réaliser un évitement à gauche à vitesse normale, il devra incliner la moto à droite et maintenir son buste droit, la vitesse et la force centrifuge qu'elle entraîne rendant inutile l'inclinaison dans cette manœuvre vive et brève. Plus la vitesse s'élève et moins ce contrepoids est nécessaire. Remarquons qu'il est parfois sollicité plus avant dans la pratique, dans une visée

la moto et favoriser une décélération énergique lors de l'utilisation du frein avant. La complexité de la manœuvre en situation de péril imminent n'échappera alors à personne.

[443] Rosselin, Céline, « Si tu vas un peu brusquement, tu te cognes contre l'armoire ! », in Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.107-117, et plus précisément ici p.108-109. Céline Rosselin souligne la difficulté des informateurs à évoquer leur rapport et leur usage aux objets. Elle souligne que l'incorporation est un processus qui dépend du temps, de l'espace et des objets. Reliée à une mémoire du corps qui n'est pas consciente, elle ne peut pas nécessairement s'exprimer dans les discours. Pour l'auteur, elle peut être mimée, ce qui veut dire qu'elle peut être observée (pour l'auteur dans la manière dont on se déplace dans son studio après y être entré par exemple). L'incorporation s'observe plus aisément qu'elle ne se met en mots.

de performance maximale, en imitant les techniques du corps propres à la compétition moto, à l'image du « *déhanché* » par lequel le motard va porter son corps à droite dans une courbe rapide à droite afin de contrecarrer la force centrifuge[444].

Tous ces exemples ne peuvent être réalisés sans le travail du regard. Un des premiers apprentissages majeurs dans la manière d'utiliser son corps pour manier la machine consiste à suivre la maxime suivante : « *le geste suit le regard* ». Cet énoncé performatif se retrouve tout au long des carrières motardes étudiées, du débutant au motard ayant à son actif plus de vingt ans de pratique assidue. Il est découvert lors de la formation au permis moto, le plus souvent lors des exercices du parcours hors-circulation à allure lente, les plus problématiques en termes d'équilibre. Lors de ces exercices, il s'agit de lutter contre une tendance spontanée à orienter son regard vers le point de contact entre la moto et le sol tel que nous nous le figurons, à savoir devant la roue avant de la machine. Nos carnets de terrain témoignent du déséquilibre qui s'ensuit, que nous avons pu également constater chez différents élèves, allant parfois jusqu'à la chute. Le futur motard apprend alors à contraindre son regard à se porter au loin, à fixer « *l'objectif* », le point qu'il souhaite atteindre. Ainsi, dans un slalom à allure lente, alors que la machine franchit une « *porte* » formée de deux piquets, le regard est déjà porté vers la « *porte* » suivante. Une fois acquis à basse vitesse, ce principe est appliqué à toutes les allures, la distance à laquelle se porte le regard augmentant avec la vitesse.
Cette importance du regard se retrouve dans les échanges d'expériences et la consigne unanime dédiée à éviter l'accident : « *viser l'échappatoire, pas le danger !* » Avoir intégré la machine à son schéma corporel revient alors à contrecarrer une tendance naturelle à se focaliser sur le danger pour agir de concert avec l'objet, jusqu'à ce que le maniement de l'objet devienne un « *réflexe* ».

[444] Cette technique se rencontre peu dans la pratique et s'écarte du positionnement sur la machine de référence, transmis lors de la formation au permis A, ainsi que dans les formations post-permis orientées vers la « conduite routière » : corps droit (pour une vision optimale), jambes pliées, les pieds au milieu des repose-pied (pour une meilleure accessibilité des commandes aux pieds), ces dernières doivent être serrées autour du réservoir pour « *faire corps* », selon l'expression de Gérard, avec la machine. On perçoit ici tout l'aspect éthique de ces techniques (comme l'a souligné Marcel Mauss) une bonne position permet de « voir juste », loin et clairement, mais également d'avoir une facilité d'accès aux commandes donc une rapidité d'action optimale, gage de sécurité.

Variations dans la construction du schéma corporel.

L'agencement homme-moto s'approche de la symbiose par la construction du schéma corporel, permettant l'action conjointe. Chaque cas dépend des caractéristiques des termes engagés dans l'agencement. Les « conduites motrices » de travail de l'équilibre par positionnement du corps et du regard sont plus ou moins laborieusement acquises par les différents apprentis motards[445]. Leurs capacités sont en effet inégales et fonction de leurs expériences. Les plus performants ont souvent un passé où le deux roues tenait une place, « *mobylette* » ou « *scooter* », voire un passé sportif impliquant l'équilibre et le contrôle de soi, par exemple le « *skateboard* » (Claude) ou encore le « *VTT à haut niveau* » (Yann). Si la machine est incorporée temporairement lors de l'usage, les techniques permettant l'intégration de la machine au schéma corporel sont communes à différents objets. Nous reviendrons sur cet élément en abordant l'importance de l'investissement des sens dans le cadre de la pratique de la moto, ce qui fournira quelques données destinées à être à l'avenir comparées à d'autres pratiques impliquant des conduites motrices similaires.

Soulignons également que l'incorporation d'un objet n'est pas l'incorporation de tous les objets de la même catégorie. Nous avons en effet observé une sensation de désajustement lorsqu'un motard essaie une moto d'architecture différente de celle de sa propre machine. J'ai pu ressentir cet élément alors que Noël me faisait essayer sa moto de type « sportif », alors que ma machine est de type « basique » : la distance selle-repose pieds est moindre, les guidons plus bas, entraînant un basculement du buste sur l'avant et un repli des membres supérieurs, ainsi que la nécessité de tirer sa nuque vers l'arrière afin de redresser la tête et de pouvoir porter son regard au loin. Une trentaine de minutes plus tard cette impression disparaissait, laissant imaginer une capacité d'incorporation de formes similaires, sans pouvoir généraliser cette tendance. En effet, certains motards rencontrés par la suite ne purent se faire à la conduite d'un type de machine, à l'image de Paul qui ne s'est « *jamais senti à l'aise sur un custom* ». L'incorporation dépend donc du rapport entre la machine et l'individu, en lien à un environnement. Prenons un exemple : les modifications mineures apportées à la

[445] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43. Pour l'auteur, les « conduites motrices » sont les actions permettant d'interagir avec l'environnement et en fonction de celui-ci. Les « actions motrices » permettent d'adapter le schéma corporel en fonction des spécificités techniques et environnementales de l'événement, donc de l'ensemble des interactions avec des humains et des objets. L'essentiel de l'analyse de l'auteur se fonde sur l'étude des pratiques sportives et s'avèrent heuristiques bien au-delà de leur champ.

machine vont poser problème dans l'usage de cette dernière. Comme le souligne C. Rosselin l'incorporation est une construction dans l'expérimentation du rapport aux objets concernés[446]. Ainsi, chaque modification de l'objet, même mineure, entraine une perte de repère pour l'usager. Par exemple lorsque le motard équipe sa machine d'une sacoche de réservoir et que cela bloque le guidon et provoque une chute lors du braquage, ou encore lorsque l'on passe la jambe par-dessus la selle pour s'asseoir et que la moto a été équipée d'un top-case ou d'un sac de selle sur lequel le pied ou la jambe peut venir buter. Cela prouve que le périmètre de la machine a été acquis, que ses limites ont été incorporées et que l'incorporation est perpétuellement remise en cause du fait des changements de l'objet et de l'environnement.

Modification du périmètre de la machine : « sacoche de réservoir » et « sac de selle ».

[446] Rosselin, C., *Op. Cit.* (1999), notamment p. 111-112

3. Un engagement des sens.

« L'homme total » et ses sens.

Lors de la circulation en moto et dans l'exercice de ce qu'implique « *la passion de la moto* », l'homme sollicite différents sens. Le texte fondateur de Marcel Mauss tend à les occulter[447]. A la suite de sa relecture par les membres du groupe MàP, affirmons que pour envisager de décrire des techniques du corps, il nous faut porter notre attention à la perception des individus, à la manière dont ils vont engager leurs sens. Nous nous écartons alors d'une appréciation objectiviste des techniques du corps, pour saisir l'individu en action, dans l'usage, ainsi que les marges de manœuvres relatives avec lesquelles il va jouer. Nous avons vu que les techniques du corps ne sont pas que traditionnelles, elles sont évolutives, à travers la création issue des actions individuelles, dépassant parfois le simple niveau de l'individu par mimétisme. En ce qui concerne l'usage, il est possible de dire que l'individu s'y engage par le biais de ses sens et qu'on ne peut les comprendre comme de purs outils. Certes ils informent, mais ils doivent également être appréciés sans les détacher de la personne, du corps et de son investissement dans l'action. « Je » n'est pas un autre, il est présent, il utilise la machine en fonction de normes sociales, de l'apprentissage inhérent au groupe, des singularités individuelles et de la situation caractéristique de l'instant, dans un environnement mouvant et au cœur des interactions qu'implique nécessairement la logique de la « passion ».

3.1. Cinq sens ?

A l'occasion d'une réflexion sur la plaisir à moto, nous avons été amenés à questionner le plaisir ressenti lors de la pratique, en nous tournant vers les sensations du motard, tels qu'il les ressent lors de l'usage de sa machine[448]. Les différents témoignages de nos informateurs privilégiés, ainsi que mes propres impressions, consignées dans les carnets de terrain, sont ici d'une aide précieuse. Les sensations peuvent être abordées à travers les différents sens sollicités à la conduite. Le goût n'a guère sa place ici, mais les informations répertoriées mènent à souligner l'importance du regard, du toucher, de l'odorat et de l'ouïe.

[447] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » in *Sociologie et anthropologie*. Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386

[448] Menée en préalable à une communication présentée le 31 mai 2006 lors d'une Journée d'étude organisée par les doctorants du LAMIC (Université de Nice, Sophia Antipolis) sur le thème « Ethnologie des gens heureux ». Cette journée a été l'occasion de préciser ce travail suite aux nombreuses remarques des personnes présentes. Qu'ils en soient ici remerciés.

La vue.

Le premier est la vue, permettant d'analyser l'environnement. Lorsque les motards rencontrés évoquent leurs expériences de conduite, l'œil reste un organe prédominant, à travers le recueil et la sélection des informations qu'il autorise. Par exemple, « *apprécier le rayon d'une courbe* » se fait par le biais de la perception d'une « *succession de poteaux téléphoniques* » ou encore d'« *arbres de grande taille* », leur partie haute permettant d'en tirer des indications quant au tracé de la route ; l'acuité visuelle permet également d'évaluer « *l'adhérence disponible* » en fonction de « *l'apparence du revêtement* », ou encore des « *traces laissées par les automobilistes* » dont la durée de vie détermine la présence ou non de « *verglas d'été* », ainsi que les autres « *pièges de la routes* » que le motard doit percevoir, s'il veut les éviter[449].
De plus, le regard n'a pas qu'un rôle de perception, il permet également l'action, cet élément s'incarnant dans la directive que nous connaissons depuis le permis moto : « *le geste suit le regard* ». Ainsi, le regard va orienter l'ensemble du déplacement, étant donc pour une grande part responsable –dans les discours- de la maîtrise et du plaisir qui l'accompagne. Il serait possible d'y ajouter un plaisir spontanément formulé sous la forme de « *l'ivresse de la vitesse* », c'est-à-dire la sensation visuelle de vitesse, notamment par l'intermédiaire du défilement du paysage.

Le toucher.

Le regard et le toucher ont en commun d'être indispensables à la conduite d'une moto, le regard par l'intégration de celle-ci dans un environnement mouvant, le toucher par le corps-à-corps avec la machine. Le toucher est, de plus, une seconde manière d'apprécier ses formes, ses matières et son esthétique[450]. Il est sollicité lorsque la machine est immobile et contemplée, palpée, et lors de son usage, par le biais de sensations ressenties en conduite (à l'image de la redondance de l'évocation des « *vibrations* ») ainsi que des informations reçues et actions réalisées. Comme nous l'avons vu, la conduite d'une moto impose une action sur des commandes dissociées, action nécessitant une préhension, une pression, un maintien, etc.

[449] D'autres exemples précisent comment le regard est essentiel afin de saisir le type de comportement des différents usagers de la route rencontrés (erratique, dangereux, inattentif, prudent, etc.) en fonction d'indices répertoriés visuellement : présence d'un téléphone portable sur la planche de bord, d'un kit « mains-libres » à l'oreille, consommation d'une cigarette, orientation des roues avant d'une auto, mobilité du conducteur dans son habitacle, etc.

[450] Cela est très perceptible lors des salons de la moto, ou chez les concessionnaires exposants. Lors des salons de la moto, par exemple, les motards s'approchent au plus près des machines, les observent puis les touchent (réservoir, selle, poignées, éventuellement : tableau de bord) pour enfin les « *chevaucher* ».

Cet ensemble de gestes et leur dosage permettent la maîtrise. Cette dernière est donc issue d'une sensibilité liée au toucher, se développant au fil de l'expérience.

Afin de conserver son efficacité, le toucher doit être préservé, orienté vers l'usage de la machine. Si les sensations ressenties en conduite sont souvent traduites en termes de « *pression de l'air* » ou de « *vent dans le visage* », cette impression n'est perceptible que de manière diffuse –une pression sur le buste ou les épaules- ou sur le visage. Les autres parties du corps sollicitées par le toucher, c'est-à-dire l'ensemble de la peau du motard, sont le plus souvent couvertes par l'équipement : gants, chaussures, pantalon, veste, etc., ne laissent que peu de place au contact direct avec l'environnement ou avec la machine. Le toucher du motard passe donc par la médiation d'objets, qui viennent enserrer son corps, couvrir sa peau, « organe de l'expérience tactile » comme le définie Virginie Vinel, ce « sac » médiateur avec l'environnement, permettant la sensation[451]. Le toucher du motard est donc dual : actif, par l'utilisation des commandes de la machine ; passif, par les sensations inhérentes au déplacement de l'air. Dans les deux cas il est indirect, il passe par la médiation d'une matière : cuir ou synthétique. Celui-ci intègre d'ailleurs la nécessité de la précision et de la préhension : empiècement adhérents aux bout des doigts, semelle antidérapante –voir « *adhérente sur le gasoil* »- pour les bottes de moto, etc.

L'odorat.

De façon plus anecdotique, l'odorat est également sollicité à la conduite, tout d'abord de façon similaire à la vue, c'est-à-dire afin de détecter des « *pièges* » (présence de gasoil ou de boue sur la chaussée, etc.), mais surtout afin d'apprécier une ambiance dans toute sa complexité. Certains évoquent alors l'odeur de « *l'herbe coupée sur une petite route de l'arrière pays* » (Michel) et la sensation agréable qui l'accompagne, alors que d'autres évoquent la toxicité des rejets de certains véhicules, incitant à « *les déposer sur place, pour respirer !* » (Régis), c'est-à-dire à les dépasser rapidement et vivement, afin de nouveau d'avoir un « *horizon dégagé* » (David). Remarquons que dans les discours motard l'odorat est supposé mis à contribution comme il ne pourrait l'être par le biais d'aucun autre moyen de locomotion. Il s'agit bien entendu d'un discours de justification, qu'il serait intéressant de rapprocher de ceux des randonneurs ou cyclistes, par exemple.

[451] Vinel, Virginie, « Le sens des relations. Les contacts corporels entre les femmes moose (Burkina-Faso) », in Méchin, Colette, Bianquis, Isabelle et Le Breton, David (dir.), *Anthropologie du sensoriel*, Paris, L'Harmattan, 1998, p.77-93

L’ouïe.

L’ouïe est sollicitée lors de l’usage de la machine. Les motards disent apprécier d’écouter le « *son* » créé par une moto. On peut l’observer par exemple à l’arrêt, entre pairs, lors des concentrations ou rassemblements, par le biais d’un pôle d’attraction composé d’une machine statique dont le moteur est sollicité, ou encore en circulation, par exemple lors du passage dans un tunnel.
Le son est parfois également au centre des attentions à travers l’effet qu’il produit sur autrui. On regroupera sous cette catégorie l’ensemble des manifestations égocentriques, mais également d’autres cas de figures plus étonnants, comme par exemple un discours sécuritaire, à travers le fait que les autres usagers de la route « *t’entendent arriver* ». Dans le même ordre d’idée nous avons pu constater l’apposition sur certaines motos d’un autocollant importé des USA, portant la mention « Loud Pipes Save Lives », littéralement : « des pots bruyants sauvent des vies ».

Le motard aime se « *flatter les oreilles* » (Lucien), et le son de sa machine est partie prenante dans le plaisir qu’il ressent à l’usage, tant en phase d’accélération que de décélération, provoquant des spécificités, ici une « *stridence mécanique* » (Yann) ou un « *hurlement* », là un « *gargarisme* » (Miguel), un « *sifflement* » (Joëlle), un « *son plein* » (Noël) ou un « *joli bruit de carburation* » (Franck). Le son peut être compris comme la représentation de la puissance de la moto, comme celle de ce que les motards appellent son « *caractère* ». Il est alors partie prenante de l’intérêt qu’on lui porte, à l’image de la demande fréquemment observée dans les magasins de motos, au cours de laquelle un client potentiel demande à

« *entendre le moteur* », une sollicitation suivie par l'action du vendeur qui s'exécute volontiers, et donne quelques « *coups de gazs* » (accélérations).

Remarquons quant au son de la machine qu'il est lui aussi objet de la volonté de maîtrise du motard. S'il permet le plaisir, c'est certes car il incarne pour beaucoup une certaine image de « *puissance* », mais également parce qu'il est objet de maîtrise. Il est par exemple significatif que le premier achat d'un motard suite à l'acquisition d'une machine est souvent un pot d'échappement. Ce dernier lui permet de moduler le son émis par la machine en fonction de son désir, et en le distinguant de celui des autres machines similaires, par son timbre et son intensité. Notons que cette modification semble actuellement perdre son caractère transgressif, le nombre de pots d'échappements non-homologués disponibles dans le commerce étant en baisse significative. Un cas nouveau apparaît pourtant : le pot d'échappement à chicane amovible, légal et potentiellement illégal, à condition d'ôter sa bride, l'action étant selon les cas réversible ou non. Enfin, et ce dans tous les cas, le motard dispose du pouvoir de moduler ce son, ne serait-ce que par l'action sur la commande d'accélérateur.

En définitive, les cas pratiques varient autant que les individus, on peut alors difficilement certifier que les motards partagent la préoccupation de nos contemporains pour le « confort acoustique » tel que l'évoque David Le Breton, pour qui nous nous évertuons tous à atténuer notre production sonore[452]. La réalité est davantage contrastée : selon les motards rencontrés, la machine ne produit le plus souvent pas un « bruit » mais un « *son* », voire une « *douce musique* », ces expressions se rencontrant chez différents individus concernant des volumes sonores on ne peut plus éloignés, d'un léger « *feulement* », à un « raffut » insoutenable. On peut donc supposer que l'ouïe du motard fait l'objet d'une éducation spécifique, et l'ensemble des différents sons produits par la machine sont pour lui des informations sur le modèle, et non un ensemble de bruits indistincts. La plupart des motards peuvent ainsi distinguer « à l'oreille » le « *son caractéristique d'un twin* (n.b. : moteur bicylindre) *Harley-Davidson* » (Manu) et celui d'un « *quatre cylindre sportif jap'* (n.b. : japonais) » (Raoul). Par l'ouïe, le motard peut donc apprécier certaines caractéristiques techniques de la machine, qui en

[452] Le Breton, David, *Anthropologie du corps et modernité*, Paris, Presses Universitaires de France, collection Quadrige, 2001, P.114 : « Le confort acoustique devient une zone critique de la sensibilité collective, une valeur unanime. Chaque acteur s'efforce d'atténuer sa production sonore et l'on souhaite les mêmes précautions chez ses voisins. »

deviennent dématérialisées, comme le confirme l'observation de jeux de « devinettes », fréquentes lors de pauses en bord de route, consistant à nommer le modèle approchant avant de le voir apparaître au détour du virage.

3.2. Les autres sens mobilisés dans l'action motrice.

Marie-Pierre Julien souligne que lorsque l'on traite des sens on pense spontanément aux cinq sens, tout en oubliant les sens « kinesthésique et vestibulaire », qui se manifestent dans la relation à l'environnement[453]. Il s'agit donc d'aborder l'homme en action, car c'est bien lors de l'usage des différents objets engagés dans son environnement que la perception dévoile toute sa complexité, l'objet permettant également de sentir. Chez Pierre Parlebas[454] les techniques du corps deviennent, à travers l'action, des « tactiques du corps », car elles engagent l'individu par une prise de décision, ce qui nous permet de nous écarter d'une appréciation purement déterministe des techniques du corps, qui semble avoir influencé Marcel Mauss[455].

[453] Julien, Marie-Pierre, « Des « Techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », in Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.15-27. Notamment p.19 : « Cinq sens dont généralement cités : l'ouïe, le toucher, l'odorat, le goût, la vue. A ceux-ci s'ajoutent les sens kinesthésiques et vestibulaire (…). Tous ces sens font partie intégrante du corps, mais ils ne peuvent se manifester que dans la relation de ce dernier avec ce qui l'entoure. »

[454] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43

[455] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » in *Sociologie et anthropologie*. Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386. Il existe au sein de ce texte fondateur une tension entre la volonté de décrire « l'homme total » et celle de démontrer le caractère déterminé culturellement, et fonction des appartenances multiples (âge, sexe, etc.), des techniques du corps. C'est cette même tension qui mène à écarter la question des sens, ouvrant trop directement sur les interprétations et actions personnalisées, alors que ce texte a vocation à définir un modèle, ou tout du moins un projet.

Le sens kinesthésique.

En quoi consistent ces deux sens[456] ? Le sens kinesthésique est celui qui traduit la sensation de mouvement, il s'écarte donc du pur toucher pour informer, par le biais des perceptions cutanées mais aussi articulaires et musculaires, sur l'action globale du corps. Lors de l'usage de la moto, il se voit sollicité de différentes manières, selon le rythme adopté et les conditions météorologiques. Plus les mouvements sont nombreux, la vitesse élevée par rapport à la configuration des lieux et la météo défavorable, plus il se voit soumis à un afflux d'information. L'usage de la moto mène, en certaines circonstances, à une forme de vertige, possible tant par le biais de la vitesse (griserie) que par celui de la conduite décontractée, dite « *coulée* » (langueur). Dans ces deux cas l'ensemble des sens sont en éveil et informent le conducteur, entrant dans une phase de conduite que les motocyclistes qualifient de « *réflexe* », « *automatique* », alors soumise à une « *forte concentration* ». Il joue de ses bras sur les demi-guidons, oriente son regard vers la sortie de courbe, utilise ses membres inférieurs pour « *pousser sur les repose-pieds* », maintient son buste droit ou, au contraire, le penche en virage -suivant l'inclinaison de la machine ou la contrant-, serrant les cuisses et les genoux contre le cadre et le réservoir de la moto. L'ensemble de son corps est alors engagé dans l'action et ce que l'on nomme couramment « l'ivresse de la vitesse » peut se comprendre comme une saturation des récepteurs proprioceptifs. Lorsque le motard circule par exemple à vive allure sur « *une petite route sinueuse* », il engage son corps et l'ensemble de ses possibles, mettant l'ensemble de ses sens « *en éveil* ».

[456] P. Parlebas les définie de la manière suivante : Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43, et plus spécifiquement p.38 : « (…) notre tradition culturelle qui recense cinq sens (…) est quelque peu distraite ; elle oublie au moins deux sensibilités et parmi les plus importantes dans l'émergence du schéma corporel. Depuis plus d'un siècle, les biologistes ont identifié deux autres sens qui jouent un rôle décisif dans la régulation des conduites motrices. D'une part, le sens vestibulaire constitué des trois canaux semi-circulaires, de l'utricule et du saccule, logés dans l'oreille interne, et qui détectent les informations relatives aux déplacements de la tête. D'autre part, le sens kinesthésique ou proprioceptif dont les capteurs disséminés dans tout le corps, dans les muscles, sous la peau ou dans les articulations, mesurent les pressions, les forces, les frottements, les distances et les rotations. (…) Le sens vestibulaire intervient de façon capitale, notamment dans toutes les activités d'équilibre, de vertige et de « glisse » ; le sens kinesthésique renseigne en permanence sur la position des segments corporels dans leur rapport avec le contexte. »

Le sens vestibulaire.

Cette « griserie » est également à saisir en lien à un second sens souvent négligé, le sens vestibulaire. Localisé dans l'oreille interne, siège du sens de l'équilibre, il permet à l'homme de s'orienter dans l'espace. C'est pour éviter de saturer ce sens que les danseuses tournent leur tête avec célérité, en portant leur regard sur un point fixe, alors que l'ensemble de leur corps pivote, ce qui provoque naturellement un déséquilibre si la tête accompagne le mouvement[457]. Nous avons vu que l'usage de la moto rend nécessaire le placement du regard au loin, vers la direction visée. Ainsi, lorsque le motard circule sur une route où les virages s'enchaînent, il va sans cesse tourner sa tête d'un côté, de l'autre, sans adéquation entre la position de celle-ci et l'inclinaison de l'ensemble de son corps, liée à l'inclinaison de la machine. Lorsqu'il s'approche d'un virage, qu'il « *prépare son entrée de virage* », le motard se positionne à l'extérieur de la trajectoire (à droite de la chaussée pour une courbe à gauche, à gauche –c'est-à-dire au centre de la voie de circulation à double sens- pour un virage à droite) afin de placer son regard à la « *sortie de virage* ». Il anticipe le tracé de la route et le positionnement afférant, créant un décalage constant entre les informations issues du sens vestibulaire et son positionnement dans l'espace. Dans ce dernier cas son corps est droit et sa nuque tournée, favorisant la « *prise d'information par le regard* ». Ce décalage constant entre tête et corps provoque une sensation étrange, difficilement qualifiable, que l'expérimentation « par corps » permet de qualifier, par le biais d'une anecdote concernant mon vécu personnel[458].

Après plus d'une heure au guidon sur la « *route des crêtes* » vosgienne, notre groupe fait halte dans une fabrique de bière artisanale. Au moment précis de l'arrêt, alors que je mets pied à terre et que j'ôte mon casque me saisit une sensation étrange de déséquilibre, semblable à celle ressentie après avoir passé quelques jours en mer sans mettre pied à terre, bien que plus volatile. Le motard a été, selon les termes relevés à cette occasion, « *bercé par la route* », comme le marin l'est par la mer. Cette expression traduit la perte de repères propre à l'usage de la moto, dont l'intensité est certes moindre qu'en mer, la grande bleu étant caractérisée par l'absence de repères matériels fixes. Une fois « à terre », le motard « a le mal de mer », ce fut en tout cas mon impression, corrélée par les expressions de nos informateurs concernant des

[457] Merci à Violaine pour cette anecdote vécue d'une technique du corps.
[458] On retrouve ici le principe que Loïc Wacquant qualifie de nécessité d'appréhender « en actes » la pratique. Wacquant, Loïc, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002, développé p.61 et suivantes.

situations similaires : « *je me sens bizarre* », « *un peu déséquilibré* », « *on repart, ça ira mieux !* », « *je dois avoir faim* », etc.

4. Innovation et acquisition d'expérience.

4.1. Un ensemble de gestes acquis par expérimentation.

Lorsque l'on observe le détail des techniques du corps engagées par les pratiquants, on remarque la grande diversité qu'elle incarne, au-delà des redondances soulignées précédemment. La base commune de connaissances proposée lors de la formation au permis A est complétée par un ensemble de gestes qui s'en écartent, observés dans la pratique, parfois reproduits par imitation. Selon P. Parlebas, les techniques du corps deviennent, à travers l'action, tactiques du corps, car elles engagent l'individu par une prise de décision[459]. Cette action est également innovation, les techniques du corps ne sont donc pas que « traditionnelles » et « efficaces » comme le précisait M. Mauss[460].

Ces gestes innovants ne sont pas présentés lors de la formation au permis A. Leur efficacité technique est d'ailleurs sujette à caution, ce qui n'empêche pourtant pas de les pratiquer. Selon nos observations, ces tactiques du corps ne sauraient pourtant pour la plupart être généralisées. Une exception s'en détache : les gestes permettant la communication entre motard(e)s. Nous allons focaliser notre attention sur ces gestes en particulier, afin de cerner leur efficacité, tant technique que symbolique.

D'autres gestes auraient pu être abordés ici, mais ne sont pas représentatifs de la majorité des pratiquants. Ils sont pourtant eux aussi innovants, mais leur efficacité apparaît comme davantage magique que pragmatique, au sens de M. Mauss, c'est-à-dire de l'absence d'homogénéité entre les moyens et les fins[461]. Selon les motards rencontrés, ces gestes sont

[459] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43
[460] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » in Sociologie et anthropologie. Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386
[461] Selon la définition classique de Marcel Mauss, opposant régime industriel de l'action et magie. Cf. Mauss, M. (En collaboration avec Hubert, H.), « Esquisse d'une théorie générale de la magie », Publication originale : *L'année sociologique*, 1902-1903, version consultée : http://classiques.uqac.ca/classiques/mauss_marcel/socio_et_anthropo/1_esquisse_magie/esquisse_magie.html

des mouvements corporels qui ont « *du style* », permettant une attitude « *fière* » (Noël), « *dominante* » (David), ou lisibles comme tels par les autres usagers de la route. Dans cette catégorie peuvent être classés des mouvements divers tels que : lâcher les commandes de la machine en arrivant à un carrefour et placer la main droite sur sa hanche, laisser « *traîner la savate* » (David) au démarrage, ou encore « *sortir le genou* » (Edgard) dans une courbe sans appliquer la technique du déhanché telle qu'elle est pratiquée en compétition[462]. Le geste du salut est le plus varié et le plus commenté, il est présent au quotidien dans la pratique et se rencontre quasi-universellement. C'est pourquoi notre attention portera en premier lieu sur cet élément, en postulant que s'il est généralisé, il s'accompagne d'un discours faisant sens et suscitant l'adhésion de ceux qui se disent passionnés.

Un ensemble de techniques du corps vouées à la communication en conduite.

Nous avons pu observer différents signes mobilisés à l'occasion de l'usage de la moto. En voici les catégories essentielles, et les situations dans lesquelles elles sont sollicitées :

Croisement.
Le salut est engagé lorsque deux motards se croisent. Différentes techniques sont possibles : lever la main ou deux doigts en V. Le salut est toujours réalisé de la main gauche, la main droite devant maintenir l'allure par l'intermédiaire de la poignée contrôlant l'accélération du régime moteur, donc l'allure de la moto.

Dépassement.
Tendre la jambe droite pour remercier le motard dépassé qui laisse un espace suffisant afin de réaliser la manœuvre. On utilise alors que très exceptionnellement la main, afin de garder le contrôle de la machine en phase de dépassement, donc d'accélération. Ce geste est également souvent utilisé afin de « *remercier l'automobiliste* » qui s'écarte, ou serre le bas-côté afin de ménager un espace suffisant au passage de la moto.

[462] La techniques du déhanché consiste à utiliser le corps comme contrepoids, plaçant le coureur motocycliste quasiment à côté de sa machine, l'intérieur de la cuisse posée sur la selle, alors que le genou est écarté de la machine pour venir en contact avec le sol. Le pilote professionnel utilise son genou afin de rechercher l'information quant à l'inclinaison maximale de sa machine, donc la vitesse de passage en courbe la plus élevée possible. On constate parfois sur route la tendance à « *sortir le genou* », alors que le corps reste souvent dans l'axe de la machine et très éloigné du sol. De plus, lors des sessions de formation (permis A et post-permis) réalisées, les moniteurs insistaient sur le fait de « *tenir la moto avec les cuisses* » donc en les serrant contre la machine. Ecarter le genou entraîne donc, dans l'optique d'une conduite routière, une diminution du contrôle effectif de la machine, contrairement aux discours des motards adoptant cette technique du corps.

Il est parfois l'objet d'une mauvaise compréhension de la part des automobilistes qui le confondent avec un « *coup de tatane dans la portière* » ou un « *coup de pied pour arracher le rétroviseur* », deux gestes également possibles, mais rarement rencontrés sur le terrain (principalement en région parisienne), lorsque l'automobiliste n'a pas remarqué le motard ou amorce une manœuvre provoquant un risque pour le motard, qu'il soit réel ou estimé (par exemple : changement de file impromptu ou espace insuffisant pour permettre au motard de se faufiler entre deux autos). Ces derniers gestes traduisent alors le sentiment de supériorité de certains, leur domination symbolique, sur laquelle nous reviendrons.

Signe de la tête, par hochement vertical.
Il fait également office de salut, le plus souvent à l'arrêt, par exemple lorsque deux motards se retrouvent côte à côte en tête de file. Il est souvent observable en milieu urbain, en premier lieu pour éviter de lâcher le guidon dans un environnement dense.

Appel de phare.
Parfois utilisé comme salut, surtout par les motards « sportifs » circulant à vive allure, préférant, selon leurs dires, ne pas lâcher, ne serait-ce que momentanément, les commandes de la machine. L'usage le plus courant de l'appel de phare n'est pourtant pas un salut mais une action afin de signaler quelque chose d'inhabituel et de potentiellement dangereux, tout comme en automobile, par exemple : contrôle routier, accident, dangers divers.

Geste de la main.
Généralement bras tendu ou plié, de haut en bas, main ouverte, paume vers le bas, signifiant : ralentir, danger ou contrôle de vitesse.

Bras tendu et doigt désignant un élément de l'environnement.
Message variable selon l'élément désigné : s'arrêter à la prochaine station service en désignant le panneau associé, nécessité de faire demi-tour pour récupérer la direction qui vient d'être passée, indiquer le lieu de l'arrivée en désignant une construction plus ou moins lointaine, faire attention au mauvais état de la route en indiquant un « *nid de poule* » ou des « *gravillons* », etc.

Poing fermé, pouce tendu vers le bas, au dessus du réservoir.

Indique la nécessité de ravitailler rapidement en essence, le plus souvent lorsque le motard est « *sur réserve* », c'est-à-dire qu'il utilise les derniers litres de son réservoir, après avoir manipulé le « *robinet de réserve* » ou constaté « *l'allumage du témoin d'essence* », selon le type de machine.

En duo[463].

La communication non verbale en duo comprend l'ensemble des tactiques du corps vouées à assurer la communication entre le motard et son passager, rendue impossible par la vitesse et le port du casque[464]. Elles s'incarnent en premier lieu dans la façon de bouger sur la moto : le conducteur se penche en avant pour faire comprendre au passager qu'il va prendre de la vitesse, il se redresse avant de freiner ou contrôle visuellement dans ses rétroviseurs (ou en se retournant) de façon appuyée pour signifier son intention de doubler. Les mouvements de la tête sont également significatifs : si le passager ne suit pas l'inclinaison du conducteur ou s'il ne se tient pas bien, ce premier le lui fait comprendre par un mouvement de la tête de gauche à droite (non), ou, plus simplement, en corrigeant sa position avec sa main gauche, par exemple en tirant à lui le passager placé trop en arrière. Le regard permet également cette communication par la « conversation visuelle » dans les rétroviseurs. On peut enfin dialoguer en plaçant les mains dans le champ de vision du conducteur ou en les utilisant par de petites tapes de la main ou de la jambe. Par exemple : une tape sur la cuisse droite équivaut à la demande « tourner à droite », une tape sur le casque précise au conducteur qu'il doit ralentir l'allure.

Toutes ces tactiques du corps permettent de s'exprimer à moto, de communiquer par le biais d'un langage corporel non verbal. Parmi ces différents gestes, un ensemble se dégage du fait de sa fréquence dans les pratiques et dans les discours, ainsi que dans la presse spécialisée et les forums internet : le « *salut motard* ».

---

[463] Expérimentée principalement en phase exploratoire, alors que je me rendais dans les lieux de vie motards en tant que passager d'un motard. Ce statut ne pouvait être maintenu longtemps lors de l'enquête, sous peine de limiter ma carrière de motard, du fait d'une faible implication, restreignant le discours que l'on a pu m'adresser. Remarquons que les techniques du corps spécifiques au duo ne s'arrêtent pas à celles engageant la communication. Elles sont également exposées en ce qui concerne deux actions : s'installer sur la moto, ce qui, à deux, peut provoquer un déséquilibre ; se tenir sur la moto. Ces techniques varient selon l'âge, le sexe, la corpulence, le type de machine, le type de conduite adopté, etc.

[464] A l'exception de l'usage d'un équipement audio, tel qu'il en existe d'origine sur quelques modèles de moto haut de gamme (les « Grand Tourisme ») ou sous différentes formes commercialisées chez les équipementiers spécialisés, systèmes intégrés au casque (« Bluetooth ») ou indépendant (« Tuyaucom », par exemple).

4.2. Le salut motard.

Une tactique relevant du savoir procédural.

Le salut est une des nombreuses modalités de communication que l'on rencontre en observation participante au sein du groupe des motards. Il est le plus usité, le plus discuté, le plus commenté. Il est également le plus surprenant pour le jeune motard qui n'a guère eu l'occasion par le passé d'entrer en contact avec le monde motard, tout comme l'affirmait Noël :

« (…) *ça m'a un peu étonné, au début je me demandais ce qu'ils me voulaient. Parce que ça on en avait pas du tout parlé (...) et le moniteur n'a jamais dit de le faire* »

Le salut n'est effectivement pas une technique du corps transmise par le biais de la formation officielle au permis A, il ne relève pas du savoir de type « scolaire ». Il est découvert lors des premiers temps de la pratique. Les formateurs l'évoquent parfois, suite aux questions des élèves l'ayant constaté lors des « *leçons de conduite* », sans que cette observation ne puisse être systématisée[465]. Le salut apparait donc comme un geste acquis suite à son expérience, il s'agit d'un savoir « procédural », acquis par imitation[466].

Pour cela, il faut tout d'abord être à même de le reconnaître, ce qui ne va pas sans poser quelques difficultés, étant donné la multiplicité de ses formes, que nous avons abordé précédemment (principalement : geste de la main, de la jambe, hochement de tête, plus rarement : appel de phare et/ou de klaxon).

Origine du signe.

La plupart des motards ignorent l'historique du signe et postulent qu'il s'agit d'une « *tradition motarde* », transmise au fil des temps et des générations de motards. Des interprétations très diverses sont fournies par les informateurs ainsi que dans la presse spécialisée. On peut ainsi découvrir différents sens accordés au salut, variable selon les individus, parfois selon les groupes concernés. Ainsi, les motards proches de la mouvance FFMC l'expliquent par

[465] Les moniteurs interrogés à ce propos sont unanimes. Il s'agit de « *laisser les jeunes se concentrer sur la route* », d'attendre qu'ils « *maîtrisent un minimum la machine avant de lâcher le guidon !* » Ils confirment ce faisant que l'apprentissage scolaire précède celui procédural.

[466] Delbos, Geneviève et Jorion, Paul, *La transmission des savoirs*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1990

l'histoire des luttes de la fédération : le salut serait banalisé depuis le signe en V, synonyme de victoire. Mobilisé par les motards suite au retrait de la vignette moto, à l'occasion de l'élection de François Mitterrand qui avait promis aux représentants de la FFMC sa suppression en cas de victoire, son usage aurait perduré jusqu'à aujourd'hui. Il ne s'agit là que d'une des modalités possibles du signe, qui est d'ailleurs sujette à d'autres interprétations. Ce même geste est par exemple lié à un pilote moto des années 70 : Barry Sheene. Ce dernier, tout motard féru de compétition et d'histoire de la moto l'affirmera, marquait chacune de ses victoires d'un V formé de deux doigts exposé devant les objectifs durant son tour d'honneur.

L'interprétation la plus générale rencontrée fait du « *salut motard* » un geste destiné à solliciter l'assistance de ses semblables et ce depuis les années 70[467]. L'histoire de la moto serait, depuis cette période, marquée par une phase d'accroissement notable de ses performances, assortie d'une diminution notoire de la fiabilité des machines. En découle une forte probabilité de panne et un échange généralisé des compétences de mécanicien moto, permettant de dépasser collectivement une contrainte que tous les motards constatent. Le salut est alors une manière de solliciter de l'aide, le geste mobilisé étant d'ailleurs aisément interprétable comme un appel à l'aide : gestes des deux bras ouverts, mouvement de la main ouverte vers le motard, gestes de bras vers la machine ou mimant une explosion, etc.

N'oublions pourtant pas que la majorité des motards ignore l'histoire du signe, celle-ci étant donc probablement une reconstruction contemporaine, variable selon les interprétations[468].

Un sens variable.

Le geste est interprété de différentes manières mais tous les motards rencontrés et les documents consultés s'accordent concernant son sens : le « *salut motard* » a une fonction de reconnaissance. Cette tactique du corps délimite donc la « communauté d'interprétation » motarde. Le salut peut être fortement investi symboliquement, sans qu'il s'agisse d'une généralité. Le discours sur le salut variera dans les faits d'« *un bonjour amical* » chez les motards qui se déclarent les moins passionnés, à l'image de John cité ici, à un geste affirmant l'attachement à « *la grande fraternité des motards* » (Yann), pour ceux se déclarant très

[467] Jamais réellement étayé de manière similaire, ce principe semble admis par les journalistes spécialisés moto comme les pratiquants. Nous y reviendrons plus avant car il renvoie à la principale « *valeur motarde* », la « *solidarité* ».

[468] Remarquons que les courriers de lecteurs témoignent d'une préoccupation pour le « *salut motard* », et la « *solidarité* » qui l'accompagne (sur laquelle nous reviendrons), depuis les années 50. Les diverses interprétations présentées ici font des années 70 l'origine du signe. Il semble y préexister, comme en témoignent les plus anciens magazines que j'ai pu consulter, datant des années 1952 à 1954 (*Moto Revue* et *Motocycles et Scooters*). Merci à Albert, qui m'a offert cette collection.

engagés dans la « *passion de la moto* ». Tous conviennent d'un fait : le salut permet de se reconnaître, d'identifier et de désigner les pairs, tout en affirmant le lien qui les unit, ce qu'explique Noël :

« (Le salut) *c'est cool (…) ça fait ressortir un peu la solidarité qu'il y a entre motards et ça c'est vrai quoi, (…) ça m'est arrivé deux fois où y'avait un mec qui était en soucis au bord de la route alors je me suis arrêté, (...) ça l'a pas surpris quoi ! Pareil quand tu demandes ton chemin, c'est naturel tu vois, y'a vraiment pas de, on sait que, y'a des agressions, t'y penses même pas quoi, ça, c'est le bon état d'esprit entre les motards donc c'est le clan quoi, c'est reserved* (nb : anglicisme) *(...). C'est un peu la reconnaissance des pairs, toi tu commences, tu viens juste de passer ton permis, t'as ta première bécane et tout ça et clac tu fais partie de la famille, tu vois c'est ça en fait et... moi je sais qu'au début je les guettais !* »

Le salut fait sens pour les motards. Il a donc une fonction, que nous allons cerner en observant son usage et les discours qui s'y rapportent.

4.3. La fonction du salut : rassembler, exclure et échanger.

A qui s'adresse le salut ?

Le salut n'est pas adressé à n'importe qui, il désigne donc un ensemble associé à certaines qualités, appelant une reconnaissance. Il est formé en premier lieu de ceux que l'on va identifier comme des semblables, c'est-à-dire des motards, que l'on va reconnaître par le biais de leur équipement et de la machine qu'ils utilisent.

A l'inverse, nous avons observé que certaines catégories de véhicules vont être exclues du principe du salut, que l'on pourrait penser généralisé entre deux roues à moteur. En premier lieu, les cyclomoteurs en sont exclus. Ne nécessitant pas de permis spécifique et associés à une image peu « mature », incompatible avec le discours de maîtrise des motards, ils se voient écartés d'emblée, même s'ils bénéficient d'une certaine sympathie, car rappelant à de nombreux motards leurs « *premiers pas en deux roues* » motorisés. Le permis moto est un cap, le cyclomotoriste ne l'a pas franchi. Il doit donc faire ses preuves, démontrer le minimum de maîtrise nécessaire à l'usage de la machine, ainsi que l'acquisition du minimum de connaissance motarde, dont celle portant sur le salut.

Il en va de même, la plupart du temps, des 125cm3, bien qu'une porte leur soit laissée ouverte : s'ils saluent, le motard peut leur répondre. Les conducteurs de motos de cylindrée inférieure à 125 centimètres-cubes démontrent alors leur connaissance des codes du groupe et peuvent donc être acceptés, même s'ils restent perçus comme étant en marge. La « *125* » est

perçue comme une « *moto de débutant* », accessible dès 17 ans avec un permis AL, ou dès 20 ans avec un permis auto (B) de plus de deux ans d'ancienneté. Le risque de méprise est donc grand entre un automobiliste ayant acquis une 125 pour ses déplacements et un individu débutant par un chemin détourné sa carrière de motard. Afin de ne pas risquer d'essuyer un refus de salut, la plupart des motards s'abstiennent, tout en répondant volontiers lorsque l'individu non clairement défini exécute le fameux geste.

Une catégorie de 125 est pourtant clairement mise au ban de la possibilité du salut : les scooters. Cette remarque est d'ailleurs le plus souvent valable pour leurs homologues de forte cylindrée (de 250 à 800 cm3), dont la conduite nécessite pourtant le permis moto. Les scooters sont disqualifiés d'office par les motards car leur conception entraîne quelques caractéristiques inconnues des motos : ils disposent d'espaces de rangement, d'une protection aux intempéries supérieure à celle des motos, de performances moindres, bien que suffisantes dans le cadre d'un déplacement quotidien, etc. Ils relèvent, selon nos interlocuteurs, du « *pratique* » et du « *raisonnable* », non de la « *passion* », incarnée par la moto et son usage. Remarquons que les techniques du corps acquises lors du passage du permis moto ne sont pas applicables à l'usage du scooter : celui-ci ne peut être « *serré entre les jambes* » étant donné la position assise qu'il implique, se rapprochant davantage de celle d'une auto que du fait de « *chevaucher* » une moto. De plus, le scooter ne présente pas, dans l'immense majorité des cas, d'embrayage et de boîte de vitesse, rendant impossible le choix du régime moteur. Cette absence rend inutile tout un pan de la connaissance motarde, définissant les bases techniques du maniement de la moto.

Le salut crée de la similarité et de la différence. Ce geste est donc un discours sur le commun et l'altérité, possible uniquement du fait du caractère minoritaire de ceux qui se disent passionnés de moto. Le salut ne s'applique d'ailleurs plus lorsque les motards sont majoritaires vis-à-vis des autres types de véhicules. La session de terrain menée sur l'île de Man, la « *Mecque de la moto* », le prouve. Nous avons pu observer que la forte concentration de motos dans un espace restreint, plusieurs dizaines de milliers pour 572 kilomètres carrés, mène à l'oubli du salut. Une raison pragmatique à cela : la trop grande fréquence de la rencontre ne rend plus nécessaire de se reconnaître mutuellement, d'autant plus que la seule présence en ce lieu que les motards qualifient de « *mythique* » suffit à affirmer son adhésion aux références de la « *passion moto* ». Sur l'île « *la plus motarde au monde* », la rencontre d'un semblable n'est plus exceptionnelle, et n'a plus à être soulignée, sortie de la masse par le salut.

Le salut est l'objet d'un échange.

Dans la plupart des cas, le motard reste minoritaire dans la circulation. Le salut est alors une obligation en cas de rencontre. On constate sur le terrain que le fait de ne pas répondre à un salut est perçu comme un affront et discrédite le motard ayant manqué à ce devoir[469]. Celui qui n'est pas salué est l'objet d'une critique, de même que celui qui omet de saluer intentionnellement.

Se saluer mutuellement équivaut à faire un geste vers l'autre en affirmant sa valeur, dans l'espoir qu'il reconnaisse en retour la valeur de celui à l'origine du signe. Un échange permettant à un ensemble d'individus de s'accorder mutuellement une valeur. Ce geste n'est pas sans risque et nécessite contrepartie, comme le souligne A. Honneth :

« (…) en accomplissant un geste de reconnaissance envers une autre personne, nous lui faisons prendre conscience que nous nous sentons obligés d'agir envers elle d'une façon qui soit bienveillante. »[470]

L'auteur qualifie ce geste de marque de « respect ». Ce n'est pas le sujet qui s'impose quelque chose, mais le respect inhérent à la situation qui fait qu'il ne peut agir suite à des « impulsions égocentriques. » C'est donc un geste « moral » : par la reconnaissance on accorde à autrui une « valeur » » et on s'attend à ce qu'il en fasse de même.

[469] Par des gestes adressés à l'ethnologue, à l'image d'un haussement d'épaules ; par un geste qui se veut adressé au motard indélicat, « *doigt d'honneur* » par exemple ; ou encore par un discours une fois arrêtés (cas le plus fréquemment observé), discréditant le motard ayant manqué à l'obligation de rendre le salut : « *quel connard !* » ; « *attends, il m'a vu, c'est clair !* » ; « *faut qu'il s'achète des lunettes !* », etc.

[470] Honneth, A., « Visibilité et invisibilité : sur l'épistémologie de la « reconnaissance » », *De la reconnaissance. Don, identité et estime de soi*, revue du M.A.U.S.S., n°23, 1er semestre 2004, p.136-150 et plus particulièrement ici p.145-146

La réciprocité du salut est une affirmation mutuelle de la valeur des individus engagés, ce qui explique les deux réactions possibles en cas de salut non rendu : insulte ou rejet dans l'étrangeté. A. Honneth le souligne :

« (…) ce qui est démontré clairement par les gestes expressifs de reconnaissance, c'est le fait qu'un sujet a déjà opéré une limitation de sa perspective égocentrique de manière à rendre justice à la valeur de l'autre personne en tant qu'être intelligible. »[471]

Par le salut, on s'expose à autrui et on lui accorde une valeur, un geste moral nécessitant contrepartie pour devenir valeur.

4.4. Du salut à la reconnaissance.

Selon A. Honneth, reconnaître quelqu'un consiste à le faire apparaître, à revenir sur une logique d'invisibilisation qui est le lot commun des signaux que nous adressons à autrui[472]. Etre invisible, c'est alors ne pas être perçu, intentionnellement ou non. Pour reconnaitre il faut d'abord voir et identifier, puis agir, c'est-à-dire choisir de reconnaître ou non. Le salut motard est un geste de reconnaissance, servant à faire émerger du commun de la masse l'individu auquel on va accorder un statut à part.

Afin de saluer, la première nécessité est donc de voir le semblable, ce qui n'est pas toujours le cas dans la pratique, puis de reconnaitre ses propriétés. Une fois celles-ci identifiées, le geste peut être amorcé sans doute sur l'identité de la personne à laquelle il se destine. Saluer un motard, c'est reconnaître sa machine et son équipement, ce qui comporte nécessairement une marge d'erreur. Nous avons ainsi pu observer des identifications erronées, menant parfois à saluer des cyclomotoristes ou conducteurs de motocyclettes légères (125), ces catégories de machines ayant un gabarit de plus en plus proche des « *grosses cylindrées* », alors qu'adresser un salut à un « *scooteriste* » ou un motard de la police, clairement identifiables, est rare et nécessairement critiqué par les témoins éventuels de la scène. Ajoutons qu'on peut reconnaître les propriétés d'un individu et ne pas le voir. Le plus souvent, lorsqu'un motard reconnaît un scooter de « *grosse cylindrée* », il choisit de ne pas saluer son conducteur, pourtant détenteur du permis moto. Il peut également choisir de ne pas saluer un motard pour

[471] Honneth, A., *Op. Cit.* (2004), p.147
[472] *Ibid*., p.136-150

diverses raisons, à l'image de Fabrice qui déclara après une « *virée* » routinière à proximité de Metz ne pas avoir salué un motard croisé dans un village, car celui-ci réalisait un « *wheeling* » (roue arrière)[473]. Il a déclaré à ce propos : « *il ne le mérite pas* »[474]. Pour être ignoré, métaphoriquement « invisible », il faut d'abord être visible au sens littéral. C'est le cas de ces catégories de motards que l'on va désigner comme extérieurs au groupe, que l'on va mettre en marge en leur refusant salut et reconnaissance. Ils ne relèvent alors plus du groupe des motards, de l'exception désignée par le salut, mais du cas général, celui voué à l'indifférence. Ce dernier registre est le plus couramment mobilisé en circulation routière. On constate en effet rarement, par exemple, l'engagement d'une conversation entre automobilistes à l'arrêt à un feu tricolore, ce que les motards ne manquent pas de souligner.

Afin de saluer, il faut nécessairement détenir un savoir en commun, permettant la communication. Certaines expressions corporelles font alors sens et peuvent être sollicitées par les motards en tant que salut. Par cette communication, on va distinguer en public un individu, sous réserve que celui-ci réponde. Ne pas être salué alors qu'on s'y attend est une forme d'humiliation. On remarque que la plupart des automobilistes ne sont pas salués, alors qu'ils sont clairement reconnus comme tels. Les motards, en se saluant mutuellement, ainsi qu'en accordant le salut à quelques autres usagers de la route, créent un domaine engageant des individus formant à leurs yeux une exception[475]. Ils pensent alors renvoyer ceux qui en sont exclus à leur banalité. En reconnaissant quelqu'un, par exemple par un salut, on reconnaît sa valeur, et on l'affirme aux yeux de tous par le biais d'un ensemble de signes. Les individus assistant au cérémonial du salut sans le saisir sont alors renvoyés, par cette pratique, à la masse indifférenciée, du fait de sa non-reconnaissance.

Une relation possible à l'avenir est désignée par le salut, le discours qui l'accompagne expose son fondement pour les motards : la « *solidarité motarde* ». Le geste réalisé lors du salut affirme donc plus qu'une simple reconnaissance. Il engage, si on en croit les propos des motards, la possibilité de l'entraide le jour où survient l'imprévu, accident ou panne. Remarquons que le salut ouvre alors sur son double sens : il est à la fois reconnaissance et possibilité d'être sauvé et/ou heureux.

[473] Pour plus de détails sur cet élément on se reportera aux Annexes. Annexe18 : Lexique du langage motard.
[474] Le sous-entendu est évident : un village n'est pas, selon la ligne de conduite motarde, un lieu où se type d'exercice a sa place. L'excès étant exclu, en principe, d'un tel lieu, car il est alors potentiellement dangereux pour ses habitants.
[475] Que Noël qualifie par exemple de « *clan* ».

Les connaissances et le partage d'un langage non verbal sont parties prenantes de l'agencement homme-moto-environnement. Le désir de l'usage de la moto est donc également un discours sur un être au monde alternatif et souhaité par le motard, créant un lien avec la machine et entre les hommes qui mobilisent ce lien. Cet être au monde va être traduit dans des valeurs affirmées comme propres au motard, qui vont nous permettre de qualifier leur désir, par le biais de ce qu'ils disent rechercher mutuellement.

Chapitre 2 : les valeurs motardes.

Introduction : des valeurs viriles

Les valeurs motardes sont assurément des valeurs viriles, masculines. Nous abordons ici principalement trois entrées, issues de termes redondants dans les discours motards : la « *liberté* », la « *solidarité* » et la « *convivialité* » motardes.
Nous allons focaliser notre attention sur ces valeurs, sans jamais oublier leur charge symbolique, ayant principalement trait à la virilité de ceux y faisant appel et disant y adhérer. La solidarité face au danger est bien souvent mobilisée dans les univers de tradition virile, à l'image du courage du guerrier face à la violence et à la mort. L'accident ouvre vers ce discours chez les motards rencontrés. De plus, si nous déconnectons pour la clarté de l'analyse les valeurs motardes de la question de la virilité, ce n'est que pour mieux y revenir ensuite (chapitre 3). N'oublions pas que manier la puissance est traditionnellement une charge masculine et que, avec Paola Tabet, le lien entre pouvoir supérieur de l'homme et outil donc il va avoir l'usage exclusif (en cas de contact avec la femme, l'objet perd sa puissance) est historiquement établi[476].

Les termes issus du langage indigène, mobilisés ici pour qualifier les différentes valeurs motardes, rendent nécessaire un bref rappel : trouver le « mot juste » impose d'écouter les termes indigènes, mais également d'interroger l'usage qui en est fait[477]. Nous entendrons donc la piste que nous indiquent les pratiquants en sollicitant ces termes, tout en évitant de les saisir au premier degré. Nous postulons qu'ils nous en disent plus que ce qu'il semble, qu'ils permettent de saisir l'être au monde recherché par les motards. C'est pourquoi nous interrogeons ces termes, ainsi que le discours qui les accompagnent, à la fois par le biais des définitions courantes du terme, pour lesquels nous nous tournerons vers le Littré[478], et l'usage particulier que les motards en font, que nous éclairerons par le biais de notre expérience de terrain. Enfin, il nous faut également préciser ce que l'on entendra par « une valeur ».

---

[476] Tabet, Paola, « Les mains, les outils, les armes », *L'Homme*, n°19, juillet-décembre 1979/3-4), p.5-61
[477] Weber, Florence, *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Paris, Editions de l'EHESS, 2001, et plus précisément : « Trouver le mot juste : catégories indigènes et analyse sociologique » p.56-62.
[478] Accessible à l'adresse suivante : http://francois.gannaz.free.fr/Littre/accueil.php ou encore: http://littre.reverso.net/dictionnaire-francais/. Nous avons sollicité essentiellement la première adresse.

Pour Anselm Strauss, toute action humaine consiste à classer ce qui est observé, après l'avoir désigné par le langage, c'est-à-dire après l'avoir reconnu, identifié[479]. C'est en identifiant et en classant que l'individu ordonne le monde et lui confère une valeur plus ou moins marquée. Les valeurs sont donc une désignation, attribuée arbitrairement à l'objet. Ce dernier n'est pas « bon » ou « mauvais » en lui-même, mais construit comme tel par le biais d'une « relation entre l'objet et la personne »[480].

Attribuer une valeur à tel ou tel objet c'est affirmer la place de choix qui lui est conférée dans une représentation du monde. Attribuer une valeur à telle ou telle action c'est lui donner du sens, au regard d'une image du monde permettant d'agir. Les valeurs sont donc ce qui permet l'action, lui donne sens[481]. Elles expriment l'être au monde que l'Homme souhaite atteindre et explicite donc ses actes, avec une marge de manœuvre dans leur application, nécessairement individualisée. De plus, les valeurs évoluent en permanence, car elles expliquent des actions dans un monde mouvant. Ainsi, le vocable « *solidarité* » traduit une valeur, mais le sens qu'on donne au terme peut être très variable, au fil du temps ainsi que selon l'ensemble au sein duquel on va l'analyser. Ce constat impose de délimiter l'emprise de sa définition, car une valeur c'est aussi une référence relative donc un jugement prononcé lors d'une interaction.

Les histoires personnelles, engagements dans la « *passion* » d'intensité variable, mènent à des prises de position diverses, à des contradictions et des conflits, qu'il s'agit de ne pas négliger.

---

[479] Strauss, Anselm, *Miroirs et masques. Une introduction à l'interactionnisme*, Paris, Métailié, 1992

[480] *Ibid.*, p.26 : « (…) les valeurs que l'on attribue à un objet – « bon » ou « mauvais » - ne sont pas véritablement « dans » l'objet. Lorsqu'on fait une expérience, on n'y met pas de valeur comme on met de l'eau dans une bouilloire. La valeur n'est pas un élément ; elle est incluse dans une relation entre l'objet et la personne qui fait les expériences. C'est une autre façon d'affirmer que l'« essence » ou la « nature » de l'objet ne réside pas en lui mais dans la relation entre lui et celui qui le nomme. La valeur en tant que relation peut se percevoir facilement si l'on se réfère à un adjectif comme « utile » : utile pour qui, sous quelles conditions, dans quel but ? Il en va de même, que l'objet soit une chose ou un événement, et que la valeur soit « utile » ou, disons, « nuisible ». La nocivité n'est pas inscrite dans l'événement, telle une qualité propre qui apparaît aux yeux de Dieu. Un acte est décrété nuisible en fonction de certains critères, lorsqu'il est perçu comme ayant été accompli dans certaines circonstances par des personnes dont l'identité est déterminée. »

[481] Les valeurs forment un objet classique de la sociologie, et même des sciences sociales dans leur ensemble, rendant leur définition complexe, du fait de la multiplicité des usages du terme. Howard Becker nous en livre, comme à son habitude, une définition d'une grande clarté. Il pose comme principe essentiel que les valeurs forment un système symbolique permettant de décider de la conduite à tenir parmi l'infinité des possibles ouverts dans une situation donnée. Les valeurs guident l'action. Pourtant, l'auteur souligne que leur caractère général rend leur application exacte impossible dans les situations de la vie courante. Les valeurs désignent une « ligne de conduite » floue, car elles restent « vagues ». L'attention du chercheur doit donc permettre à la fois de distinguer les dites valeurs et, dans le même mouvement, de décrire leurs adaptations pratiques, les conflits, les contradictions, inhérentes à la difficulté de leur application dans les interactions sociales de la vie quotidienne. Les valeurs « jouent ainsi le rôle de principes ultimes ». (Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, citations p.154)

Aborder les valeurs du groupe des motards permet donc d'aborder leurs discours (motifs d'action) et les faits (conduite réelle), dans un va-et-vient permanent entre idéal et application quotidienne. Enfin, les trois entrées qualifiées de « valeurs motardes » sont celles que nous avons rencontré avec une grande fréquence dans les entretiens formels ou informels, témoignant d'une information livrée sur la « *passion* » partagée, malgré les conflits, décisions flottantes, critiques, exclusions symboliques ou autres formes de sanctions, désignant une transgression.

1. La « *liberté* ».

Définition.

Définir le sens général que l'on peut accorder au terme de liberté nous permet de dépasser la diversité de ce qu'en disent les « *passionnés de moto* », en réunissant tous ces discours sous une catégorie traduisant leur principe commun.

Le Littré propose une définition de l'entrée « liberté » comme « Condition de l'homme qui n'appartient à aucun maître. » La liberté est donc synonyme de certaines conditions de vie, permettant l'indépendance et l'autonomie de l'homme. Le second sens conféré au terme précise d'ailleurs « Se dit par opposition à captivité », ce que vient confirmer le sens troisième[482] et celui issu du droit[483].

La liberté est donc un principe d'auto-gouvernance, permettant à l'individu d'agir à sa guise dans le cadre des limites fixées par ses appartenances. Elle est donc conditionnée par l'ensemble au sein duquel on décide de l'appréhender. Agir à sa convenance, en fonction de son libre arbitre et de ses choix propres n'est donc une liberté que si cette dernière est fondée sur une limite partagée.

La liberté qu'évoquent les motards par le biais de l'exercice de leur « *passion* » est donc celle qu'ils éprouvent dans le cadre de leur appartenance au groupe[484]. Elle est relative, tout en

[482] « Se dit par opposition à clôture dans un établissement, dans un couvent, etc. »

[483] « Terme de droit naturel. Liberté naturelle, pouvoir que l'homme a naturellement d'employer ses facultés comme il lui convient. (…)Terme de droit politique. Liberté politique, ou, simplement, liberté, jouissance des droits politiques que la constitution de certains pays accorde à chaque citoyen ; condition d'un État où le pouvoir exécutif est soumis au contrôle, direct ou indirect, des citoyens, par opposition aux États où le pouvoir est absolu ou despotique. (…) »

[484] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 13 : Pourquoi parler de groupe des motards ?

étant bornée par une limite partagée. Toute liberté est une liberté sous condition. Comprendre ce que l'on entend par « *liberté* », c'est donc comprendre ses conditions. Pour ce faire il faut s'intéresser aux discours des individus, ainsi qu'à leurs actes, permettant de qualifier les manières d'agir qu'ils vont s'autoriser. Nous devons donc nous montrer attentifs à deux niveaux de réalité, à la fois à l'idéal et aux pratiques, selon la distinction classique inaugurée par Marcel Mauss et son étude des « mentalités »[485].

1.1. Les caractéristiques principales de la « *liberté* » motarde.

Le terme de « *liberté* » est très présent dans les discours motards, « trop » pour certains motards qui, lorsque nous les sollicitions à ce propos, convenaient évoquer des « *poncifs* » ou « *idées communes* ». S'agit-il de critiquer l'usage du terme ou de signaler à l'ethnologue de manière détournée que le thème de la « *liberté* » n'est « pas intéressant » ? Dans ce second cas il s'agit alors de non-dit, pourtant investi au quotidien. Nous prendrons le parti de la seconde option car même le plus critique de nos informateurs quant à cette notion, Lucien, convient de son importance (nous soulignons) :

« *Alors est-ce que, à ton avis, la moto véhicule des valeurs particulières ?*

*(*Silence bref*) Oh ! On va rentrer dans le lieux communs, une certaine forme de... de liberté on va dire parce que... bon moi je le ressens comme ça hein, je disais auparavant que moi quand je suis sur la moto je prend plus mon temps que quand je suis en voiture, surtout parce que je veux profiter, notamment quand il fait beau je veux profiter du... hein, de ce qu'il y a autour, j'veux dire on peut s'arrêter dans un coin, on peut se garer facilement, si on est en ville, on a pas besoin de beaucoup de place donc y'a une certaine forme de liberté euh... pour ma part. Mais j'pense que c'est, cette forme de liberté elle est plus... plus vraie d'une certaine manière dans le sens ou euh... ou moi j'estime que la moto ça doit être un... j'veux dire la moto c'est le plaisir, c'est le loisir donc j'veux dire quand y'a des gens qui l'utilisent systématiquement pour aller au travail, des choses comme ça, c'est déjà moins dans, dans le même ordre d'idée quoi, je trouve que la moto loisir, plaisir, on arrive plus à avoir de liberté... par le plaisir justement... alors que bon c'est vrai que quelqu'un qui, j'prends la région parisienne, quelqu'un qui va travailler en moto c'est vrai que eux ont la liberté justement pour, pour aller rapidement, c'est le côté pratique qui prime quoi. C'est aussi une certaine forme de liberté mais là je l'imagine plus dans le sens euh... loisir et plaisir quoi.* »

Dans ce cas précis, « *liberté* » et « *passion* » s'associent dans la catégorie « *loisir* ». Même s'il oppose le loisir (Lucien est un « *motard du dimanche* ») aux déplacements utilitaires (professionnels), il reconnaît que dans les deux cas la « *liberté* » est vécue, bien que ressentie

[485] On se reportera ici, entre autres, à : Mauss, Marcel, « Essai sur le don. Forme et échange dans les sociétés archaïques » in *Sociologie et anthropologie*, PUF, Paris, 1966 (1950), p.143-279

selon des modalités diverses. Elle forme une catégorie partagée par tous les pratiquants, traduite par des réalités très différentes.

Stationner où nul autre véhicule motorisé ne le peut : sur le vieux port de Marseille.

Celui qui se dit passionné de moto évoque toujours sa carrière comme un engagement volontaire, choisi, menant à un « *sentiment de liberté* ». La question du choix mène à valoriser ce qui n'est pas contraint, subi, par exemple dans le cadre professionnel. Corentin, chauffeur de taxi Parisien rencontré en Angleterre, passe ainsi l'essentiel de ses vacances à circuler à moto en Europe, par choix et par volonté de s'écarter du mode de transport qu'il utilise pour son travail. Sans doute en va-t-il de même pour une majorité de motards, utilisant leur auto tout au long de l'année afin de se rendre sur leur lieu de travail, à quelques exceptions près. L'automobile devient, pour les motards rencontrés, une contrainte, alors que la moto devient synonyme de « *liberté* », ouvrant sur la possibilité de « *se réaliser* », de répondre à des aspirations plus complexes que la nécessité de se rendre sur son lieu de travail. C'est ce que signalait Lionel en opposant « *loisir* » et « *plaisir* » au « *côté pratique* ».

Liberté sous conditions.

L'association au « *plaisir* » ne doit pourtant pas éluder celle fréquemment réalisée entre « *liberté* » et « *rapidité de circulation* ». Cette dernière est une liberté sous conditions, qui se goute plus aisément dans quelques circonstances, variables selon les informateurs. Certains soulignent le plaisir de la « *remontée de file* » ou du positionnement « *en tête de file au feu* » en cycle urbain, d'autres insistent sur l'accélération permettant de « *diminuer les distances* » (David) grâce à une facilité de dépassement que ne propose aucun autre véhicule, etc. Nos informateurs sollicitent différents exemples permettant de saisir les conditions dans lesquelles se développe le « *sentiment de liberté* », variable selon le type de moto utilisé et le comportement qui l'accompagne.

Le motard peut, par exemple, souligner l'importance de « *choisir les routes sur lesquelles on roule sans entrave, loin du radar mesquin et du flot interminable de la transhumance. Partons explorer ces contrées lointaines et si proches que sont les départementales.* »[486] Le sentiment de liberté ressenti par le motard en pratique est également pondéré par les différentes contraintes environnementales, allant de la configuration des lieux à la possibilité d'un contrôle de vitesse. La plupart des discours motards abondent en ce sens : les routes départementales, peu fréquentées et « *peu fliquées* » (Fabrice) sont le lieu permettant par excellence de ressentir « *l'impression de liberté propre à la moto* » (Christelle).

D'après nos observations, la pratique ne se réalise pourtant pas uniquement dans ce contexte. Le trajet domicile-travail entraîne par exemple une contrainte horaire, celle de la densité de circulation, etc., nuisant *a priori* au « *sentiment de liberté* ». Les motards contactés évoquent en effet plus volontiers « *la liberté* » dans des conditions optimales, le plus souvent lors des sorties prolongées ou des vacances à moto. A l'inverse, les trajets quotidiens seront l'occasion d'ironiser quant au plaisir ressenti en pratique. Sa quasi absence ne permet alors pas, selon eux, de ressentir cette supposée liberté de manière aussi intense. Nous pouvons alors constater ce que quelques informateurs qualifient de « *mauvaise foi motarde* », consistant à décrire comme agréable à vivre une pratique choisie librement.

[486] *Moto magazine* n°199, Juillet-Août 2003, Editorial « 5000km sur la route du tour », p.3

Yann nous en donne un aperçu, alors que je l'interroge sur le caractère saisonnier ou non de son utilisation de la moto (nous soulignons) :

« (…) *moi je suis un peu tête de lard et un peu têtu, quand Joëlle me dit : prends-la pas, regardes y'a de la neige dehors ou il pleut, je te ramènes, prends pas de risques bon, je préfère y aller en moto, je préfère mourir de froid sur ma moto ou être trempé, mouillé en arrivant mais j'ai envie d'y aller en moto parce que euh... ben parce que quand je rentre du travail avec ça ça me permet de décompresser un peu, ça me relaxe. Même si parfois euh le matin quand je pars je crie dans mon casque : oh, là, là, quelle chiotte ! Euh, il fait un temps de chiotte, il fait froid et tout ! Mais c'est mon plaisir, c'est ma passion. Si maintenant j'avais... si on avait une deuxième voiture plus une moto... peut-être que je prendrai la voiture.* »

Yann déclare ressentir du plaisir dans une situation qui semble en être dénuée. Il le dit d'ailleurs clairement : s'il avait une automobile à disposition, il l'utiliserait dans ce type de circonstances. Il préfère pourtant circuler à moto que de se faire accompagner par sa femme à son travail (Yann possède son propre salon de coiffure). Il a d'ailleurs acquis depuis une petite auto, pour finalement interrompre sa carrière motarde au cours de l'été 2008. Accéder au « *sentiment de liberté* » impose donc un préalable : ressentir du plaisir à l'usage.

Liberté et vitesse dans la presse spécialisée.

Un des sens souvent rencontré concernant le vocable « *liberté* » au sein de la presse spécialisée se fonde sur l'association entre liberté et vitesse. Le « *passionné de moto* » devient alors un passionné de vitesse à moto. Un exemple explicite en ce sens peut être lu dans l'éditorial du n°73 de *Monde Moto*[487] :

« C'est fait, la trop fameuse loi Gayssot vient d'être adoptée par l'assemblée ! En un instant, nous sommes tous devenus des délinquants potentiels, passibles de peines sévères et même de prison. (…) Mais puisque la route est devenue dangereuse et fliquée, pourquoi ne pas choisir alors de la vivre autrement ? Car avec le printemps, le soleil revient et les pâquerettes fleurissent au bord des départementales. Il suffit aujourd'hui de quitter les grands axes pour découvrir une autre France, plus belle, plus sauvage, plus innocente aussi. (…) La moto a cela de fantastique, c'est que le sentiment de liberté qu'elle offre à chaque instant est inaliénable. Et ça, c'est formidable…
La rédaction »

Le conseil, on ne peut plus prosaïque, de l'éditorialiste consiste à proposer aux motards de continuer à vivre leur passion de la moto sur les routes où les contrôles sont les moins fréquents, et où les répercutions de la « *loi Gayssot* » et mesures similaires, sont

[487] « Editorial : Nous sommes intouchables ! », *Monde Moto*, n°73, Avril 1999, p.3

potentiellement les moins présentes[488]. La catégorie de discours « *liberté* » démontre alors sa capacité à fédérer, à travers les interprétations très diverses qu'elle regroupe. Pour l'éditorialiste cité l'amalgame entre « *liberté* » et choix de la vitesse de circulation est patent. Une interprétation personnelle de ce qu'est la « liberté motarde », à mettre en regard d'une carrière. En effet, les journalistes de la presse moto sont le plus souvent des individus à longue carrière motarde, ayant bien souvent pratiqué la compétition motocycliste, ce que l'on peut lire dans les références incessantes à cet univers dans leurs articles. Leur rapport à la performance sera donc à saisir en lien à ce vécu peu fréquent chez les personnes rencontrées lors du travail de terrain, notamment chez nos informateurs privilégiés[489].
La liberté reste sous conditions, car elle va dépendre des caractéristiques de l'environnement dans lequel l'usage de la moto va être engagé.

1.2. La « liberté » comme critique de la vie quotidienne.

Echapper aux contraintes de la circulation.

L'usage de la moto permet une action qui, pour les motards rencontrés, a une valeur. David, par exemple, la qualifie de « *liberté d'action dans tous les sens du terme* ». Certaines caractéristiques propres à la moto permettent ce discours de liberté et sont donc mobilisées dans les paroles d'acteurs : le motard peut aisément se faufiler au sein d'une circulation dense, aisément dépasser lorsque la circulation est fluide, aisément s'arrêter où bon lui semble, etc. On peut regrouper cet ensemble sous le vocable de « liberté de circulation », permise par deux caractéristiques de la machine : son faible encombrement et sa forte capacité d'accélération. Elles permettent au motard d'échapper à certaines contraintes courantes de la circulation.

[488] Ces mesures permettant la suspension/annulation du permis de conduire en cas de grand excès de vitesse. Le seuil actuel de suspension immédiate du permis de conduire est celui d'un dépassement supérieur à 30km/h de la vitesse réglementaire, concernant le domaine français (Remarquons que la marge de manœuvre quant à la vitesse de la « ligne de conduite » motarde est quasi équivalent à ce seuil dans la majeure partie des cas). A l'origine, en 1999, le « grand excès de vitesse » consistait en un dépassement de plus de 50km/h. Ce dernier cas ouvre sur la possibilité d'incarcération du conducteur, ainsi qu'à la confiscation de son véhicule, même si ce cas de figure semble dans la pratique peu fréquent.

[489] Parmi eux, Paul a participé à « *quelques courses de côtes* » et obtenu le titre de « *vice-champion de France des Rallyes* » à moto il y a une trentaine d'années ; Thomas et Pascal participent à des « *démonstrations de moto anciennes* », machines utilisées dans les années 60 et 70 en compétition, aujourd'hui sollicitées dans des « exhibitions » sur piste, sans chronométrage ou classement ; enfin Eric a réalisé une fois un « *stage de pilotage sur circuit* », que Salomé et quelques amis lui ont offert pour ses 40 ans, alors qu'il venait de vendre sa machine. On peut donc considérer que sur environ 30 informateurs, moins de 5 sont entrés personnellement en contact avec le monde de la compétition et ce uniquement lors d'une phase (de durée variable, d'une journée à quelques années) de leur carrière.

Dans le labyrinthe de métal de nos grandes cités, lorsque l'automobile est immobile, la moto et son conducteur continuent à circuler, se faufilant entre les autos, les bus et camions. Liberté de mouvement donc, opposée au sentiment d'être « *prisonnier* » (Fabrice) du à la densité du trafic.

Le motard, qui est le plus souvent également automobiliste, valorise dans ses discours la possibilité de circuler malgré le flux croissant de véhicules. Lui aussi régulièrement prisonnier des embouteillages, il traduit sa lassitude par le choix temporaire de l'alternative moto, et tient alors un discours quant à la « *liberté* » qu'il ressent en circulation. Le « *sentiment de liberté* » motard se définit par la négative, il consiste à ne pas être « *enfermé dans une voiture* » (Franck), dans ce que les motards qualifient couramment lors de nos conversations de « *boite à roues* ». La liberté est donc une valeur expérimentée par l'usage de la moto, ainsi qu'un idéal que l'on flatte avec regret ou nostalgie car l'accès à ce « *sentiment* » est fugace. L'usage de la moto est d'ailleurs minoritaire dans le temps global de déplacement de l'ensemble de nos informateurs, à l'exception, pour certains, d'une partie des vacances[490].

Finalement, pour le motard, se dire libre peut se comprendre comme un discours sur sa condition habituelle, sur le fait qu'il est soumis, comme tout individu, à l'accroissement du trafic. Comme le normal désigne le pathologique[491], la liberté désigne un vécu quotidien, hors du temps de la « *passion* », où l'individu se sent soumis à des contraintes qui le dépassent. En affirmant la valeur de la « *liberté motarde* », il crée un « monde à part », un nouveau regard sur son être au monde, en affirmant la possibilité pour l'homme d'être libre, même si la liberté ainsi atteinte ne va pas sans certaines contraintes.

Les motards critiquent la maxime selon laquelle « l'automobile, c'est la liberté », comme si cet objet ne parvenait plus à cristalliser leur soif de liberté dans leur mobilité quotidienne. Le « *sentiment de liberté* » se décale pour certains vers la moto, échappant davantage aux contrôles de vitesse, aux embouteillages et problèmes de stationnement. En ce sens la moto est une échappatoire à ce qui a été ôté à l'automobile des débuts[492].

---

[490] Paul, par exemple, consacre chaque année deux semaines aux « *vacances en moto* » avec « *les copains* ». Le reste de ses congés sont consacrés à sa famille et les déplacements qu'ils supposent sont alors réalisés en auto. Ce schéma est fréquent concernant les congés. Autre possibilité : lorsque « *les enfants sont grands* », le couple réalise de nouveaux des « *vacances à moto* », qu'il n'a pu pratiquer pendant une vingtaine d'années pour des « *raisons pratiques* », c'est par exemple le cas d'Albert, qui a ainsi racheté une moto alors qu'il avait interrompu sa carrière pour se « *consacrer* » à sa « *famille* » et à la « *construction de la maison* ».

[491] Canguilhem, Georges, *Le normal et le pathologique, augmenté de Nouvelles réflexions concernant le normal et le pathologique*, Paris, PUF/Quadrige, 2005 (1966)

[492] Une piste qu'il serait intéressant de prolonger par la comparaison du discours des « passionnés d'automobile ». Quels motifs vont venir appuyer un discours sur le plaisir et la liberté, s'il se rencontre également chez ces derniers ?

L'impossible liberté automobile.

Edgar Morin, dans son article dédié à « L'auto », évoque celle-ci comme un moyen de redécouvrir la liberté perdue dans la « chasse au temps » quotidienne, liberté « à l'égard du temps et de l'espace » [493]. En ce sens, l'auto est une formidable machine à rêves. Vingt-cinq ans plus tard, l'automobile est pointée du doigt du fait de sa pollution, les embouteillages font partie du quotidien des grandes métropoles et l'homme désire toujours maîtriser le temps et l'espace. Ce désir n'est plus incarné que partiellement par l'automobile. L'augmentation croissante des immatriculations de deux-roues, au nombre desquels la moto prends une part non négligeable, permet de soutenir l'hypothèse d'un nouvel objet technique porteur de rêve : le deux-roues.

Ce dernier permet en effet de s'affranchir d'une partie des contraintes spatiales et temporelles (embouteillages, stationnement) indépassable par le biais de l'auto. L'académicien Bertrand Poirot-Delpech traduit ce principe dans un article intitulé « Pitié pour les deux-roues » (*Le Monde*, 17 juillet 1991) :

« (…) A de rares exceptions près (…), les motocyclistes, scootéristes et cyclistes ne choisissent pas leur moyen de locomotion par goût de la griserie et de l'exploit suicidaire, mais par esprit de liberté. S'ils bravent pluie, froid et blessures graves, n'ayant que leur corps pour carrosserie, c'est qu'ils souffrent, comme d'une régression humiliante de l'humanité, de ces heures entières passées par l'automobiliste à encombrer et à empuantir des villes qu'il parcourait plus vite à pied. Il y a une justice : tant d'attente stupide finit par faire à ces feignants piégés une mentalité et des visages à la mesure de leur piteux calcul. »

Motard lui-même, l'auteur souligne l'impossible liberté en auto, menant les automobilistes, qu'il qualifie d'« *incarcérés du volant* », à perdre leur humanité et leurs qualités, par leur refus de l'alternative. La liberté est alors opposée à la sécurité, comme la moto à l'automobile et l'imaginaire aux contraintes du quotidien. Ces propos ouvrent sur des regrets et des désirs, sur la volonté d'un nouvel être au monde où les contraintes vont être remobilisées pour valoriser le choix de l'homme, celui de l'usage de la moto.

[493] Morin, Edgar, *Sociologie*. Paris, Fayard, 1984 et plus précisément ici « 1965 : L'auto. », p.239-245. Selon l'auteur : « Le véritable esclavage de l'homme des villes modernes (…) gît dans ce réseau de multiples petites contraintes qui s'exercent dans l'emploi du temps, dans la course à la montre. Sans nous en rendre compte, nous sommes liés et par les mille et une obligations qui régissent la société technique d'aujourd'hui, et par la nécessité de « gagner du temps ». Ce sentiment est si profondément ancré en nous qu'il suscite, en contrepartie, un obscur besoin d'évasion ; évasion qui s'exprime particulièrement dans l'idée que l'homme se fait de l'automobile : liberté à l'égard du temps et de l'espace. » (Citation p.240)

La « *liberté* » motarde comme proposition d'alternative.

Lorsque les motards évoquent leur « *sentiment de liberté* » ils expriment leur désir, c'est-à-dire, avec Hannah Arendt, qu'ils proposent une alternative. Etre libre n'est pas être puissant, à l'image du roi, mais avoir les moyens de s'exprimer, de désigner l'alternative possible[494]. Solliciter de manière récurrente le vocable « *liberté* » le traduit : les motards pensent une alternative possible. Alternative aux autres moyens de transport, mais également à un rapport au monde, par l'adhésion au discours de la « *passion moto* ». Elle dépasse la seule question de la mobilité et propose un rapport différent entre les hommes, par le biais de la valeur essentielle, au regard des discours des intéressés, pour les motards : la « *solidarité* ».
Jean Duvignaud s'accorde avec H. Arendt en saisissant les passions comme une manière de manifester l'affectivité et l'insatisfaction humaine, et ce quelque soit l'époque et la civilisation considérée[495]. Par elles, l'homme ouvre une fenêtre, questionne les normes courantes, d'où leur caractère parfois scandaleux. En s'engageant dans une carrière de « *passionné de moto* », l'homme exprime à la fois son insatisfaction et l'alternative possible. En écoutant le discours qu'il tient en termes de valeur, on peut saisir un espoir, un désir, quelques principes de l'être au monde recherché à travers l'usage de la machine.

2. La « solidarité motarde ».

Qu'est-ce que la solidarité ?

Selon le Littré, solidarité est un terme de jurisprudence, renvoyant à l'engagement « par lequel des personnes s'obligent les unes pour les autres, et chacune pour tous. »[496] La solidarité a pour particularité d'exister sous réserve d'être « expressément stipulée », comme le souligne l'article 1202 du Code civil. Entendu dans le langage ordinaire, ce sens conserve sa force pour devenir une « responsabilité mutuelle qui s'établit entre deux ou plusieurs personnes. » La solidarité sera ici entendue tel un engagement mutuel d'un ensemble de personnes désignées, reconnaissant cet engagement et promettant par là-même d'agir de

[494] Arendt, Hannah, *La condition de l'homme moderne*, Paris, Presses Pocket, 1994
[495] Duvignaud, Jean, *La Genèse des passions dans la vie sociale*, Paris, PUF, 1990, notamment « Le prix des choses sans prix », p.207-211.
[496] http://francois.gannaz.free.fr/Littre/xmlittre.php?requete=solidarit%E9

manière bienveillante les unes envers les autres. Pour être solidaire, il faut se reconnaître comme tel, puis engager une action. Cette procédure de reconnaissance existe chez les « *passionnés de moto* », il s'agit du « *salut motard* ».

Salut et « *solidarité motarde* ».

Selon Axel Honneth, dans son « épistémologie de la « reconnaissance » », le geste de reconnaissance traduit une intention, un comportement à venir[497]. Le salut motard traduit, par un discours sur le geste partagé, la possibilité de la solidarité. Par le salut est affirmée la validité de l'entraide entre semblables, entre « *passionnés de moto* ». Le salut consiste à se dire mutuellement : « je te reconnais, je sais quelle est ta condition, celle que nous partageons, et tu pourras compter sur mon aide en cas de besoin, de panne ou d'accident ». Ce faisant le motard affirme la valeur de l'autre qui, par le fait de rendre le salut, en fait de même. Par le salut et l'affirmation de la solidarité comme possibilité à l'avenir, l'homme accorde à l'autre un crédit et une valeur, il s'engage à faire passer son semblable avant ses intérêts, si celui-ci lui accorde le même privilège. Pour cette raison, le refus d'un salut, tout comme le refus de la « *solidarité motarde* », entraîne son lot d'injures ou autres formes de rejet. Se reconnaître et s'entraider est la manière pour les motards d'affirmer leur valeur mutuelle, sous l'égide de la « *passion* ».

2.1. L'idéal.

La solidarité est lisible dans les faits et traduit un idéal.

Nous avons pu vérifier sur le terrain que la solidarité motarde qui m'avait été évoquée à de nombreuses reprises est une réalité. Arrêté par deux fois au bord de la route, suite à des incidents mécaniques, je me suis trouvé rapidement secondé par un motard. A l'occasion du premier incident, je pus poursuivre mon chemin jusqu'à mon domicile à vitesse réduite. Le motard qui s'était arrêté pour m'aider m'a alors suivi jusqu'à destination « *au cas où* » je rencontrerai « *un problème en cours de route* », un trajet d'une quinzaine de kilomètres en

[497] Honneth, A., « Visibilité et invisibilité : sur l'épistémologie de la « reconnaissance » », *De la reconnaissance. Don, identité et estime de soi*, revue du M.A.U.S.S., n°23, 1er semestre 2004, p.136-150 et plus précisément ici p.144-145

direction opposée à sa destination. Le motard n'hésite donc pas à se détourner de sa route pour venir en aide à un autre motard, ce que confirment les entretiens (nous soulignons) :

Franck : « *Quand tu vois un motard arrêté au milieu de la route, il a pas besoin de te faire un signe quoi, tu vas tout de suite aller voir ce qui va pas et si tu peux l'aider, c'est normal quoi, ou indiquer le chemin, ou euh... voilà y'a une solidarité quoi forcément quoi... ici peut être encore plus parce que y'a pas beaucoup beaucoup de motards et puis euh, surtout l'hiver euh, tu files un coup de main (...)* »

Ce discours se rencontre chez tous les motards avec lesquels j'ai pu converser lors de différentes phases de terrain. Les discours sont cependant plus ou moins marqués, en fonction de ma familiarité avec le terrain, ainsi que de la durée de la carrière des motards interviewés. Ainsi David, interrogé lors de l'exploration du terrain, déclara que chez les motards « *on est tous frères* ». Une description peu nuancée de la réalité, par laquelle il expose un principe qui lui tient à cœur, sous la forme d'un idéal. Ce dernier est mobilisé au cours de cette interaction car il s'adresse alors au profane que j'étais à ses yeux, afin de prouver la valeur et l'unité des « *passionnées de moto* ».

Ce don supposé généralisé –nous verrons plus avant que la réalité est plus contrastée- consistant en une entraide « *naturelle* » est évoqué par nos informateurs comme l'illustration d'un « *état d'esprit propre au motard* », supposé prouver sa qualité, comme l'affirmera Noël quelques années plus tard (nous soulignons) :

« *(...) cet état d'esprit là où, tu sais, enfin tu vois une moto qui est arrêtée... tu t'arrêtes quoi ! Chose que tu fais pas en bagnole, et c'est ça... si je devais dire un point commun, vraiment, ce serai celui-là... l'état d'esprit d'entraide qui plane euh comme ça, dans le collectif, personne en parle mais bon ça se pratique alors que bon ça se fait pas du tout (...) en voiture ! Tu vois ? Non mais c'est, c'est dans (...) l'intention collective du motard, tu vois, t'es plus enclin à t'arrêter que de le laisser sur le côté, chose qu'en bagnole euh... t'es plus enclin à le laisser et à passer ta route, donc euh c'est ça le point commun des motards.* »

Cette règle simple et implicite d'entraide systématique semble être en vigueur au sein du groupe, ce que révèlent ma situation d'observateur participant et le fait que Noël l'évoque en l'accompagnant, à mon attention, de la formule « *tu sais* ». L'expérience de terrain permet pourtant de démontrer que cet idéal s'applique dans quelques cas et ne s'assortit pas pour autant de confiance naïve.

Une solidarité de circonstances.

La solidarité motarde, au regard de notre travail de terrain, consiste généralement en une aide suite à une panne mécanique, plus rarement un accident. Elle s'incarne également dans tout un ensemble d'éléments relevant d'un principe de « soutien moral » au fil de la carrière, allant le plus souvent de l'expérimenté vers le novice. On peut lire ce principe dans les innombrables messages d'encouragement délivrés par exemple sur le forum « moto et motards » du site Internet lerepairedesmotards.fr : les encouragements vont alors des conseils concernant le passage du permis A aux messages de soutien à un motard suite à un accident ou au décès d'un proche. Jean-Paul, par exemple, a reçu 350 messages de soutien en quelques jours, que quelques bénévoles membres du site se sont chargés d'imprimer afin de les lui communiquer sur son lit d'hôpital.

Faire confiance… et vérifier.

Le principe de « *solidarité* », supposé général, devrait mener *a priori* à des relations fondées sur la confiance. Cette logique est d'autant plus vraie que l'on débute sa carrière motarde, d'autant moins que l'on a pu être abusé par le passé du fait de ce principe. Nous avons ainsi pu constater certains conflits, suite à une relation « amicale » sans connaissance préalable, par exemple lors de l'achat de pièces moto, se concluant par la formule « *je te fais confiance* ». Ainsi, lors des « *Trophées Gérard Jumeaux* » sur le site de Montlhéry, Thomas me demanda de l'accompagner pour protester auprès d'un vendeur auquel il venait d'acquérir un moteur correspondant à celui qu'il venait de « *casser* », lors d'une sortie sur l'anneau de vitesse du site. Il a alors précisé qu'il connaissait « *le karaté* », une formule traduisant sans équivoque ses intentions à l'égard du dit vendeur. Le moteur proposé était, aux dires du vendeur, « *complet* ». Thomas le démonta complètement immédiatement après l'achat, ce qui lui permit de constater l'absence de pièces essentielles (les pistons). Faire confiance… et vérifier, voilà donc une nouvelle maxime motarde. La vérification ne va pourtant pas contre le principe initial de confiance. Si elle est positive, rien n'est remarqué et l'action suit son cours. Dans le cas contraire, l'interactant bascule du statut de « *passionné de moto* » à celui d'« *arnaqueur* » ou de « *malotru* », pour ne reprendre que les formules les plus polies répertoriées sur le terrain. Se dire motard et dissimuler des informations, par exemple un vice caché lors de la vente d'une moto, mène à « démasquer » l'imposteur. Il se voit alors exclu symboliquement

du groupe et cela lui sera signifié par des moyens divers, allant de l'échange verbal au dépôt de plainte, voire à la violence physique.

2.2. La solidarité est-elle « en voie de disparition » ?

« L'esprit motard, voilà ce qui a fait naître ma passion pour la moto. Depuis trois ans que j'ai mon permis, j'ai beau le chercher, je ne le trouve pas (ou alors, avec difficulté). On rencontre de plus en plus de motards frimeurs. A part la vitesse et la frime, rien ne les attire dans la moto. C'est ça le nouvel esprit motard ?
Yohann, de Loudéac (22) »[498]

Ce type de propos est fréquent tant dans les magazines spécialisés que dans nos carnets de terrain. Il traduit une préoccupation : celle de l'éventuelle disparition de l'adhésion aux « *valeurs motardes* ». La réalité suscite parfois l'angoisse des motards car le modèle auquel ils disent croire est remis en cause par certains comportements. Il en va ainsi de la « *solidarité* ».

Censée traduire la « *complicité de tout un milieu* » [499], elle ne se voit pourtant pas, selon nos informateurs, accorder le même crédit par tous. Les motards rencontrés regrettent alors que les discours soient aisément proférés, alors les actes ne sont pas pour autant en accord avec ces premiers, comme le souligne Noël :

« *(...) maintenant euh, dire que moi je suis sur le bas côté euh, y'a une moto qui passe, elle s'arrête, ça, à cent pour cent je pourrai pas te dire oui, c'est clair et net mais euh, moi je le ferai.* »

De nombreux motards confient le regretter, disqualifiant ainsi ceux qui accordent peu d'importance au principe de « *solidarité* ». Cette dernière, comme le salut qui la symbolise, est pensé en tant que système total, de don généralisé. Il nécessite donc que tout motard y participe (nous soulignons) :

Lucien : « *Au niveau de... de ce qui se passe sur la route, le fait de se dire bonjour et tout ça, je trouve c'est déjà intéressant, ça veut dire qu'on appartient à un certain monde mais je crois c'est un petit peu hypocrite ça, je veux dire faire le signe ça coûte rien euh... alors que moi j'ai déjà vu des... des motards en rade euh qui se faisaient pas aider par d'autres, hein. Moi ça m'est déjà arrivé de m'arrêter en voiture pour aider, pour aider un type, voir ce qui allait euh... je dirai que... j'veux dire appartenir au.... ouais, dire que c'est une famille, comme ça, d'accord, mais ce sentiment d'hypocrisie*

[498] « Sondage exclusif : Les motards sont-ils bons conducteurs ? » in *Moto 2*, n°161, 15 avril/15 mai 2003, p.20-24
[499] *Moto Magazine* n° 169, juillet/août 2000, « courrier des lecteurs » p. 72-73.

là ça me... ça nous met à part d'une certaine manière, à part l'un par rapport à l'autre alors que c'est pas ce que je souhaite, je souhaite vraiment appartenir à la famille des motards. Donc c'est pour ça moi quand j'en vois un en rade, je suis du genre à aller vers lui pour lui donner un coup de main quoi ! »

L'idéal est le plus souvent exposé, certaines pratiques s'en écartent, ce qui amène aux regrets de certains, à l'image de Lucien. Les motards affirment alors également la valeur qu'ils accordent à ce principe, ainsi que l'attention qu'ils portent à sa survie, face à sa supposée mise en danger.

Remarquons que les courriers de lecteurs appuient cette préoccupation récurrente des motards depuis les années 50. « *Le salut est-il voué à disparaître ?* » titrait un lecteur dans son courrier adressé à *Moto Revue* en 1953, alors qu'un autre lui faisait écho en 2005 sous l'intitulé « *La solidarité de tout un milieu est-elle mise en danger par quelques-uns ?* ». Cette inquiétude et ces regrets perdurent donc, accompagnant la valeur accordée à l'engagement dit passionnel.

Des faits contrastés.

Dans un message intitulé « *Solidarité motarde ? Mon œil oui !* », un motard expose son « *dégoût* » de n'avoir recueilli aucune aide motarde alors qu'il « *poussait* » sa machine sur 1,5km en pleine chaleur et dans une montée. Une de ces réactions, sous le pseudo « *McDope* », apporte une précision enrichissante :

« *c pas cool*
si la situation le permet je m'arrête dès que je peux (je trouve ça normal et d'autres l'ont fait pour moi preske à chaque galère)

mais coïncidence ce matin bd magenta près de répu 2 types en rade dans la voie de bus avec 1 TDM (donc c t pas toi) poussait leur bécane n'importe comment au risque de provoquer 1 carton alors j'ai laissé tomber ...

V »

La solidarité est donc mobilisée de manière différente pour tous et ses comprend en fonction des circonstances. Celui-ci s'interdira d'intervenir si la situation peut entrainer un risque, tel autre déclarera ne plus s'arrêter systématiquement car « *la dernière fois* » qu'il s'est arrêté le motard « *pissait* » et l'a « *engueulé* » (Albert), etc. Tous regrettent pourtant que certains dérogent à l'obligation de « *solidarité* » entre motards, l'obligation est donc, dans les faits, relative. Les motards rencontrés réaffirment couramment leur adhésion à l'idéal, tout en insistant sur la nécessité de circonstancier les pratiques. La réalité s'écarte donc parfois du

principe partagé, le discours de dénonciation permettant de réaffirmer la valeur de l'idéal de « *solidarité motarde* », tout en s'excusant de soi-même s'en écarter à l'occasion.

2.3. La « *solidarité* » traduit le partage d'une condition de « fragilité ».

Pour les motards rencontrés, la « *solidarité* » est une nécessité, du fait de la vulnérabilité des pratiquants. Il est pourtant remarquable que la fiabilité des motos ne cesse de croître, la « *solidarité* » a donc de moins en moins d'occasions d'être mise en œuvre. Les accidents restent l'occasion de démontrer la réalité de cette solidarité, bien qu'ils se raréfient également. Cependant, si la soumission à l'incident mécanique et à l'accident diminue de fait, en lien avec le progrès technique et sécuritaire, l'exposition physique des motards reste indéniable. Cette grande vulnérabilité, en comparaison à l'automobiliste, provoque un phénomène de recherche de sécurité, fournie par les semblables, partageant cette même « communauté de destin »[500]. Salut et solidarité créent donc une frontière symbolique entre les passionnés de moto et l'extérieur du groupe, symbolisé en premier lieu dans les discours motards par l'automobile. Cette dernière devient alors symbole d'individualisme, auquel les « *passionnés de moto* » souhaitent opposer leur « *solidarité* ». Ils pensent proposer de ce fait, à nouveau, une alternative, accompagnant le regret de la « *montée de l'individualisme* » (Bernard). Les motards dénoncent alors ce qu'ils pensent connaître, étant dans 99% des cas également automobiliste[501]. Ils proposent alors un discours selon lequel le partage d'un risque recrée le lien entre les hommes, l'exposition aux « *aléas de la route* » engendrant selon eux le principe de « *solidarité* ».

Un discours dépassant les limites du groupe : faire front, entre semblables.

La solidarité est généralement engagée face à l'adversité, du fait d'une condition commune, le plus souvent précaire. Solidarité ouvrière, solidarité de métier ou de corporation mais aussi « *solidarité motarde* ». Partager une condition, être soumis aux mêmes risques, agréments et

[500] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, p.61. L'expression est à relativiser, H. Becker la sollicitant dans le cas des groupes déviants formant une sous-culture déviante, car s'institutionnalisant et imposant alors des règles de vie spécifiques à leurs membres. Les motards n'adhèrent que temporairement à la ligne de conduite motarde, ce qui les distingue d'un groupe déviant institué et les rapproche des conduites déviantes qu'évoque l'auteur.

[501] Parmi mes informateurs privilégiés, seul Yann n'avait jamais possédé d'automobile avant 2008. Il était également le seul à avoir obtenu son permis de conduire catégorie A (moto) avant celui de catégorie B (auto). Tous sont aujourd'hui en premier lieu automobilistes.

désagréments permet alors, selon les motards, de créer le lien. Cette condition est celle de la « fragilité », à comprendre comme une exposition supérieure du motard aux conditions météorologiques et aux accidents, par rapport à l'automobiliste.

La « *solidarité motarde* » va parfois dépasser l'emprise des seuls pratiquants, et motiver l'action envers des groupes ou causes particulières. Certaines mobilisations sont ainsi dédiées à une partie précise des concitoyens. Nous avons ainsi pu participer, par exemple, à un événement intitulé « Une Rose, Un Espoir », fondé par un groupe de motards de l'Est de la France, sous la houlette de Bernard Braun[502].

Le cortège motard, lors de l'opération « Une Rose, Un espoir ». Notez le nombre anormalement élevé de passagères.

Il ne cesse de prendre de l'ampleur, son principe étant étendu à de très nombreuses régions françaises, ainsi qu'à certains pays frontaliers (Luxembourg, Allemagne, Belgique, Suisse) ou

[502] Le hasard du terrain a voulu que ma première session de terrain concernant cet événement se déroule à Coin-Sur-Seille, en avril 2003, le groupe de motards étant emmené par Bernard Braun lui-même, qui nous a gratifiés d'un discours de début de journée au cours duquel il insistait sur la solidarité motarde et incitait les « *automobilistes* » à « *en prendre de la graine* ». Pour plus de détail sur l'association, il est possible de se reporter à son site internet : http://www.uneroseunespoir.new.fr/

éloignés (Etats-Unis). Son principe essentiel est de vendre des roses en porte à porte à moto, puis de reverser l'ensemble des bénéfices du week-end à la ligue contre le cancer. Ce cas n'est pas isolé, les motards étant très actifs dans le cadre caritatif, des « *Jumbo Run* »[503] au « *Téléthon* » et aux événements organisés par des associations motardes telles que « *Les motards ont du cœur* »[504]. Les actions publiques des motards observés engagent des non-motards ayant une caractéristique commune : l'exposition. Exposition à la maladie, au handicap, à la pauvreté, etc. Les « *passionnés* » affirment alors en actes que la solidarité est un principe humain davantage que motard, issu d'une condition partagée, celle de la vulnérabilité.

L'existence d'une solidarité dans un contexte de partage du risque n'est pas une spécificité motarde. La solidarité est par exemple une réalité chez les marins lors des voyages commerciaux au long cours qu'aborde Maurice Duval[505]. Ce dernier souligne que les marins doivent prêter assistance à ceux qui le demandent et, s'il le faut, se dérouter pour cela. Il s'agit là d'une obligation due à un « univers à haut risque. »[506] La solidarité est rendue nécessaire par une pratique, profession ou « *passion* » dans un univers engageant une dimension aléatoire, soumettant les individus engagés à un ensemble de risques, généralement perçu comme supérieur à la normale. Nous avons vu la place accordée au thème du risque au sein de la « *passion de la moto* », tant dans les discours que les statistiques, cela expliquant l'importance première accordée à la « *solidarité motarde* », même si le motard sait, tout comme le marin, que son application est à circonstancier.

Afin que le principe de « *solidarité* » soit applicable, une condition doit être respectée. Nous la découvrons sur le terrain sous les vocables de « *convivialité* » et de « *tolérance* ».

---

[503] Un « *Jumbo run* » est un rassemblement de motards où sont présents de nombreux side-cars, surnommés « *Jumbo* » pour « éléphant », en référence à leur peu de maniabilité et leur encombrement comparativement à une moto « *solo* ». Les side-cars sont très demandés à l'occasion de ces événements car ils permettent de transporter aisément des non-pratiquants pour la parade rituelle. Ces passagers souffrent le plus souvent de handicaps physiques et/ou mentaux, dus à un accident ou une maladie. Le cas le plus fréquent consiste à engager dans la parade des enfants malades, atteints par exemple de leucémie. Ce type d'actions permet également aux motards de se montrer magnanimes et d'améliorer leur image, en adressant un message valorisant au-delà du groupe. Plus de détails sur ce point dans l'Annexe 18 : Lexique du langage motard.

[504] De nombreuses associations motardes ont des noms et un objectif approchants, en référence aux « restaurants du cœurs », créés par un motard Célèbre, Coluche. On rencontre ainsi dans quasiment toutes les régions de France des dénominations approchantes : « *motards du cœur* », « *les motards ont du cœur* », « *le cœur des motards* », « *les motards au gros cœur* », « *les motards au bon cœur* », etc.

[505] Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998

[506] *Ibid.*, développé p.81-82.

3. La « *convivialité* » et la « *tolérance* ».

Comment vivre ensemble, malgré la diversité ?

Nous avons vu que les passionnés de moto forment une « communauté de jugement », un ensemble de personnes s'agrégeant autour d'un élément culturel et non sur la base de leurs caractéristiques sociales. Cela suppose une grande diversité de profils et appartenances, mêlant des individus de différentes professions, sexes, âges, origines sociales et géographiques. Pour faire « tenir ensemble » des individus si différents, un arrangement collectif doit être instauré, afin de permettre un discours commun à propos de l'objet engagé dans la « *passion* » partagée.

Moment de convivialité, sous la « guitoune » (tente collective), lors d'un rassemblement.

Pour que la « communauté de jugement » tienne, il faut pouvoir effacer momentanément les différences. C'est un point que nous avons souligné préalablement par le constat du peu d'intérêt des motards rencontrés pour la vie courante, notamment professionnelle, des autres « *passionnés* ». Cette réalité, qui m'avait surpris dans un premier temps lors du travail de

terrain, est traduite par un principe appliqué au sein du groupe : la « *tolérance* »[507]. Il procède par mise en silence des appartenances multiples, potentiellement conflictuelles. Le banquier et l'employé aux fins de mois difficiles sont motards, le chômeur, l'étudiant, le policier, la femme médecin, le coiffeur, le cadre, le technicien, l'ouvrier, pour reprendre quelques cas rencontrés sur le terrain, le sont également. Le quotidien, notamment le monde du travail, est mis en attente lors de l'exercice et du partage de la « *passion* », à de rares exceptions près. Ce faisant, les conflits potentiels sont en principe désamorcés, permettant la proximité entre les êtres, que les motards rencontrés nomment « *convivialité* », et la cohérence du principe de « *solidarité motarde* ».

Un exemple d'application du principe de « tolérance » : week-end « convivial » à Nijmegen.

Eviter les motifs de discorde potentielle favorise un principe de « convivialité », tel qu'on peut le constater sur le terrain. C'est par exemple le cas de l'accueil réservé au motard inconnu dans une « *concentration* ». Ce fut le cas concernant l'accueil qui nous a été réservé (Noël, Rachid et moi) lors du « *Burgrun* » de Nijmegen[508]. Nous avons été accueillis « en amis », nourris et abreuvés avec générosité au cours des deux jours que nous avons pu passer en la compagnie des motards Hollandais du « *Moto Club K.O.* ». Nous ne connaissions pourtant pas personnellement ces individus, notre seul lien étant une conversation d'environ deux heures lors d'une autre « *concentration* » en Allemagne, quelques mois plus tôt, au cours de laquelle ils avaient proposé de leur rendre visite à l'occasion de cet événement[509]. Je ne connaissais alors ni leur nom, ni celui de leur moto club, et seuls quelques prénoms et

[507] Remarquons que le terme est utilisé dans les statuts de la Fédération Française des Motards en Colère, dans l'article 2 « Objet » (je souligne) : « (…) Elle agit également pour promouvoir les valeurs de solidarité, d'égalité et de liberté, visant à permettre au plus grand nombre la pratique du deux ou trois roues motorisés (du cyclo au gros cube) dans un esprit de responsabilité et d'entraide. Elle préserve son indépendance vis-à-vis de tout pouvoir, et rassemble les motards sans discrimination. Elle se prononce contre le racisme et tout ce qui tendrait à instaurer des discriminations, que ce soit l'origine ethnique, le niveau social, les choix politiques ou religieux, l'âge, le sexe ou les préférences sexuelles. Elle fonde son action sur la responsabilisation et la tolérance. (…) » Source : http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?rubrique3

[508] Ce terrain s'est déroulé durant le dernier week-end de mai 2006 (départ de Metz le vendredi matin, retour le dimanche dans la soirée), plus précisément entre Arnhem et Nijmegen, aux Pays-Bas, selon un parcours complexe passant par différents villages. Nijmegen est situé au Nord-est de la Hollande, quelques kilomètres au sud de Rotterdam. Il s'y tient chaque année un « *Burgrun* » (que les motards français nomment un « *Jumbo Run* »), un rassemblement ayant pour vocation de faire découvrir les plaisirs de la promenade en side-cars à des enfants handicapés physiques et mentaux. J'étais alors accompagné de Noël, ainsi que d'un de ses amis Parisien, Rachid. Nous nous sommes mêlées à l'événement et à la fête et nous sommes vu offrir le privilège d'ouvrir le cortège lors de la parade, alors que nous ne pouvions transporter un des passagers prévus. Enfin, Noël a également pu bénéficier de l'aide d'un motard surnommé « *Bear* », afin de résoudre un petit incident mécanique sur son antique moto Honda, aux pannes récurrentes.

[509] L'« *Altes Elefantentreffen* », ou « *rencontre des vieux éléphants* », fin janvier 2006, sur le site du Nürnburgring. Voir par exemple le site officiel de l'événement : http://www.alteselefantentreffen.de/

surnoms avaient pu être notés sur notre carnet de terrain : « Bear », « Han » et « Mick ». Cela n'a guère empêché la « *convivialité* » d'être de mise, de nombreux motards locaux échangeront verbalement et physiquement avec nous. L'alcool tient une place de choix dans l'instauration de cette « *convivialité* » lors des « *concentrations* », et permet assurément de franchir certaines barrières posées au quotidien. Les accolades, plaisanteries et gestes amicaux étaient fréquents, y compris en dehors des moments de consommation d'alcool.

L'usage du nom apparaît comme symbolique du principe de « *tolérance* » : je ne me suis pas vu appeler une fois par mon nom ou prénom durant l'ensemble du week-end du « *Burgrun* », en dehors des deux personnes qui m'accompagnaient, que je connaissais précédemment. Nous n'avons pu répertorier, à nouveau, que deux noms, ceux des organisateurs de la manifestation, et quelques surnoms, malgré le nombre élevé de motards rencontrés durant l'événement, de l'ordre d'une cinquantaine d'individus. Les appartenances quotidiennes, l'identité telle que nous la présentons dans les interactions les plus banales du quotidien sont tues lors du temps passé entre « *passionnés* », permettant l'apparence d'unité, ainsi que le sentiment qui l'accompagne.

Un principe engageant plus que les seuls « *passionnés de moto* ».

La logique de « *tolérance* » suppose donc que l'on s'affranchisse des hiérarchies et appartenances du quotidien, afin d'engager un autre type de relation. Cette tendance à dépasser les clivages sociaux habituels, par le partage d'une activité, d'une « *passion* » et du risque qui l'accompagne, n'est pas le propre de ceux qui se disent passionnés de moto. Maurice Duval souligne par exemple que la vie à bord d'un bateau entraine ce même principe dans les rapports entre marins[510], ce qui nous permet de postuler que le principe de « tolérance » est nécessaire à l'application de celui de « solidarité » au-delà des limites du groupe des motards. Remarquons d'ailleurs que les marins et motards partagent un risque qui, d'après leurs discours, rend nécessaire la solidarité. La tolérance permet de créer un lien, fondement de l'échange nécessaire à l'instauration du principe de solidarité. Dans le cas des marins, la solidarité est liée à tout un ensemble de plaisanteries, permettant d'évacuer les

[510] Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452. On peut lire par exemple, p.443 : « L'amitié se renforce dans l'épreuve commune, ce que tous les marins ne manquent pas de souligner. L'abondance des plaisanteries, la consommation d'alcool, parfois ostentatoire, rehaussent la convivialité. (…) Les hiérarchies sociales ordinaires s'effacent au profit d'une gradation qui repose sur les savoirs de chacun en matière de voile. »

tensions et d'accepter la diversité, en évitant de mettre la solidarité en péril[511]. L'entente reste alors apparente, malgré les tensions.

Il en va de même pour les motards, friands de plaisanteries, mobilisées lors de joutes verbales portant sur les différentes manières de s'engager dans la « *passion moto* », jamais à propos des individus d'après nos constats de terrain. Le conflit est donc simulé, tout en étant borné aux limites de la « *passion* ». Les motards manient alors l'ironie quant aux capacités de conduite d'untel, ou aux qualités relatives des machines, par des prises de positions parmi les différents types et marques existants[512].

Ce dernier cas est le plus fréquemment constaté lors du travail de terrain. On peut le synthétiser par deux oppositions essentielles : moto japonaise/italienne et moto japonaise/moto de marque Harley-Davidson. L'adepte des « *italiennes* », essentiellement les motos de marque « *Ducati* » et « *Moto Guzzi* », défendra leur « *caractère* » et leur « *esthétique unique* », opposés à « *la japonaise en plastique* », moto « *Tupperware* » et « *électrique* » ; alors que l'adepte des « *japonaises* » louera leurs « *performances* », « *confort* » et « *fiabilité* », contraire aux italiennes « *qui tombent en miettes* », sont « *poussives* » et « *raides comme des bouts de bois* ». La seconde opposition reprend les mêmes arguments rhétoriques, substituant simplement une « *Harley* » à une « *italienne* ».

Les provocations et plaisanteries visent alors la machine en elle-même et non son utilisateur[513].

Ce dernier peut pourtant, à l'occasion, négliger cette nuance, à l'image d'Albert, entré en conflit avec un possesseur d'Harley-Davidson à qui il a déclaré « *la courroie j'en ai une aussi sur ma machine à laver* »[514]. Il faisait alors allusion à une spécificité technique des motos de la dite marque, leur transmission finale par courroie crantée, et assimilait cette dernière à un objet électroménager, bien peu passionnel à ses yeux. Les plaisanteries et provocations opposent souvent l'univers de la passion à celui domestique dans une logique de renversement, la « *machine à laver* » qu'Albert sollicite pour provoquer le possesseur

511 Duval, Maurice, Ni morts, ni vivants : marins !, Paris, Presses Universitaires de France, 1998, notamment p.100-101 sur le lien entre solidarité et plaisanteries.

512 Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.

513 Les principes de « tolérance » et de « convivialité » ne présupposent pourtant pas l'absence de conflit. Ici encore il s'agit d'un idéal, promptement exposé dans les discours, souvent mis à mal dans la pratique. Pour avoir à l'occasion expérimentée la promiscuité caractéristique de la pratique de la voile, je peux témoigner du possible conflit verbal entre marins, ainsi que de celui constaté entre motards.

514 Même ce cas de joute verbale particulièrement animée ne s'est pas soldée par une forme de violence physique. L'individu virulent a en effet été retenu par ses amis amateurs de Harley-Davidson, alors qu'il hurlait « je vais te choper, *tu vas voir !* » Il pourrait alors s'agir d'une forme de colère rituelle engagée dans une joute verbale, à la manière de la redondance de la « littérature orale » que décrit Jacqueline Lindenfeld, au sein des marchés urbains, tout spécialement dans le cas des camelots. (Lindenfeld, Jacqueline, « Paroles rituelles sur les marchés urbains en France », *Cahiers de Littérature Orale*, n° 24, 1988, p. 145-160)

d'Harley-Davidson le disputant à l'image de « *l'aspirateur* » ou du « *mixer* » que ce dernier (ou un adepte des « *italiennes* ») utilisera pour critiquer les motos japonaises. Renvoyé au domaine du domestique, le motard interpellé doit alors prouver sa passion dans une joute verbale avec le provocateur, engendrant une simulation de conflit[515]. Désamorcer les tensions, en évitant de souligner les différences entre les êtres engagés dans une même « *passion* », ou une même activité dans le cas des marins, tel est l'objectif de ces plaisanteries, de cette « *convivialité* ».

L'observation peut être élargie, Christian Bromberger ayant également observé dans les stades « l'affirmation d'un sentiment communautaire qui transcende, sans pour autant les gommer, les diversités vicinales, professionnelles, ethniques, etc. »[516] La « tolérance » permet ainsi de créer un lien entre des individus pourtant différents, de les réunir autour d'un objet fédérateur (la navigation à voile, le métier de marin, la passion de la moto ou du football) dans un oubli momentané des différences, condition nécessaire à un être ensemble orienté vers un objectif commun.

Si les appartenances des « *passionnés de moto* » sont tues durant la pratique, il en est une qui se donne à voir : le sexe. Qui se donne modérément à voir, pourrait-on dire, étant donné la faible présence féminine dans le cadre de la « *passion de la moto* ». Cette absence, ainsi que les conditions de la présence féminine, éclairent le nouvel être au monde auquel les motards aspirent. Le désir de l'usage questionne donc également la place relative accordée en fonction du critère de genre. S'engager dans la « *passion de la moto* », c'est aussi tenir un discours sur ce qu'est être un homme ou une femme dans le monde contemporain. Un discours auquel nous allons nous intéresser à présent.

[515] Par des attitudes volontairement prononcées, voire « exagérées » : bras levés au ciel ou en croix, cris, mîmes, etc. On constate également souvent un amusement manifeste, par le biais des rires, tapes dans le dos ou derrière la tête, sourires, etc.
[516] Bromberger, Christian, *Le match de football, ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, Editions de la MSH, 1995, citation p.14

Chapitre 3 : un monde d'hommes.

1. *Sex ratio* et rôle sexué.

Dans le supplément hors-série « *Spécial Femme* » de mai 2003, intitulé « Miss MJ », les journalistes de *Moto Journal* se questionnent : réaliser un numéro dédié aux motardes est-il discriminatoire[517] ? L'auteur reconnaît la prégnance de la vision masculine dans les magazines, et s'interroge. Rédiger un tel supplément est symptomatique de la place minoritaire de la femme dans la « *passion de la moto* », de son caractère exceptionnel, ainsi que de la volonté d'accroître sa visibilité. L'auteur conclut l'article par une formule : ce supplément « *complète votre MJ habituel* », tout comme la femme complète l'homme ?

« Une affaire d'hommes »[518].

Les observations de terrain confirment que la « *passion de la moto* » est en premier lieu une affaire d'hommes. Le constat est indéniable : l'immense majorité des pratiquants sont de sexe masculin et la majeure partie des femmes concernées par la pratique de la moto le sont au titre de passagère, assises derrière un homme. Une boutade motarde précise d'ailleurs qu'« *à moto, la place de la femme est derrière* ». La « *passion de la moto* » relève donc spécifiquement du masculin, elle constitue ce qu'il est coutume de qualifier de « monde d'hommes ». Nous n'écarterons pas pour autant le cas des motardes rencontrées sur le terrain, leur statut ambigu s'avérant enrichissant à l'analyse, comme Christine Mennesson l'a démontré dans le cas des sports d'hommes, peu féminisés[519].

Si le nombre de motard(e)s ne cesse de croître, le *sex ratio* des pratiquants reste sensiblement stable (depuis 2002, avec 12% de femmes). Cette faible proportion mène pourtant plus souvent à s'intéresser à la spécificité de leur pratique, ce que traduit l'intérêt croissant accordé aux motardes, par exemple dans les articles de presse spécialisée, ou dans les catalogues

[517] *Moto Journal Spécial Femme*, « Miss MJ », supplément à *Moto Journal* n°1568, 15 mai 2003, notamment p.6 ici.
[518] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476
[519] Mennesson, Christine, *Etre une femme dans le monde des hommes*, Paris, L'Harmattan, collection « Sports et société », 2005

d'équipementiers moto[520]. Lors du travail de terrain, nous avons donc principalement rencontré des passagères et des compagnes de motards ne pratiquant pas avec leur conjoint/compagnon, mais également quelques motardes. De plus, nous avons étudié divers documents, articles de presse, émissions de radio, fournissant des informations sur ces motardes. Le monde de la moto est un monde principalement masculin, ce qui ne fait pourtant pas disparaître la femme du paysage de la « *passion de la moto* ». Tout comme l'univers du Football, il s'agit d'un exemple de passion au sein de laquelle les femmes sont peu nombreuses, qui « s'inscrit donc dans le partage entre domaine masculin et domaine féminin »[521].

Dans ce chapitre, nous nous intéressons spécifiquement à ces femmes, sans jamais éluder le fait que la question du genre ne peut s'appréhender qu'en termes de rapports de genre. C'est pourquoi notre regard ciblera les femmes, sans oublier les interactions constantes entre elles et avec les motards, et les références qu'ils mobilisent au quotidien : celles d'un monde d'hommes. On constate en effet que les femmes les plus engagées dans des parcours faiblement féminisés font le plus souvent référence à l'univers masculin[522], elles nous disent alors quelque chose sur le brouillage des attachements et sur l'indépassable différence des sexes, sur ces catégories fondamentales pour l'Homme dans la compréhension de son contexte d'existence.

Le genre : acception dans le cadre de ce travail.

Questionner la dimension du genre impose de définir le sens donné au terme. Très usité, à la fois dans le domaine français et anglo-saxon, la division entre sexualisation, genre et sexualité est plus volontiers réalisée au sein de ce second. Pascal Duret et Peggy Roussel en donnent une définition synthétique, que nous reprendrons ici. Selon les auteurs, « l'identité sexuée » peut se définir comme « être de sexe masculin ou féminin », alors que « l'identité de genre » traduit « les représentations de soi à travers des catégories d'actions définies comme

[520] Remarquons que la presse moto traduit bien le rapport de genre au sein de la passion de la moto, avec des titres où la femme est représentée comme une « potiche » ou un pur objet sexuel, par exemple sur la double page centrale de présentation d'une nouveauté moto ; mais aussi comme une motarde, ou une lectrice. Remarquons que la première occurrence reste largement plus fréquente, selon ma lecture de la presse spécialisée, principalement en langue française et anglaise.

[521] Mignon, Patrick, *La passion du football*, Paris, Editions Odile Jacob, 1998, p.58

[522] Voir par exemple sur cette question : Penin, Nicolas, « « L'amour du risque ». Modes d'engagements féminins dans les pratiques sportives à risques. », *STAPS*, 2004, n°66, p.195-207

l'apanage des hommes ou des femmes »[523]. Ajoutons, avec les auteur(e)s, que les modèles clairement dissociés des identités masculines et féminines sont aujourd'hui du domaine du passé. Notre contemporain est le temps du développement d'un « trouble identitaire dans la construction de l'identité masculine ». La multiplicité des modèles, et l'évidente contradiction qu'elle entraîne, mènent à des difficultés d'identification des attributs de la virilité. Nous postulons ici que par l'analyse de la « passion de la moto », nous pouvons découvrir un référentiel de virilité auquel vont adhérer une part de nos concitoyens.

1.1. La femme absente et la femme passagère.

Une absence remarquée.

Le premier constat récurrent lors du travail de terrain concernant la place de la femme est son absence. En effet, dans la majorité des cas, les rencontres de terrain se font avec des individus de sexe masculin.

En plus de six années de terrain, je n'ai jamais rencontré, lors d'une sortie en groupe, de motarde « seule », alors que de nombreux motards se rejoignent afin « *d'aller rouler* », sans se rencontrer dans d'autres circonstances. Lorsqu'une motarde était présente, elle était toujours accompagnée de son « *homme* » ou de son « *groupe* » de motards, principalement constitué d'hommes, qu'elle soit motarde ou passagère. Nous reviendrons sur ces catégories.

Les rencontres de terrain, si l'on exclue les femmes accompagnées, se résument donc, sauf exception, aux motards. La plupart de nos carnets de terrain confirment la faible éventualité de la présence féminine :

Terrain, dimanche 10 septembre 2006
Virée en direction de l'arrière-pays mosellan. Pas d'itinéraire fixé, nous sommes passés par de nombreux villages, dont Vigy et d'autres en direction de la vallée de la Moselle Luxembourgeoise, une zone que j'avais déjà fréquenté lors d'autres virées, avec Noël essentiellement.
Sont présents : Lionel, Raoul, Claude, Steven. Lionel, que j'avais rencontré lors d'une manifestation motarde accompagné de sa passagère, est seul. Lorsque je lui demande pourquoi elle ne se joint pas à nous aujourd'hui, il me répond : « *elle a autre chose à faire* ». Nous sommes donc entre hommes.

[523] Duret, Pascal et Roussel, Peggy, *Le corps et ses sociologies*, Paris, Nathan, collection « 128 », 2003, p.79, pour plus de détail se reporter au chapitre 6 « Corps, identités sexuées et construction des genres » (P.79-93) pour un rapide balayage des trois entrées citées (identité sexuée, de genre et sexuelle).

Départ. Le rythme est immédiatement rapide, mais Lionel semble peiner dans les premiers kilomètres, à la première pause, au bout d'à peine 20 minutes de route, il me déclarera : « *je n'arrive pas à tourner sur ces routes, elles sont trop petites pour ma bécane !* » L'objectif est donc fixé : il s'agit de circuler à vive allure. Steven a d'ailleurs déclaré avant le départ, alors qu'il partait en tête de groupe et avant de fermer sa visière : « *Aujourd'hui, les mecs, on va se faire des sensations !* » (…)

Dans ce premier cas de figure, le plus fréquent, la femme ou amie est occupée par ailleurs. Lorsque j'interpellais les motards présents concernant le motif de leur absence -une interrogation uniquement adressée aux motards dont j'avais rencontré la compagne- les réponses étaient variées et regroupées selon deux catégories.

Premièrement, les dites femmes étaient « *sorties* », pour « *faire du shopping* », aller « *dans la famille* » ou « *se faire un cinoche* », entre autres. Des activités réalisables en couple, devenant ainsi l'exclusivité de la femme durant les « *sorties moto* » de l'homme. Deuxièmement, les femmes étaient « *à la maison* », le plus souvent à « *s'occuper des enfants* » lorsque le motard est père, mais aussi à « *faire le ménage* » ou encore « *travailler* ». Les explications de l'absence de la femme restent sommaires, arguant du fait qu'il n'apparaît pas nécessaire, aux yeux des motards rencontrés, de l'expliciter. Mes questions à ce propos semblaient parfois déranger, et se voyaient déclinées par les formules classiques du type « *elle est pas là* », « *elle est occupée* », ou encore « *elle a autre chose à faire* ».

L'absence de la femme lors des différentes « *virées* » est donc, pour les pratiquants, dans l'ordre des choses. Nous en apprendrons donc peu sur le rapport de genre par l'intermédiaire du propos des motards. Intéressons-nous alors aux cas de figure où la femme est présente sur le terrain, et voyons quelle place va lui être allouée.

La femme à moto est en premier lieu une passagère.

En « duo », avec Violaine, ma compagne.

Le second cas de figure le plus fréquemment constaté lors de nos observations, après celui de la circulation du motard en solo, engage un motard et une femme. Cette dernière acquiert alors un statut particulier, celui de « *passagère* ». L'usage de la machine est alors l'affaire du « *pilote* », de l'homme qui « *contrôle* » le déplacement de l'ensemble conducteur / passager(e) / moto, que les motards qualifient de « *duo* ». Nous sommes en présence d'un cas classique de répartition sexuée des tâches, l'homme éprouvant sa virilité par le contrôle de la machine, dans un contexte mouvant et potentiellement dangereux, voire létal. Les occasions ne sont pas rares de démontrer sa maîtrise, chaque virage, chaque accélération, chaque manœuvre de parking le permet.

Les motards assistent parfois les motardes et les motards débutants à stationner leur moto, dans les « *cas difficiles* », tels qu'un stationnement sur trottoir dans une rue en pente, ou sur

des pavés irréguliers. Cela rapproche temporairement les motard(e)s concerné(e)s de la catégorie des passager(e)s. Ces dernier(e)s ne sont alors pas perçu(e)s comme « *autonomes* », ils « *ne maîtrisent pas totalement leur bécane* ». Cela leur vaut une image infériorisante, faisant d'eux des motards non accomplis, de la même manière qu'une chute à l'arrêt provoque un sentiment de honte. Il est également remarquable que lorsqu'un couple de motards titulaires du permis A ne possède qu'une moto et qu'ils réalisent ensemble leurs « *sorties* », c'est le plus souvent l'homme qui conduit, reléguant la motarde au statut de passagère. Elle se voit parfois octroyé le rôle de conductrice, en l'absence de témoins, ou en cas de grande fatigue du conducteur lors d'un long trajet. Ainsi, sous le regard des semblables, la question de qui doit conduire ne semble pas se poser. Les formes d'alternance sont par exemple extrêmement rares, d'après nos constats de terrain.

La conduite d'une moto est toujours décrite comme un acte exigeant maîtrise et attention, du fait du danger omniprésent dans un contexte routier, menant l'homme à prendre les commandes. Ce cas n'est d'ailleurs pas spécifique à la « *passion* » de la moto, Maurice Duval le soulignant dans le cas de la navigation à voile, cette « aventure d'hommes » au cours de laquelle ce dernier peut éprouver sa virilité, lors de moments risqués, tels que les « manœuvres de port » ou les sorties par « gros temps »[524]. La « voile est une affaire d'hommes « responsables ». (…) la mer est toujours dangereuse, au moins potentiellement. Une erreur peut entraîner une catastrophe (…) »[525], un constat valable pour les motards et sur la route qu'ils arpentent. Dans ces deux cas l'homme commande, les femmes étant le plus souvent reléguées au rôle de second, ou exceptionnellement au rôle de « *pilotes* » comme de « chefs de bord ». Les passagères sont d'ailleurs bien souvent les compagnes ou épouses des motards, tout comme les femmes présentes à bord sont les femmes des adeptes de la navigation à voile qu'aborde M. Duval.

<u>La passagère ou « *sac de sable* ».</u>

A moto, la passagère a un statut ambigu. Lorsque les motards évoquent le cas du « *duo* » ils soulignent l'importance du comportement du « *passager* », dont le positionnement influe sur la conduite. Ainsi, s'il se tient trop éloigné du conducteur cela va générer un phénomène de

[524] Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452
[525] *Ibid.*, p.441

« *remous* », déstabilisant l'équipage ; s'il se penche à l'inverse du pilote en virage il va provoquer « *un élargissement de la trajectoire* », pouvant mener à la sortie de route. Le motard réalise d'ailleurs toujours un court « *briefing* » de son passager, lorsque celui-ci l'accompagne pour la première fois. Dans le cas d'une passagère, un nom spécifique est d'usage, alors que nous ne l'avions pas relevé concernant les passagers : le « *sac de sable* » ou « *SDS* ». Comment ne pas saisir le parallèle entre un sac de sable et un lest supplémentaire, inverse à la logique de performance ? Dans les conversations courantes engagées lors des pauses de « *virées rapides* », les motards circulant en duo ironisent sur la présence de leur passagère :

« *Je me traine là mais j'ai mon sac de sable, alors évidemment je me traine un peu, c'est normal, elle aime pas la vitesse alors je suis toujours à la traine, parce que Janine n'aime pas la vitesse et elle se crispe.* » (Claude)

Le motard dit alors tenter de retrouver la maîtrise, de palier, en quelques sortes, au handicap lié à l'influence du « *SDS* » sur sa conduite. Le bon comportement d'un(e) passager(e) est celui qui permet de ne pas le (la) « *sentir* » à la conduite. Il (elle) ne doit pas gêner le conducteur et « *suivre le mouvement* » (Isabelle), par exemple en se penchant de concert avec le « *pilote* ».
Un rôle passif, qui dégage de toute responsabilité, même s'il expose aux mêmes risques, comme l'affirmait Salomé, au cours d'une conversation informelle :

« *Jamais je n'aurai pu conduire de moto, c'est trop difficile à maîtriser, ça me faisait trop peur. Edgard, lui il maîtrisait la machine, il avait pas peur et du coup il assurait.* »

Tous deux adeptes de « virées rapides » pendant de nombreuses années, avec leurs amis militaires, ils circulaient en couple et disent avoir apprécié à cette occasion la vitesse, sous le contrôle exclusif de l'homme. Salomé n'a d'ailleurs jamais songé, selon ses déclarations, à « passer le permis et avoir une moto ». Elle se satisfaisait donc volontiers de son rôle passif, de son statut de « sac de sable ».

Dans ce cas le plus fréquent, la conception du couple s'approche de celle Comtienne, fondée sur la division entre « sexe actif », l'homme, et « sexe affectif », la femme[526]. La répartition

[526] Sur ces questions on se reportera à l'œuvre d'Auguste Comte, et plus spécialement *Système de politique positive, ou traité de sociologie, instituant la Religion de l'Humanité*, Carilian-Coeury et Dalmont, Paris, tome 1, 1851 ; tome 2, 1852 ; tome 3, 1853 ; tome 4, 1854

sexuée des tâches chez Auguste Comte se fonde sur cette opposition, ce qui l'amène à dissocier deux sphères d'influence : le masculin se voit attribuer le domaine professionnel, alors que celui féminin est le domestique. Cette opposition classique, fait écho à l'opposition entre le motard « actif » et le « *sac de sable* » « passif », quand il quitte le domicile conjugal afin d'accompagner le motard. Pour A. Comte, ce cas de figure (éviter que les rôles sexués se chevauchent) permet d'écarter toute forme de conflit et de concurrence entre les membres du couple, par des places définies strictement. L'auteur évoquait cette absence de conflit comme un idéal moral de complémentarité entre homme et femme, garantissant le bonheur du couple. Pourtant, lorsque la compagne du motard participe aux « sorties moto », les critiques et conflits apparaissent.

Une participation conditionnelle.

On constate, au regard de nos observations de terrain, qu'afin d'éviter tout un ensemble de désagréments, la passagère choisit les circonstances de sa présence. Lorsque je les interpelle à propos de leur présence, elles argumentent sensiblement selon le même schéma, que traduit l'extrait suivant :

« Moi, j'accompagne mon homme, ça lui fait plaisir. Et puis c'est agréable, il fait bon, on va aller jusqu'au lac de la Madeleine et se baigner, prendre un peu le soleil. Les hommes ils jouent au foot et nous on bronze, après on rentre par les petites routes, comme ça ils peuvent se faire plaisir et on peut s'arrêter souvent. » (Isabelle)

La « sortie moto » devient du domaine du possible sous certaines conditions. Le plus souvent, la première variable à prendre en considération est la météo. Les compagnes et épouses accompagnent leur ami ou mari de plus en plus fréquemment au fur et à mesure de la montée des températures et de l'augmentation de la durée d'ensoleillement. Nous avons pu constater que la présence féminine s'accroît avec l'arrivée de l'été, tout en restant minoritaire. La seconde variable consiste à définir un objectif à la « virée », généralement traduit par un but : aller au lac, à tel restaurant, voir un membre de la famille, aller faire du shopping à Paris ou voir la mer, etc. Les excursions sans objectif autre que la circulation à moto sont le plus souvent exclusivement masculines, à l'image des sorties « *oxygénation* » du dimanche matin, se déroulant très tôt pour cause de faible trafic, autorisant une vitesse de circulation particulièrement élevée. Les femmes y sont rares, d'après nos constats. Le plus souvent lorsque le motard propose une « virée », la femme s'enquiert de son déroulement. Si son

motard de mari lui répond par exemple que son objectif est « *d'aller tourner sur les petites routes de la vallée de la Moselle* », elle déclinera plus volontiers l'invitation.

Une destination choisie pour « motiver le Sac De sable » : le lac noir (Vosges).

L'usage de la moto comme fin pour le motard, comme moyen pour la passagère.

Comme le souligne Albert au cours d'un entretien approfondi, les femmes ne s'intéressent guère à la moto, mais davantage à ce qu'elle permet, ce que traduit par exemple l'opposition entre attrait masculin pour la technique et attrait féminin pour le confort. Il relate ici l'ambiance des discussions du soir, lorsqu'ils se rendent en couple, Monique et lui, accompagnés d'amis en couple, à une « concentration » :

« *C'est aussi un truc un peu particulier la moto parce que quand on est en groupe qu'on a roulé, on s'arrête le soir, on discute de tout ce qu'on a vu, tout ça, ça va... mais quand on commence à parler moto en elle même... elle est complètement larguée, ça l'intéresse pas! Hein... quand tu lui expliques ouais elle a quatre cylindres, j'veux dire ouais Monique du moment qu'elle est bien calée, qu'elle a pas les jambes trop hautes ou trop basses, mine de rien ça fait mal d'avoir les genoux comme ça! Toute la journée! C'est mieux de les avoir comme ça (dépliés) sur une moto... donc euh si, ce qui l'intéresse c'est quoi? C'est le confort de la moto, c'est tout. (…)* »

Les motards apprécient pourtant la présence de leur compagne, à condition que celle-ci respecte la ligne de conduite motarde. Comme le signalait Erwan, une « *bonne passagère* » est une passagère qui « *ne critique pas ta façon de conduire* ». Dans ce cas, une passagère permettant l'épanouissement du motard est aussi muette qu'un « *sac de sable* »… La passagère souligne pourtant parfois un élément perturbant à ses yeux : « *il n'est plus le même au guidon de sa moto, ça devient un fou furieux* » (Isabelle), il est « *différent* », ou encore « *macho blaireau* » (Adeline), pour ne reprendre que quelques exemples. En pratique, lorsque celle-ci invite son « *pilote* » à diminuer l'allure, à augmenter fortement le nombre des haltes, à « *être plus prudent* », etc., elle lui « *gâche son plaisir* » (Corentin) et ne participera probablement plus aux sorties à venir. Elle peut également chercheur à « *gagner son autonomie* » et pratiquer « *par elle-même* », c'est-à-dire en tant que motarde. Ainsi, « *les plus motivées* » des passagères (il en va de même pour les passagers réguliers) vont parfois « *passer leur permis* ». Il est d'ailleurs remarquable que la plupart des motardes étaient préalablement passagères, ce qui, nous le verrons, fait sens dans un monde d'hommes.

1.2. L'exception : la motarde.

La femme peut également être motarde, un cas rarement observé au cours du travail de terrain. Engagée dans un monde d'hommes, sa différence sera désignée en premier lieu par le biais de son comportement. Les discours féminins et masculins s'accordent alors le plus souvent, désignant l'homme comme référence et la femme par inversion ou atténuation de caractéristiques masculines.

Dans *Le travail du genre*, les auteures abordent le fait que le féminin est souvent intégré dans les discours sociologiques (ici dans le cadre de la sociologie du travail) en lien à une procédure de minoration de leurs qualités (« la déqualification » par exemple, pour des tâches différentes de celles des hommes, bien que tout autant « complexes ») [527]. Elles précisent alors que « la distinction masculin/féminin est un axe central pour comprendre la construction sociale de la hiérarchie des qualifications. »[528] Reprenant cette position, nous refusons le présupposé des qualités supérieures de l'homme. Si, dans les discours recueillis, la femme est

[527] Laufer, J., Marry, C. et Maruani, M. (dir.), *Le travail du genre. Les sciences sociales à l'épreuve des différences de sexe*, Paris, La découverte, Collection « Recherches », 2003, et plus spécialement : introduction, p.7-18
[528] *Ibid.*, p.13

qualifiée de « *moins forte* », ce n'est pas pour autant que le masculin est la référence, si ce n'est dans le discours des pratiquants. La comparaison homme/femme permet de saisir les spécificités, non les différences vis-à-vis de la référence masculine. Nous nous intéresserons donc à la manière dont est qualifiée et explicitée la différence homme/femme.
Le discours disqualifiant la femme est pourtant présent sur ce terrain. Son objet est simple : il vise à nier les qualifications féminines, afin d'assurer la survie du groupe en tant que « passion masculine ». En instaurant un discours de supériorité des qualités viriles, les motards permettent la continuité de la « *passion de la moto* », même si les femmes se voient parfois conférer certaines qualités viriles.

Des motardes plus « *sages* » ?

La conduite d'une moto et le comportement qui y est associé sont marqués en termes de genre. On ne conduira pas de la même manière une machine similaire si l'on est un homme ou une femme. Les discours motards, qu'ils soient le fait d'hommes ou de femmes, désignent une image qui peut sembler stéréotypée : les femmes au guidon sont plus « *sages* », plus « *raisonnables* », voire plus « *responsables* ». Ainsi, Marcel a pu déclarer, au cours d'un entretien approfondi, alors que je lui demandai s'il était possible qu'il prête sa machine à un autre motard :

« *(…) je prête pas à n'importe qui. En plus de par rapport à moi le rapport que j'ai à la sécurité (n.b. : il est moniteur de conduite automobile) c'est sûr que pour que je la prête il faut que, que ce soit quelqu'un euh... (Silence)*

Qui conçoive ça de la même manière que toi? (Silence)

Ben... qui sache... pas ce que je sais, mais par exemple une fille, une fille euh qui roule tranquille ou un pépère euh qui roule tout doucement. Je pourrai prêter dans ces cas là. »

L'accidentologie confirme ce point de vue : à moto, les femmes ont moins d'accidents que leurs homologues masculins. Certaines compagnies d'assurance accordent d'ailleurs des réductions substantielles à leurs assurées. Ce stéréotype se fonde donc, pour partie, sur la réalité. Nos observations permettent de saisir le caractère simplificateur de ce discours, éludant certains cas pourtant constatés dans les faits. Nous avons pu rencontrer quelques motardes correspondant à ce discours : Christelle, Ghislaine, Tania, Audrey. D'autres ont une carrière au fil de laquelle elles ont pacifié leur usage de la machine, à l'image de Joëlle qui recherchait initialement le « *frisson* » issu de la « *griserie de la vitesse* », dans un groupe

qu'elle qualifie de « *horde sauvage* », et a finalement orienté sa pratique vers de l'occasionnel solitaire ou en duo. Enfin, la pratique féminine peut également être orientée vers la performance, telle Sylvie, dans une anecdote évoquée au hasard d'une conversation :

« *L'autre là il faisait le mariole avec sa Monstro 900, je lui ai dit : je te prends quand tu veux à la course ! Avec mon GSX-R de toute manière il a aucune chance ! Moi je bats tout le monde à la course, avec mon GSX-R onze cent (1100cm3) de 135 chevaux !* »

La pratique féminine de la moto est donc, tout comme celle des hommes, diversifiée.

<u>L'évaluation du groupe : un regard principalement masculin.</u>

Les pratiquantes entrent par leur usage de la machine dans les arènes d'habileté motardes. Celles-ci sont caractérisées par le regard et le jugement du public, majoritairement masculin. Ce sont donc principalement des motards qui jugent de la valeur de la tentative de maîtrise que va proposer un(e) motard(e). Leur discours fait alors référence à deux niveaux de réalité, selon le genre associé au « *passionné* », ou à la « *passionnée* », engagé(e) dans l'arène. La maîtrise, nous l'avons vu, est l'objectif à atteindre lors de l'usage de la machine. Le constat des observateurs traduit alors une idée essentielle : les motardes tentent d'allier maîtrise et beauté, ce qui ne les convainc guère. La recherche de maîtrise apparaît dans les discours motards comme antinomique des qualités féminines, symbolisées par la beauté. On observe par exemple que le seul numéro de *Moto Journal* consacré aux motardes en 2003 comporte une rubrique « beauté », assez inhabituelle dans un magazine moto[529]. Cette spécificité traduit la différence de genre. Ici, un stéréotype dépassant largement le groupe des motards se voit mobilisé.

La catégorie de la beauté comme spécificité féminine n'est pas la seule sollicitée afin d'expliquer la différence de genre. Lorsque Paul argumente concernant les grandes qualités des motardes qu'il a eu l'occasion de former au sein de sa moto-école, il évoque leur conduite « *propre* », entre autre termes symboliquement marqués.

[529] *Moto Journal Spécial Femme*, « Miss MJ », supplément à *Moto Journal* n°1568, 15 mai 2003, rubrique « beauté » p.60-61

Voyons-en un exemple, extrait d'un entretien prolongé :

« *Oh ben moi j'aime bien rouler avec les femmes. Ah oui oui, c'est super euh… c'est super sympa, elles se prennent pas trop la tête ni trop au sérieux… elles roulent tranquille… Elles sont très fines au niveau conduite, elles sont assez propres… (Silence) Elles sont pas hyper rapides mais elles sont très propres je trouve. Et… bon, j'dis ça sans… parce que j'suis formateur quoi, elles écoutent bien ce qu'on leur dit, même en dehors de la formation, moi il m'arrive de rouler avec des filles… euh, on s'arrête, on discute de ce qui s'est passé euh, comment elle a pris telle trajectoire, tout ça, j'le fais aussi avec les gars hein ! Ben, j'trouve qu'elles sont très attentives, elles appliquent tout de suite assez bien (…)* » (Paul)

Les motardes semblent alors avoir un comportement différent de celui des hommes, menant à un usage distinct. Circuler accompagné de motardes est alors agréable car « *sympa* », les femmes ne se prenant pas « *au sérieux* ». Leur conduite « *tranquille* » permet de les qualifier de « *très fines* » et « *propres* » en conduite, même si elles ne sont « *pas hyper rapides* ». Pourtant, « *elles écoutent bien ce qu'on leur dit* », elles sont « *attentives* », mais ne parviennent jamais à une conduite équivalente à celle des motards. Ces derniers sont définis à l'inverse, si l'on prête attention aux discours, tant celui de Paul que d'autres informateurs. Le motard est « *fougueux* », « *un petit peu sauvage* » ou « *tête de lard* », il n'en « *fait qu'à sa tête* », seule manière de « *vivre sa passion à fond* ». Il n'est pas fin, il est « *fort* » ; il n'est pas propre, il a « *du cambouis sous les ongles* » comme le précisent les motards à la carrière la plus prolongée ; il n'est pas « *sympa* » et « *pas hyper rapide* », il est « *rapide* », « *adroit* » et « *n'a pas peur* ».

Motards et motardes s'opposent donc dans les discours, démontrant l'existence de deux catégories genrées se désignant mutuellement en creux. Ainsi, la motarde utilisera une moto de plus faible cylindrée que son *alter ego* masculin. De nombreux motards parmi ceux rencontrés précisent d'ailleurs que ce choix est réalisé pour une raison essentielle : « *pouvoir gérer le poids* ». Pourtant, comme le souligne Joëlle avec une certaine malice, « *les petits motards ont toujours une grosse sportive* ». La force est donc, dans les discours motards, l'apanage de l'homme. Le choix de la machine que réalise la motarde, le plus souvent sur indications de son mari/compagnon motard, doit traduire cette idée. Un exemple le prouve : lorsqu'un couple de motards possède deux machines, celle de Madame est toujours une plus petite cylindrée que celle de Monsieur, le plus souvent de même marque, voire modèle. Un couple rencontré au hasard d'une « *virée* » sur une route départementale de Meurthe et Moselle, en juin 2007, a tenu un propos qui en est exemplaire, alors que j'échangeais avec le

motard resté en bord de route, à proximité des motos, pendant que sa compagne cueillait des fleurs dans un champ bordant la chaussée :

« *J'ai une Kawasaki Z 1000, elle elle hésitait entre la ER6N (une 650cm3) et la Z 750, finalement on a pris la Kawa sept cinquante, la même que la mienne, en moins puissant et en plus léger, plus maniable. Ca demande moins de force, ça lui convient mieux.* »

Si l'on se reporte aux fiches techniques des dites motos (Kawasaki Z 1000 et Z 750) on constate que la plus forte cylindrée est annoncée pour un poids de 224kg « *tous pleins faits* », pour 227kg dans les même conditions à la 750cm3[530]. La différence de poids est donc un argument bien plus symbolique que factuel, démontrant la moindre maîtrise de la motarde, ce qui va l'orienter « naturellement » vers une cylindrée inférieure, au moteur « *moins puissant* ».
La maîtrise est donc, pour les motards fréquentés, moindre concernant les femmes. Si ce n'est pas le cas, l'exception suscitera le « *respect* » (David), une logique qui ne peut être adoptée qu'au cas par cas et de manière peu fréquente.

Une naturalisation de la supériorité masculine.

Nous avions décidé, en phase exploratoire de ce travail, de questionner les rapports entre les sexes par une entrée volontairement provocatrice, consistant à demander en entretien approfondi si le monde de la moto peut être qualifié de « monde macho ». Cette question venait tardivement dans l'entretien, une fois l'échange bien engagé, ce qui rend difficile le discours convenu, car il mène alors bien souvent à des contradictions aisément repérables. Certains extraits sont particulièrement éclairants quant au décalage entre une volonté de démontrer sa tolérance à l'égard de l'ensemble des motard(e)s, et une représentation de la femme comme sous-motard, en ce qui concerne ses capacités de maîtrise. Albert, un motard de 49 ans au moment de l'entretien, à la longue carrière entrecoupée d'arrêts, nous en donne un aperçu (nous soulignons) :

« *Alors est-ce que pour toi la moto c'est un monde macho? (Silence)*

C'est peut être plus l'allure que certains mecs se donnent... euh... non, je pense il y a quand même pas mal de nanas qui font de la moto, on les reconnaît d'ailleurs parce que en général elles roulent toujours avec des motos... assez basses, pour avoir les deux pieds qui touchent par terre, comment dire, c'est hallucinant (…) ça va te faire sourire, j'ai rarement vu une nana piloter une moto avec un

[530] *Moto Revue*, Hors Série n°10, « Spécial Essais 2007 »

mec derrière! Hein! (Rires) Hein! Hein! Poses voir la question ça va faire ça. Enfin bref, on voit quand même beaucoup de bagnoles avec des femmes au volant et puis un mec assis à côté hein, moi ça m'arrive hein! Bon, des fois on en a ras le cul de rouler en bagnole... donc on (cède le volant), alors que euh... en moto j'ai rarement vu des mecs se faire trimballer par des nanas sur des motos derrière. Un monde macho...? Moi j'pense que y'a le côté vitesse qui fait que ça leur plait pas et... les femmes sont quand même plus (sages), elles roulent quand même moins vite que des mecs moi je trouve hein... ici, dans ce village, on a fait des... randonnées à moto (…) on a quand même deux nanas qui roulent hein... et l'année dernière quand on est parti notre groupe là... à Cherbourg, le Cotentin, la Normandie, y'a eu une nana qui est de Rombas, un couple euh, chacun avait sa moto et ben je trouvais ça assez fort euh et... ça c'est très très bien passé, elle s'est bien démerdée... et euh... si quand même, ça l'est... un petit peu, on peut dire un petit peu macho quand même oui. »

L'usage possible de la machine est ici décliné à travers deux modalités se référant aux genres, distinguant l'homme et la femme en présupposant de leurs qualités relatives. Dans cet ordre « naturel » indépassable, l'homme apparaît comme supérieur à la femme. Lorsque cette dernière s'engage dans une activité essentiellement masculine, le constat selon lequel « *ça c'est très très bien passé* » s'accompagne d'un certain étonnement. Reprenant les termes d'Albert, on peut constater qu'à cette occasion « *elle s'est bien démerdée* », pour une femme, serait-on tenté de dire. L'infériorité de la femme concernant la maîtrise de la machine est donc un préalable, une grille de lecture à partir de laquelle les usages genrés de l'objet vont être interprétés. Si la motarde est « *plus prudente* » et « *moins attirée par la vitesse* », cela est du, aux yeux des motards rencontrés, non à une plus grande « *conscience du risque* » mais à une « *maîtrise moindre* ». Du fait de leurs caractéristiques physiques, c'est-à-dire le postulat de leur moindre force, les motardes se voient dotées de capacités potentielles de maîtrise inférieures à leurs homologues masculins. Une preuve est parfois assénée à l'ethnologue, dont le caractère absolu paraît indiscutable aux pratiquants : si les motardes maîtrisaient autant que les hommes, leur nombre serait plus élevé. Pour Albert cette affirmation est exacte du fait de la difficulté du passage du permis et des contraintes imposées par la circulation en moto (nous soulignons) :

« *Et puis bon le permis il a l'air euh... j'ai vu le permis ça a l'air dur... Alors, bon y'a quand même un problème hein de la moto hein, ah oui, il faut bien reconnaître que euh... enfin c'est pas macho hein, c'est pas en particulier que je dis ça (il parle tout bas depuis « enfin »)... Euh... c'est quand même vachement plus physique qu'une bagnole, j'veux dire faire 500 kilomètres en bagnole et 500 kilomètres à moto... c'est quand même pas la même tartine hein (…)* »

Ainsi, les femmes sont moins nombreuses dans les rangs des « *passionnés de moto* » car la formation et l'usage de la moto sont surmontables uniquement, pour les motards sollicités, si l'on présente les qualités viriles essentielles, au nombre desquelles on peut en premier lieu compter la force.

Ce discours reste pourtant le plus souvent le fait de motards. C'est une des difficultés inhérentes à ce terrain : comment entendre la voix des motardes dans un univers qui les place en position dominée ? Il faut pourtant les entendre, si l'on ne veut pas résumer la question du genre au sein de la « *passion de la moto* » au discours masculin.

Qu'en disent les intéressées ? Entre revendication d'autonomie et intériorisation de la domination masculine.

Le point de vue féminin a rarement voix au chapitre dans le cadre de nos expériences de terrain. Les motardes rencontrées étaient systématiquement accompagnées de leur concubin, compagnon, mari ou ami. Comment, dès lors, entendre ce que les femmes peuvent avoir à dire de leur pratique, hors de l'influence du point de vue masculin ? L'observation participante montre sans doute ici ses limites, en lien au paradoxe de Labov : comment observer la manière dont les choses se passent lorsqu'on ne les observe pas ? Comment saisir le discours des motardes entre elles alors que l'observateur est lui-même identifié comme motard ?
Pour ce faire nous nous sommes tournés vers d'autres sources de données, écrites ou orales. Parmi ces dernières, un document audio apparait particulièrement enrichissant : l'enregistrement radiophonique d'une émission intitulée « Mi-ange, Mi-démon »[531]. On y entend les motardes du moto club « Dark Angels », précisant leur intérêt pour l'usage de la machine.

En premier lieu, il est remarquable qu'elles reviennent sur le qualificatif utilisé pour désigner la passagère : « *sac de sable* ». Il semble ne pas emporter leur adhésion. Ainsi, elles vont critiquer l'association courante entre motarde et « *SDS* », car, en leur sens, une motarde s'écarte de la position de passagère pour « *piloter sa propre moto* ». La motarde s'éloigne alors de la passivité associée à la passagère. Les membres du moto-club cité disent au contraire apprécier les sensations de conduite, maîtriser la puissance, tout comme les hommes. Les pratiquantes se rapprochent ici du discours des hommes, engagent un modèle similaire malgré le jugement dévalorisant des « *passionnés* » de sexe masculin. Pour l'éviter, les motardes du club vont rouler « *entre filles* », loin du regard des « *hommes* », « (…) *on a gagné notre indépendance à partir du moment où on a passé le permis moto* », ajoute l'une

[531] Un reportage diffusé sur *France Culture*, dans le cadre de l'émission « Les pieds sur terre », du 2 avril 2008. La thématique abordée dans cette série de 5 reportages est celle des « Bandes », dont le document présenté est le troisième opus : « Mi-ange, Mi-démon ». Durée : 26min. Reportage de Nadjma Bouakra, réalisation : Séverine Cassar. Merci à Anatole Yapo pour m'avoir indiqué cet enregistrement particulièrement riche.

d'elles. Les motardes confirment donc que le rôle de passagère est cantonné à la passivité. S'en affranchir est alors possible, par le « *passage* » du permis, faisant des passagères des motardes revendiquant leur autonomie. Le permis moto est alors preuve d'émancipation, même si la réalité vécue qu'évoquent les motardes démontre un traitement inégal.

Pour les motardes du club « Dark Angels », les sorties mixtes sont l'occasion pour les motards de les mettre à l'écart, selon deux registres : démontrer leur maîtrise inférieure en se tournant vers la performance à outrance ; les infantiliser en mettant en avant de manière caricaturale cette même infériorité supposée. D'où le besoin de se retrouver « *entre filles* » :

« *Alors, si on a autant de plaisir à faire de la moto avec son homme, pourquoi on se retrouve entre filles le samedi soir, pour faire de la moto ?*

Parce que c'est pas pareil la moto entre filles, c'est… quand on roule avec des garçons ils ont tendance soit à mettre la barre très haut… en tant que bons machos, à dire : de toute façon les filles ça suit pas et si ça veut s'intégrer et ben ça a qu'à faire comme les garçons ! Ou alors ils se transforment en papa-poules, à la limite de l'insupportable, à se retourner toutes les trois minutes, à vérifier qu'on est pas tombé, qu'on a bien mis notre clignotant, qu'on accélère quand il faut, qu'on a bien freiné avant le virage… alors qu'entre filles on a aussi les même difficultés, les mêmes complexes. Y'en a plein qui sont des… des vraies pitchounettes, et ben il faut pouvoir s'expliquer qu'entre nous on va prendre des bottes à semelles compensées et que y'a pas de honte à ça, parce que sinon on touche pas par terre ! On a pas honte de se dire que et ben on se fait des frayeurs, on a peur, on est un peu gourdes et gauches parfois mais c'est rigolo, on continue, et c'est aussi comme ça qu'on progresse. »

Deux éléments sont remarquables dans cet extrait : les femmes protestent quant à l'attitude condescendante ou provocante des motards, tout en intégrant le principe de la division sexuée des capacités de maîtrise. Rouler « *entre filles* » est à la fois une manière d'éviter le jugement défavorable des motards et une intériorisation de la supposée infériorité de maîtrise de la femme. En effet, les motardes s'exprimant ici disent se mettre à l'écart car elles sont « *un peu gourdes et gauches* ». En s'engageant dans une pratique essentiellement masculine, elles adhérent aux représentations que le groupe fournit : les capacités de maîtrise de la femme sont inférieures à celles de l'homme. Un exemple l'illustre : les motardes membres du moto club « Dark Angels » évoquent différents cas de « *honte* » vécues au fil de leur carrière. Tous leurs exemples ont en commun de présenter la posture immobile comme honteuse : quand elles ne parviennent plus à bouger la moto suite à un stationnement en pente, ou à rabattre la béquille centrale. On remarque que ce sont les mêmes hontes que celles que nous avons évoquées pour les hommes, à une différence près : les femmes l'interprètent comme un problème spécifiquement féminin, du fait de leur plus faible force, alors que les motards mettaient leurs

erreurs sur le compte de l'inattention, du peu d'expérience, ou de la malchance. La représentation selon laquelle la femme est « *naturellement* » plus faible que l'homme est donc partagée par les hommes et femmes motard(e)s.

Une virilisation des pratiquantes.

Geneviève Pruvost souligne que dans le cas d'une femme dans un « métier d'homme » comme la police, celle-ci est placée dans une zone trouble où elle doit gérer son identité de genre, et justifier de son insertion dans cet univers que les profanes vont estimer inadapté à une femme[532]. C'est tout autant le cas de la femme policier[533] que de l'ethnologue féminine sur un terrain fortement masculinisé[534]. Dans les deux cas, on note que l'engagement dans une pratique masculine tend à viriliser les femmes, ou tout du moins à atténuer les signes de leur genre.

On peut donc, en montant en généralité à partir de cet exemple et de nos constats de terrain, parler de virilisation croissante de la femme au fur et à mesure que son engagement s'approche de celui des hommes. La motarde est ainsi davantage virilisée que la passagère.

Comme le souligne Christine Mennesson, la femme dans un monde d'hommes est virilisée, il lui reste alors peu d'espace pour exprimer sa féminité[535]. Ainsi, même lorsque les pratiquantes s'approchent du modèle masculin, les différences subtiles vont être surinvesties symboliquement. Il en va de même des motardes que l'on peine à identifier sous l'équipement spécifique à la conduite d'une moto : le casque masque leur visage, les gants leurs mains, le blouson leur poitrine, l'ensemble du corps est couvert, à l'exception de quelques zones. Ces dernières vont être surinvesties, à l'image des « *yeux de biche* », de la « *queue de cheval qui dépasse du casque* » ou encore de quelques jeux avec l'équipement tels que le port d'une broche, le choix d'un équipement coloré (rose ou blanc en général, couleurs peu présentes dans l'équipement masculin), de chaussures à talon (certaines bottes moto sont aujourd'hui

[532] Pruvost, G., « Enquêter sur les policiers. Entre devoir de réserve, héroïsation et accès au monde privé », *Terrain*, n°48, 2007, p.131-148

[533] *Ibid.*, cf. « La propension à l'héroïsation », p.134-136, partagée par les hommes et les femmes policiers, même si ces dernières vont parer la virilité typique du corps de métier des atours de la féminité, à travers des compétences spécifiques et relationnelles, telle que la propension à atténuer les conflits.

[534] *Ibid.*, cf. « Quand le chercheur est une chercheuse… », p.142-144, où l'auteure présente les deux métamorphoses possibles sur le terrain policier : se viriliser et parer cette virilité de quelques atours féminins pour devenir une figure « limite », à l'image de J. Hunt, ou s'approcher d'une « forme d'asexuation » en atténuant les signes de féminité.

[535] Mennesson, Christine, *Etre une femme dans le monde des hommes*, Paris, L'Harmattan, collection « Sports et société », 2005

équipées de talons, à l'attention exclusive des motardes) ou de « *jeans sérés* » afin de souligner « *un joli petit cul* » sur la selle de la moto, dixit une motarde.

Difficile d'être féminine à moto ?

Dans un échange sur un forum français, un message intitulé « *Une attirance pour les motards ?* », présente la difficile préservation de la féminité que subit la motarde[536]. En effet, elle se voit virilisée par le port de l'équipement et par les contraintes issues de la pratique en elle-même. Comme le souligne Valentine, difficile d'être féminine une fois équipée « comme un motard » :

« *Je crois que les demoiselles du site ont plutôt le même problème, petit derrière perché sur une moto, ça peut faire rêver… jusqu'à ce qu'on enlève le casque et que l'on constate une chevelure ébouriffé, un maquillage dégoulinant, dans des fringues pas forcement sexy… (…) les filles du forum vont plutôt regarder la bécane que le bonhomme … enfin bon si c'est un joli derrière musclé ça peut être maté (regardé)* »[537]

La motarde est donc un motard comme les autres. La pratique a tendance à la viriliser, comme on peut le lire dans « Miss MJ »[538] à propos, entre autres, d'Audrey, le « *garçon manqué* », comme elle se définit elle-même. Cette dernière dit essayer d'être féminine, par le choix de son équipement et le comportement adopté en conduite. Pour Isabelle, les hommes se sentent attaqués dans leur identité masculine face à ce manque de distinction. Elle qui dit apprécier le même type de machines que les motards, à savoir les motos « *rapides et puissantes* », convient qu'il est nécessaire de les rassurer…
Plus loin est présenté le récit de « Caro », arguant du fait que son « *homme, qui n'est pas motard* » est pourtant « *plus fort et viril qu'elle* », évitant de questionner l'attribution des qualités viriles :

« *Au bout d'une semaine d'efforts intenses (à essayer de faire démarrer sa moto), Caro finit par craquer et… appelle son chéri ! Après avoir rebranché le tuyau d'arrivée d'essence défaillant, il a quand même poussé la moto dans la neige pendant un bon moment… Comme quoi, ça sert d'avoir un*

[536] http://www.lerepairedesmotards.com/index.php
[537] Le propos a été modifié afin d'en faciliter la lecture. Le texte original est le suivant : « *ben je crois que les demoiselles du site ont plutôt le meme pb, petit derriere perché sur une moto, ça peut faire rever …. jusqu'a ce qu'on enleve le casque et que l ont constate une chevelure ebourrifé, un maquillage degoulinant dans des fringues pas forcement sexy …. (…) les filles du forum vont plutot regarder la becanne que le bonhome … enfin bon si c un joli derriere musclé ça peut etre matté* ».
[538] *Moto Journal Spécial Femme*, « Miss MJ », supplément à *Moto Journal* n°1568, 15 mai 2003, et plus spécialement ici une série de portraits de femmes : « Motardes Face au miroir », p.40-44, par Claire Gibourg

mec ! Le Christopher en question en rigole mais ça l'énerve un peu de ne pas avoir son permis et d'être passager. »

Même les femmes les plus engagées dans la « *passion moto* », à savoir les motardes, confirment le bien fondé de la division des genres selon la variable essentielle de la force et de la maîtrise. Dans le dernier cas, un homme non motard démontre sa maîtrise supérieure à une motarde, concernant la connaissance de la machine, à travers sa mécanique, un domaine décrit le plus souvent comme peu intéressant pour les femmes, tant de leur point de vue que de celui des motards rencontrés.

<u>L'indépassable différence de genre.</u>

Les femmes peuvent donc s'engager de différentes manières dans une carrière motarde, ou en lien à la carrière motarde de leur conjoint/ami/mari. Les fondements sur lesquels leur accès au monde de la moto a été rendu possible sont les suivants :

-les femmes sont le plus souvent exclues de la propriété de la machine, mais son usage est permis, principalement comme passagère, voire, de manière peu fréquente, en conduite, si la femme est titulaire du permis moto ;

-les femmes sont fréquemment exclues de la propriété et de l'usage des machines les plus performantes (principalement les motos « sportives », qui sont « *trop puissantes* ») ou les plus efficaces (« *GT* » ou « *sport-GT* » pour cause de « *poids trop important* »), les femmes possédant une moto se tournant en priorité vers des motos « *légères* » et « *basses* », celles que les motards considèrent comme des « *motos de débutant* » ;

-les femmes sont généralement exclues de la manipulation de la machine, permettant l'accès à la maîtrise, donc au prestige dans les arènes d'habileté motardes. Elles sont « passives » dans l'immense majorité des cas, ce que traduit l'image du « *sac de sable* », entretenue bien souvent par elles-mêmes, légitimant par leur discours la domination des motards sur les femmes : « *il faut la tenir la machine* », « *moi je n'oserai pas* », etc. ;

-les femmes accèdent parfois à l'usage de l'objet, nous verrons selon quelles conditions.

2. Un lieu de construction de l'identité masculine.

Pour nombre d'auteurs, que Françoise Rault réunie dans une synthèse concise, l'époque contemporaine est caractérisée par une remise en question du modèle essentiel de l'opposition entre virilité et féminité[539]. L'homme ne parviendrait alors plus à se construire en tant que tel, du fait de représentations courantes ne traduisant plus une opposition binaire :

« La construction de l'identité masculine serait devenue plus difficile. Par le passé, être un homme revenait le plus souvent à prouver qu'on était viril, c'est-à-dire courageux, fier et fort, avare de sentiments et efficace dans ses conquêtes (militaires ou amoureuses)… Mais une succession de transformations sociales auraient eu pour effet de dévaloriser les traits traditionnels de la culture masculine : on peut citer, parmi d'autres changements, l'augmentation de l'activité salariée des femmes, la maîtrise de leur fécondité (…). La société française, comme d'autres sociétés démocratiques occidentales, aurait ainsi subi une féminisation progressive de ses mœurs et valorisé le relationnel, les sentiments et la sensibilité plutôt que la force, l'impétuosité et l'agressivité. (…) Bref, l'homme viril, cet « homme dur » qui constitue l'idéal-type de la masculinité laisserait la place à une « homme mou » (…). »[540]

La construction de l'identité masculine deviendrait alors problématique car elle perdrait en sens, ainsi qu'en simplicité d'identification et d'application au niveau des comportements individuels. Dans ce cadre, il apparaît important de saisir comment l'homme continue à se construire en tant qu'homme, malgré l'évolution des modèles et le flou des références au genre. Nous postulons ici que l'homme contemporain crée un espace où son imaginaire va pouvoir s'inscrire, un lieu-relai pour faire perdurer ses représentations et se construire en tant qu'homme. Il nous semble que ce qu'il est coutume de nommer « *la passion de la moto* » constitue un des lieux où l'homme contemporain peut se construire, notamment en mettant à distance les femmes.

2.1. Modalités de l'engagement féminin dans un monde d'hommes.

Prouver sa virilité, sa qualité d'homme, impose d'être soumis au regard d'une communauté à même de juger de la qualité de la démonstration de maîtrise réalisée au sein de l'arène d'habileté motarde. Les actions alors engagées mettent en œuvre deux caractéristiques essentielles du « style de la masculinité » : une activité qui nécessite de la « force physique »

[539] Rault, Françoise, « Avant-propos », in Rault, F., « L'identité masculine », *Problèmes politiques et sociaux*, n°894, nov. 2003, p.5-10
[540] *Ibid*., p.6

et une « maîtrise technique »[541]. De plus, l'usage de la moto est un moment d'« entre soi », entre hommes. Nous avons vu que les femmes sont le plus souvent absentes ou reléguées au rôle de passagères. Seules quelques motardes font exception en s'engageant dans une carrière, ce qui va partiellement les viriliser. Elles sont alors soumises à un brouillage de leur identification genrée. L'arène motarde peut donc être qualifiée d'entre soi masculin, au sens d'un entre soi marqué par le référentiel propre à un genre, au-delà de la rare présence du « sexe faible ».

Nous sommes donc confrontés à une « passion » permettant de penser la séparation des genres et de renforcer les identifications, notamment par imitation dans un « entre-soi » masculin. Ce constat fait écho à une de nos lectures, et plus précisément au cas de la « maison des hommes » que Maurice Godelier évoque suite à son observation des Baruya : un lieu de sociabilité masculine, ou l'homme peut se construire à l'écart du monde féminin[542]. La « *passion de la moto* » pourrait alors constituer un lieu métaphorique au sein duquel le motard va construire et/ou renforcer sa masculinité. La présence de quelques motardes pose pourtant question : comment peuvent-elles accéder à ce monde masculin ? Si elles en viennent à acquérir les normes genrées habituellement propres aux hommes par l'usage de la machine, comment ont-elles été acceptées au sein de cette « maison des motards » ?

Un engagement féminin sous tutelle masculine.

Lorsque Nadja Bouakra questionne les motardes du club exclusivement féminin « Dark Angels » sur la raison pour laquelle des femmes passent leur permis moto et acquièrent une machine, elles répondent d'une seule voix :

« *En général les motardes elles deviennent motardes parce qu'elles ont été passagères, parce qu'elles ont des maris ou des chéris qui sont motards (une autre complète :) et qu'elles en ont marre d'être à l'arrière de selles pas confortables ! Et qu'elles préfèrent conduire !* » [543]

Après avoir contrôlé cette piste par rapport aux différentes carrières motardes que nous avons pu dresser, le constat est clair : toutes les motardes rencontrées ont engagé une carrière

[541] Voir par exemple sur cette question Sollberger Jeolás, Leila, « Les courses illégales de voitures : le cyberespace comme terrain ethnographique », *Altérités* vol. 5, n° 1, 2008 : 54-64 et plus particulièrement p.59-60

[542] Godelier, Maurice, *La Production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996

[543] Un reportage diffusé sur *France Culture*, dans le cadre de l'émission « Les pieds sur terre », du 2 avril 2008. La thématique abordée dans cette série de 5 reportages est celle des « Bandes », dont le document présenté est le troisième opus : « Mi-ange, Mi-démon ». Durée : 26min. Reportage de Nadjma Bouakra, réalisation : Séverine Cassar.

motarde suite au contact avec la « *passion* » par l'intermédiaire d'un homme. Il ne s'agit pas uniquement d'un conjoint/compagnon ou mari. Parmi les « Dark Angels », Joyce explique par exemple qu'elle en était venue seule à la pratique de la moto, pour nuancer immédiatement le propos en déclarant que son père et son beau-père étaient motards et avaient influencé ce choix. Concernant nos informatrices, Joëlle et Sylvie sont venues à la moto sur incitation de leurs maris, et après une période de quelques années en passagères, Sophie par l'intermédiaire de son frère, Magalie de son père, etc. La plupart des rencontres fortuites avec des motardes sur le terrain confirmaient ce fait : elles étaient systématiquement accompagnées d'un homme, mari, compagnon, père, frère ou cousin dans les cas observés. Il apparaît donc que les hommes et femmes engageant une carrière motarde expliquent son origine par l'influence d'un motard de sexe masculin, ami ou membre de la famille. On peut donc émettre l'hypothèse non d'une initiation mais, *a minima*, d'un accès à la « maison des motards » conditionné par l'accompagnement d'un homme. Le motard initié va autoriser le passage et l'engagement dans une carrière.

Remarquons que ce cas de figure n'est pas spécifique à la pratique de la moto, il est également constaté par Nicolas Penin concernant l'engagement de femmes dans des pratiques sportives à risques, qui sont en majorité masculines et constituent à ce titre des lieux d'expression de la virilité des pratiquants[544]. Selon l'auteur, la socialisation des actrices des sports à risques mène à un constat récurent : elles s'engagent dans ce type de pratiques par le biais de leur père, frère ou de leurs « copains et amants »[545]. Sans doute s'agit-il d'une spécificité des « entre-soi » marqués du sceau de la virilité, exigeant un parrain ou intermédiaire masculin afin de permettre exceptionnellement l'entrée de la femme dans un univers particulièrement marqué symboliquement. Dans cet univers est écartée l'option d'un égale valeur des genres, au bénéfice d'une valorisation du genre masculin. L'homme introduit donc au monde d'hommes, à l'image des « premiers apprentissages » du passionné de football qu'évoque Christian Bromberger, qui se réalisent « sous la houlette d'un père ou d'un oncle. »[546]

[544] Penin, Nicolas, « « L'amour du risque ». Modes d'engagements féminins dans les pratiques sportives à risques. », *STAPS*, 2004, n°66, p.195-207
[545] *Ibid.*, p.202-203
[546] Bromberger, Christian, *Le match de football, ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, Editions de la MSH, 1995, citation p.284

2.2. La métaphore de la « maison des motards ».

Pour l'ethnologue travaillant au sein de sa société d'appartenance, il est nécessaire de prendre du recul par rapport à ses références. Pour ce faire, l'ethnologue se tourne classiquement vers les sociétés dites exotiques. Nous prenons ce parti en nous penchant sur la société Baruya, étudiée par Maurice Godelier[547]. Premier intérêt de ce rapprochement : la société Baruya et celle occidentale ont en commun un principe de domination masculine, dans des proportions il est vrai très différentes et à travers des faits dont la diversité ne doit pas être négligée. M. Godelier évoque d'ailleurs entre autres objectifs de son travail celui d'« (…) analyser de près les mécanismes et les idées qui, chez eux, organisent et légitiment la domination masculine qui existe aussi chez nous sous d'autres formes. »[548] Deuxième intérêt de ce rapprochement : prendre de la distance en observant notre société comme une société exotique, en utilisant des catégories, ou manières de concevoir l'organisation sociale et les places sexuées, étrangères. De cette manière nous pouvons mettre en lumière ce qui nous apparaît trop souvent sous le registre de l'évidence. Nous allons donc nous tourner vers les données issues du travail de terrain afin de saisir dans quelle mesure l'hypothèse du monde des « *passionnés de moto* » comme « maison des motards » peut être valide, au regard des caractéristiques de la « maison des hommes » Baruya, permettant de saisir ce qui se joue et s'organise dans ces lieux, réels ou métaphoriques.

Dans le contexte occidental, contrairement au contexte Baruya qu'évoque M. Godelier, il n'existe guère de lieu séparant physiquement et de manière absolue les hommes des femmes. Nul équivalent à ce marquage spatial et symbolique réalisé à l'aide d'une « palissade » qui délimite « un espace strictement interdit aux femmes. »[549] Il existe tout au plus des près carrés de la masculinité, des domaines où les femmes sont très minoritaires. Nulle pratique ne semble aujourd'hui interdite aux femmes dans nos sociétés.
De plus, Maurice Godelier précise, dans le Postface de *La Production des Grands Hommes*, « Les Baruya en 1996 », que la société Baruya a évolué depuis son étude et la publication initiale de l'ouvrage en 1982[550].

[547] Godelier, Maurice, *La production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996
[548] *Ibid.*, p.10
[549] Godelier, Maurice, *La production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996, p.31
[550] *Ibid*., Postface « Les Baruya en 1996 », p.361-370

Il fait ainsi le constat de la perte d'intensité de la séparation entre maison des hommes et femmes :

« Ce qui a certainement le plus changé chez les Baruya, ce sont les rapports entre hommes et femmes et entre les générations. Bien que les garçons qui restent au village soient toujours initiés et vivent dans la maison des hommes que traditionnellement ils ne devaient quitter que pour aller dans la forêt en évitant tout contact avec les femmes, on les voit maintenant traverser les villages et discuter avec les filles. »[551]

La séparation totale entre monde des hommes et des femmes que décrivait l'auteur a donc vécu, sans pour autant faire perdre sa fonction à la « maison des hommes ». Enfin, les femmes ne sont plus aujourd'hui perçues uniquement par les hommes Baruya par leur « pollution » et contredisent plus ouvertement les « symboles de la supériorité masculine. »[552] Comme en tout lieu, les rapports entre les sexes et la domination masculine sont questionnés chez les Baruya. Une telle forme pourrait donc exister au sein d'un contexte différent. C'est l'idée que nous souhaitons souligner par le biais de la métaphore « maison des motards ».

2.3. L'initiation menant au statut d'homme.

L'acquisition d'expérience.

La « maison des hommes » est le lieu ou le « garçon » devient « homme », à travers différentes étapes que les Baruya nomment « apmwélo ». Par le biais des quatre stades de l'initiation dans un « monde exclusivement masculin », entre la « première initiation » et le « mariage » se constitue une identité d'homme[553]. Si dans le cas de la « maison des motards » des étapes ne sont pas clairement perceptibles, du fait de l'absence de rites codifiés et reproduits à l'identique, nous pouvons souligner une évolution du statut au fil de la carrière motarde. En effet, comme nous l'avons souligné précédemment, la connaissance motarde se transmet par le biais de l'acquisition d'expérience, à travers des épreuves surmontées, par exemple l'évitement des « *pièges de la route* », ainsi que par le biais des échanges d'expérience. Au sein de la maison des hommes Baruya, les initiés des stades supérieurs ont autorité sur les plus jeunes ; dans nos sociétés, en l'absence de rites d'initiation, la progression

[551] *Ibid.*, p.365
[552] *Ibid.*, p.368
[553] *Ibid.*, notamment « Le cycle de la vie d'un homme » p.61-74, dont les essentiels sont résumés dans le tableau présenté p.62

vers le statut d'homme est le fait d'un processus cumulatif d'acquisition d'expérience. Le motard expérimenté, qui « *en a vu* » (Pascal) pourra alors transmettre celle-ci aux jeunes motards et devenir une figure de séniorité, un référent. C'est d'ailleurs bien souvent en évoquant ma propre carrière motarde que les discours évoluaient sur le terrain : untel stoppait son récit afin de me questionner sur le « *Tourist Trophy* », Thomas souligna que, « *pour un jeune* », j'avais « *bourlingué* », etc., différentes manières de montrer la reconnaissance de l'expérience acquise. Le statut de l'ethnologue, comme celui du motard, dans les interactions quotidiennes est conditionné par l'expérience qu'il mobilise en conversation et en conduite.

Epreuve, douleur et épuisement.

Le plus souvent, un motard expérimenté est un motard qui a chuté. Pour certains, comme l'évoque ironiquement Lucien : « *si t'as pas chuté, si t'as pas gouté le macadam, t'es pas un vrai motard !* » (Lucien se déclare « *motard du dimanche* » et précise qu'il n'a jamais chuté, même s'il s'est « *fait quelques chaleurs (frayeurs)* »). Un lien peut être fait entre acquisition du statut d'homme et affrontement du danger et de la douleur. Dans le cas des Baruya, nous savons que l'initiation suppose la douleur, par l'utilisation de pointes en défenses de cochon enfoncées dans le front lors de l'initiation, et le biais de l'épuisement dû à un effort continu (danser toute la nuit).

Concernant les motards fréquentés, l'acquisition d'expérience passe par la survie à l'éventualité de l'accident, ainsi que par le dépassement de certaines épreuves lors de l'usage de la machine. Il s'agit principalement, selon nos constats de terrain, des longs trajets, épuisants à moto, d'autant plus s'ils sont réalisés sur une courte période. Réaliser l'aller-retour Milan-Douglas en quatre jours, comme les motards italiens rencontrés à Calais, sur la route du « *Tourist Trophy* », est de ceux-là. Passer ces épreuves peut être saisi comme une initiation, car ce vécu fait beaucoup pour la reconnaissance de la valeur d'un motard auprès de ses semblables. Il est remarquable que ces situations de trajets davantage risqués, car menés à rythme rapide ou dans des conditions adverses (par exemple au cœur de l'hiver), sont très peu féminisées en comparaison de la pratique courante. Nos carnets de terrain témoignent en effet de l'absence des femmes lors de ce type de sorties, à l'exception de la compagne de Thomas en direction du « *Tourist Trophy* », mais il s'agit d'une passagère, non d'une motarde. Nous avons également pu constater la présence de quelques femmes (trois selon nos carnets de terrain), dans le campement hivernal de l'« *Altes Elefantentreffen* », ce qui suppose qu'elles ont participé au trajet dans des conditions adverses (les 30 derniers kilomètres menant au site

étaient couverts de neige, ce qui s'avère particulièrement délicat à moto), elles aussi en tant que passagères. Ces « *virées* » exceptionnelles entraînent un surcroît de risque, faisant pour partie la valeur de ces voyages, d'après nos informateurs. Les femmes et enfants en sont absents. Ils sont retrouvés au retour, comme les hommes Baruya initiés vont terminer leur initiation en retournant dans le village ou les femmes et les enfants attendent[554].

L'ethnologue, après l'épreuve du long trajet sous une pluie battante.

Devenir un homme, par l'expérience de la « passion ».

On peut donc conclure que la « maison des motards », dans le contexte occidental, est un lieu métaphorique permettant aux hommes en devenir de recréer un temps où la construction identitaire est possible, où l'acquisition progressive d'expérience à l'écart des femmes permet d'affirmer son statut vis-à-vis de ceux s'engageant sur la même voie. Leur supériorité est alors traduite par des échanges à sens unique : l'expérimenté profère, le motard novice écoute et en tire des enseignements qu'il appliquera à son tour, afin d'acquérir expérience et statut. En l'absence de rite de passage, certains individus vont se tourner vers leur « *passion* » afin de penser leur passage au statut d'homme, à travers ce qui fournit du sens depuis que l'homme existe : l'épreuve. Ici, elle est constituée de risque, de fatigue, de douleur potentielle, voire de

[554] Godelier, Maurice, *La production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996, p.66-67 sur le parcours spatial et les épreuves de l'initiation des hommes Baruya, de la maison des hommes au village.

possibilité de la mort. Surmonter ces difficultés va confirmer la valeur de l'individu engagé, faisant de lui un motard accompli en même temps qu'un homme, détenteur de force physique, d'endurance et de capacités à maîtriser la machine. Devenir motard, par l'acquisition de l'expérience et le dépassement d'épreuves, c'est donc devenir homme.

3. Un discours sur la virilité.

3.1. Préalables.

Qu'entends-t-on par virilité ?

On peut la définir avec Pascale Molinier et Daniel Welzer-Lang :

« (…) La virilité revêt un double sens : 1. Les attributs sociaux associés aux hommes, et au masculin : la force, le courage, la capacité à se battre, le « droit » à la violence et aux privilèges associés à la domination de celles, et ceux, qui se sont pas, et ne peuvent pas être, virils : femmes, enfants… 2. La forme érectile et pénétrante de la sexualité masculine. La virilité, dans les deux acceptions du terme, est apprise et imposée aux garçons par le groupe des hommes au cours de leur socialisation, pour qu'ils se distinguent hiérarchiquement des femmes. La virilité est l'expression collective et individualisée de la domination masculine. »[555]

Cette définition désigne les pistes à suivre : certaines capacités, qui doivent être prouvées dans les faits (force, comme nous l'avons vu, mais aussi courage, capacité à la violence et sa légitimité) et un engagement qui doit prouver la différence entre le viril et ce qui en est exclu (les femmes, les enfants).

[555] Molinier, Pascale et Welzer-Lang, Daniel, « Féminité, masculinité, virilité », *in* Hirita, H. Laborie, F., Le Doaré, H. et Sénotier D. (éd.), *Dictionnaire critique du féminisme*, Paris, PUF, 2000, p.71 (« Virilité, masculinité, féminité »)

Un lieu d'exercice de la virilité.

La « *passion de la moto* » permet d'incarner les valeurs de la virilité, celles qu'il faut acquérir pour devenir homme. Si l'on se tourne vers une autre « passion », celle, « partisane », du « match de Football », le même terreau fertile peut y être décrit. Pour Christian Bromberger :

« (…) le football nous apprend comment on fabrique, chez nous, les hommes : sous les préaux des écoles comme sur les terrains de fortune, se déclinent, dès l'enfance, les valeurs essentielles : force, ruse, habileté, solidarité collective. »[556]

Ces valeurs de la virilité se retrouvent sur notre terrain. La force est associée au motard et non à la motarde, ce que démontre par exemple le choix de la machine en fonction de son poids et de sa puissance. La ruse motarde se rencontre sous le vocable de « *liberté* », par sa capacité à s'affranchir du trafic embouteillé des métropoles, à se « *faufiler* » alors que les autres ne peuvent qu'attendre. L'habileté du motard est nécessaire afin d'éviter l'accident, comme le soulignait Albert, qualifiant tous les motards d'« *adroits* », alors que pour David, par exemple : « *A moto tu maîtrises, t'as pas le choix ! Si tu maîtrises pas t'es mort !* ». Enfin, la solidarité collective n'est plus à prouver au regard de la valeur centrale dans les discours des motards rencontrés : la « *solidarité* ». Par la « passion de la moto », il est donc possible d'incarner dans des faits les caractéristiques de la virilité, tout en affirmant que ces qualités essentielles sont présentes chez les pratiquants.

Prendre au sérieux ce discours, en écartant la tentation ethnocentriste.

Nous prêterons tout particulièrement attention ici à ne pas ironiser sur le discours de la virilité mis en œuvre par les motards. Nous allons le prendre au sérieux, afin de saisir son sens. La tentation est en effet grande de dénoncer les propos « basiques » ou « vulgaires » des informateurs. Ils ne le sont que d'un point de vue ethnocentrique.

[556] Bromberger, Christian, *Le match de football, ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, Editions de la MSH, 1995, p.292

Pour nous en préserver, écoutons la mise en garde de Françoise Rault :

« (…) avant de vouloir condamner toute forme de virilité, il faut mesurer ce que le discours sur la disqualification des conduites viriles a d'ethnocentrique. Il est certainement d'autant plus facile de fustiger la virilité que l'on s'inscrit dans un environnement diplômé, tertiaire et urbain… »[557]

Critiquer l'expression de la virilité est une facilité ethnocentriste à laquelle nous ne céderons pas. Il s'agit d'entendre et d'interroger le discours motard, non de le disqualifier.

Des expressions signifiantes.

La question de la virilité est parfois mise en jeu dans les discours motards par des allusions à l'homosexualité. Une formule couramment rencontrée révèle ce type de perspective, qualifiant la machine achetée ou celle d'un autre motard, à l'issue d'un essai, par l'expression : « *C'est pas une moto de PD !* » La proférer c'est affirmer que pour utiliser une telle machine, et la maîtriser, il faut nécessairement être viril. L'objet vient donc prouver ici la qualité de celui qui le « *chevauche* ». Cette expression est complétée par tout un ensemble de variantes relevées au cours du travail de terrain, reprenant la même thématique essentielle, les plus fréquentes étant : « *ça pousse velu* », « *c'est couillu* », « *c'est plutôt une moto d'homme* », « *pour conduire ça, il faut en avoir* », conduire une moto « *ça donne la banane* » (à la fois métaphore du sourire et de l'érection selon la formule : « *la banane sous le casque* » / « *la banane sur la bécane* » ou « *sur la selle* ») ou « *ça me fait bander* », notamment par le biais de l'« *accélération virile* » que permet la machine, du fait de sa « *puissance dévastatrice* ».

Les attributs masculins classiques, du poil aux testicules en passant par la verge, sont associés à celui qui va utiliser la machine. Ajoutons que l'objectif du motard lors de l'usage de sa moto est de la faire tenir droite, de ne pas chuter, ce que l'on peut approcher d'une métaphore de l'érection. La moto peut également être « *dressée* » sur sa « *roue arrière* » lors du « *Wheeling* », la seule figure issue du « *stunt* » pratiquée par quelques motards, prouvant la puissance sexuelle de celui qui parvient à conserver cet état sur un temps long. Si la formule peut sembler osée, des indices incitent à la prendre au sérieux.

[557] Rault, Françoise, « Avant-propos », in Rault, F., « L'identité masculine », *Problèmes politiques et sociaux*, n°894, nov. 2003, p.5-10, citation p.7

En effet, la machine, symbole de puissance, est placée entre les jambes du motard, et certains des entretiens approfondis laissent apparaître des formules validant cette métaphore. Noël, par exemple, reprend le conseil qu'un formateur de moto école lui a signifié, alors qu'il critiquait sa conduite prudente à l'occasion de l'examen routier : « *tu as des centimètres cubes entre les cuisses, il faut t'en servir* ». Il ajoutera plus avant dans l'entretien, à propos des sensations de conduite : « *quand tu tournes la poignée, tu sens ce que tu as entre les jambes* ». La formule est explicite.

Seules quelques rares exceptions permettent aux motards d'ironiser quant à ces formules, lorsque les conditions de circulation sont particulièrement délicates. Ainsi, par exemple en circulation sur le périphérique parisien par une matinée pluvieuse où le brouillard le dispute à l'intensité du trafic, ou lors des « *virées hivernales* » au cours desquelles le thermomètre indique moins que 0°c, le motard déclare « *rouler en mode lopette* ». La « *lopette* », que l'on peut traduire par « homosexuel » ou opposé de l'homme véritable et viril, n'est alors pas réellement l'identité ressentie, ou associée au motard. La formule permet d'ironiser quant à la prudence du conducteur dans des circonstances qui l'imposent. En définitive, le fait de circuler à moto lors de conditions particulièrement adverses entraine « *prestige* » et « *respect* ». Le motard prouve donc sa maîtrise, ses capacités et son courage, bref, qu'« *il en a* », ce qui lui permet d'en rire. Comme l'affirme cette publicité ventant une marque de pneumatique (que les motards nomment une « *monte pneumatique* ») dans *Moto Journal*, les motards sont « *à part* » (selon l'expression de Noël) car :

« *Ceux que l'on remarque sont souvent les mieux montés…* »[558]

Poursuivons ces pistes par le biais d'une entrée qui nous semble explicite quant à la virilité motarde : le discours sur le « *courage* » propre au motard.

[558] *Moto journal*, n°1573, 19 juin 2003, publicité « Moto expert » p.83

3.2. « *Courage* » et exposition.

Les activités d'extérieur, comme les sports de plein air, à l'image de la « passion du football », ou encore le fait d'occuper l'espace de la rue, sont traditionnellement des domaines masculins, de même que l'ensemble des activités se déroulant au sein de l'espace public[559]. Il est possible d'affirmer qu'aujourd'hui, si le féminin n'est plus cantonné au domaine du domestique et de l'intérieur, la différence homme/femme s'explique toujours symboliquement à travers l'opposition entre extérieur et intérieur, renvoyant aux genres masculin et féminin.

Petite pause lors d'une « virée hivernale » en compagnie de Guillaume et Noël.

La « conduite intérieure » protège, la moto expose.

Les motards rencontrés évoquent très souvent la moto par opposition au moyen de locomotion le plus populaire sous nos latitudes : l'automobile. Dès le « *passage du permis* » de conduire catégorie A, l'opposition voiture/moto prend sens, représentée par l'opposition pratique/loisir, selon les termes des fiches-mémo des livrets de formation consultés. Entendons cette opposition car elle fait sens, soulignant que le désir motard est celui de l'alternative.

[559] Mignon, Patrick, *La passion du football*, Paris, Editions Odile Jacob, 1998

Si l'on se réfère à Edgar Morin, l'homme a un comportement parfois irrationnel quant à son automobile, du fait de la proximité symbolique entre celle-ci et la « maison »[560]. Symbole de « protection, sécurité, confort », elle entraîne « le sentiment d'être protégé. »[561] L'auteur ajoute que nos automobiles ont en commun une caractéristique : celle d'être de type « conduite intérieure », donc closes, permettant un hermétisme rassurant, menant à ressentir l'auto telle une maison. Au regard de cette piste, la moto apparaît comme une conduite « extérieure », de même que la voiture cabriolet dépourvue de capotage. Cette caractéristique essentielle de la machine impose le port d'un casque, ainsi que celui d'un équipement destiné à préserver les individus engagés des conséquences les plus néfastes de l'exposition aux aléas de la météorologie et de la circulation. La moto est, dans les discours motards et du fait de son architecture, extérieure, exposant le corps, alors que l'auto est symbole d'intérieur et de protection.

Les propos motards valorisent cette exposition, assertant qu'« *être en plein air, ça change la vie* » (David). Leur discours traduit la lassitude de l'enfermement dans une « *boite à roue* » et leur volonté de « *contact avec l'environnement* », notamment par le biais de la « *pression de l'air sur le casque et les épaules* », s'accroissant avec la vitesse.

Unis face au risque, « *solidaires* » et « *courageux* ».

Nous avons vu que pour les « *passionnés de moto* » la « *solidarité* » est une tradition qui s'applique dans les cas d'aléa mécanique ou d'accident de la circulation. Les motards disent s'unir dans l'adversité, face à l'ensemble des risques que la « communauté de pratique » partage. Salut et solidarité symbolisent la « *conscience du risque* » motarde et, de ce fait, une attitude que les motards qualifient de courageuse. Le motard s'engage malgré le risque, l'éventualité des ennuis mécaniques, de l'accident, voire de la mort. Il choisit la « *passion* » et fait donc un pas de côté par rapport à l'attitude courante consistant à circuler en automobile, symbole de protection devenant, dans les discours motards, enfermement.
Se dire solidaires, unis face à un risque, c'est également certifier que le risque est affronté volontairement. Le motard pense alors faire preuve de « *courage* ».
Nous savons que la moto s'oppose à l'auto du fait de l'exposition du corps du motard. Au cours de son déplacement, ce dernier n'est protégé par aucune enveloppe, si ce n'est celle de

[560] Morin, Edgar, *Sociologie*. Paris, Fayard, 1984 et plus précisément ici « 1965 : L'auto. » p.239-245
[561] *Ibid.*, p.242

son équipement, un rempart bien insuffisant face à l'énergie déployée dans un choc et ce dès les vitesses les plus basses. Comme le dit David, l'accident de moto « *ne pardonne pas* ». L'homme se sait donc vulnérable lorsqu'il circule en moto.

Son type d'engagement dans la carrière motarde traduit différents niveaux de « *courage* » et de prestige auprès des pairs. L'opposition entre « *motards du dimanche* » et « puristes » est ici encore pertinente. Le « puriste » est le modèle même du motard « *courageux* » : dans sa variante la plus prononcée, il ne circule qu'à moto et ne possède pas d'auto. Utiliser sa machine est pour lui un « *plaisir à l'année* » (David), qui impose de braver la circulation routière dans des conditions *a priori* exemptes de tout plaisir : températures négatives, pluies battantes, neige, brouillard, longs trajets en solitaire, etc. Les « *motards du dimanche* » disent d'ailleurs lui accorder du « *respect* », voire de « *l'admiration* », à l'image de Lionel, alors que je lui demande ce qu'il pense des motards qui roulent durant l'année entière :

« *Ah je dirais qu'ils sont motivés. Ils sont motivés parce que rouler par tous les temps c'est... c'est bien à partir du moment où t'as l'équipement, moi je sais que j'ai fait des virées, on a pas toujours le beau temps bon, du moment que t'es équipé ça va. Mais moi je dirais que je préfère le temps sec... j'ai rarement roulé sous la flotte... et puis je pense pas que j'ai le comportement et les réflexes qu'il faut pour rouler sous l'eau... il faudrait vraiment... la pratique. Et puis ça je veux dire je l'ai pas vraiment dans la mesure où je roule pas beaucoup.* »

Le « *courage* » associé au motard est donc à saisir en lien à son expérience. Plus l'homme est expérimenté, plus il a démontré sa force et sa maîtrise, donc plus il pourra se permettre de circuler dans des conditions adverses, les plus difficiles à surmonter, celles qui sont l'apanage des motards expérimentés. Au terme d'une sortie moto au cours de l'hiver 2007, par un temps très pluvieux qui a entraîné quelques glissades -heureusement sans conséquences- de la roue arrière de ma moto, Noël déclarait que c'est « *dans ce type de circonstances* » que l'« *on apprend le plus* ». L'expérience est donc nécessaire à la maîtrise et les conditions difficiles renforcent cette première.

David et Franck, dans deux entretiens dissociés, exposent le fait qu'il existe différents niveaux de « *courage* », alors que je leur demande s'ils circulent toute l'année à moto, et ce qu'ils pensent de ceux qui ne circulent qu'en été :

David: « *Toute l'année ! Y'a pas d'hiver, y'a pas de saisons pour moi ! Voilà, on gère mais on y va quoi ! En hiver... moi je roule là quoi. J'assure pas pour six mois ! (...) chacun son trip hein ! Maintenant c'est clair que l'idéal c'est de faire de la moto quand il fait beau.* »

Franck : « *Et ben euh je pense que, qu'ils ne sont pas bien courageux ! (...) C'est d'ailleurs souvent des frimeurs qui passent euh... plus de temps... à la terrasse des cafés qu'à rouler et qui ont... les*

dernières sportives les plus chères... et qui ne s'en servent jamais. Voilà. Et c'est bien dommage d'ailleurs ! »

Ce que confirme Yann : « *(...) ils sortent leur machine pour aller acheter leur pain le dimanche matin, tu vois ? Et ils reviennent au bout de trois quarts d'heure quand ils ont bu un coup avec leurs potes, et ils passent tout leur dimanche après-midi à nettoyer leur moto, jusqu'au dimanche d'après ! Et ça je... pour moi c'est pas des motards.* »

Nous l'avons vu précédemment, si les « *motards du dimanche* » accordent leur « *respect* » et leur admiration aux « *puristes* », cette reconnaissance est à sens unique, signifiant un niveau de prestige relatif. Selon les motards rencontrés, plus on est engagé dans sa « *passion* », plus l'on pratique et plus on acquiert de capacités de maîtrise tout en démontrant sa valeur. C'est dans les conditions les plus adverses que l'apprentissage s'avère le plus intense. C'est également dans ces conditions que la maîtrise de sa machine laisse le moins, discursivement tout du moins, de place à la chance et davantage aux capacités du motard. Comme l'affirment les chercheurs du groupe MàP, l'investissement d'un objet a bien une conséquence sur l'identité. Dans le cas des motards fréquentés, on peut comprendre la distinction « *puriste* »/« *du dimanche* » en lien à différents niveaux de prestige dans une hiérarchie de la maîtrise et du « *courage* ».
Plus l'homme utilise sa moto, plus il va prouver son « *courage* », en développant son expérience, et plus il pourra se permettre d'agir en « *puriste* ».

<u>Le risque choisi est valeur, la préservation couardise.</u>

Les motards investissent au sein de leurs discours différents éléments validant leur « *courage* », le plus prononcé étant la mort et son affrontement. Le motard, par son choix d'une « *passion* » associée à un risque supérieur à la référence que constitue l'automobile, pense démontrer son absence de peur. Dans une planche de la bande dessinée motarde « Joe Bar Team », deux motards observent la dernière nouveauté d'une marque hypothétique dont l'argument de vente réside dans ses hautes performances. Les deux personnages échangent, le risque de mort faisant partie du jeu dans les discours :

Paulo les gazs : « *si j'achète ça, je me tue.* »
Jéjé l'aspi : « *Super !* ».

Braver symboliquement la mort est une manière d'affirmer son courage, sa valeur et sa virilité. Tous les motards interviewés certifient d'ailleurs qu'ils ont conscience du risque pris

en s'adonnant à leur « *passion* ». Pourtant, selon eux, « *le jeu en vaut la chandelle* » (Michel), car choisir un risque, c'est affirmer le sens qu'on lui donne. C'est également, dans le cas qui nous intéresse, affirmer le courage de celui qui s'engage dans cette voie *a priori* insensée. Rappelons que le risque choisi ici n'est pas celui de la pratique extrême, du flirt volontaire avec la mort, mais celui inhérent à l'exposition du corps du motard, supérieure à celle qu'il connait dans son auto, quel que soit son comportement en conduite. Le motard le plus prudent reste davantage exposé que lorsqu'il circule au volant de son auto.

Le risque physique encouru par le motard est valorisant car valorisé par son acceptation délibérée. Il en devient preuve de « *courage* », car il ne peut se confondre avec le risque subi qu'on ne peut, au mieux, qu'éviter. David l'exprime dans un entretien approfondi de manière tout à fait imagée :

« *Les gens qui font pas de moto ils vont te dire : ah ouais et si t'as un sanglier qui traverse, si t'as le cochon qui traverse euh... j'lui dis mais grand, si c'est comme ça tu, moi je serais toi je sortirais même pas dehors, tu sais que la couche d'ozone elle est trouée ! (Rires) T'as vu ce que tu manges comme bœuf ! (Rires) Non, tu lui files ça à ton bœuf ! Et ben, moi je serais toi... t'es plus en danger que moi, toi !* »

On peut y lire un inversement du discours courant, que l'on pourrait qualifier de « principe de précaution »[562], présentant la valeur du risque choisi et le caractère particulier de celui l'acceptant, par le choix « passionnel ».

Les « *concentrations hivernales* » sont des « *virées* » exemplaires à ce titre. Y participer sous-entend de circuler dans des conditions très difficiles, par grand froid et avec peu d'adhérence. L'affirmation du « *courage* » des participants est alors mutuelle, à l'image de celle observée lors de l'arrivée sur le site historique de l'« *Altes Elefantentreffen* », par une question rituelle - « *D'où viens-tu ?* »- suivie de messages de félicitation et/ou d'admiration saluant l'effort accompli.

[562] Principe de précaution qui a valeur constitutionnelle en France depuis son inscription dans l'article 5 de la Charte de l'environnement du 24 juin 2004.

L'homme viril se distingue des femmes et « *femmelettes* ».

L'homme viril incarné par le motard est caractérisé, selon les motards rencontrés, par son « *courage* », opposé à la peur des « *couards* » et des « *femmelettes* », correspondant au « discours négatif » courant sur les femmes qu'évoque Françoise Héritier : les femmes seraient « peureuses et lâches », elles s'opposent en cela au courage des hommes ; elles seraient également « peu aptes à dominer et à contrôler leurs passions », au contraire de la maîtrise que l'homme prouve par différents moyens[563]. S'y ajoute « un autre corps de discours, apparemment moins négatif. On y trouve, entre autres : « Fragiles », « casanières », peu douées pour l'aventure intellectuelle et physique (…), recherchant (…) la stabilité et le confort du foyer, fuyant les responsabilités, incapables d'esprit de décision (…) », de ce fait « les femmes ont besoin par nature d'être soumises, dirigées et contrôlées par un homme. »[564]

On retrouve chez les motards cette vision binaire de la différence entre masculin et féminin, plaçant la femme du côté de la stabilité alors que l'homme est défini comme luttant en permanence afin de maintenir l'équilibre (avec la machine), écartant les responsabilités de la femme qui « *reste à la maison, avec les enfants* » lorsque l'homme pratique, ou qui devient passagère, mais très exceptionnellement motarde. Ces constats placent l'homme du côté du contrôle et du pouvoir : c'est bien lui qui « *pilote* » et dirige, non la passagère dont la place est, comme le rappelle un dicton motard, « *derrière* »[565]. Ce discours valorise l'homme et dévalorise la femme, permettant d'affirmer la valeur du premier en rejetant la différence de la seconde dans l'inaccompli. Comme le rappelle F. Héritier : « La différence entre les sexes est, toujours et dans toutes les sociétés, idéologiquement traduite dans un langage binaire et hiérarchisé. »[566] Au « *courage* » de l'homme va être opposée dans les discours motards la peur de la femme, mais aussi de ceux qui ne s'engagent pas dans une carrière motarde, dont les automobilistes sont l'image la plus fréquemment sollicitée.
Les motards interrogés proposent donc un discours binaire, dissociant le viril et celui qui ne l'est pas, qui se voit assimilé à une femme, donc dévalorisé.

[563] Héritier, Françoise, *Masculin/Féminin. La pensée de la différence*, Paris, Odile Jacob, 1996
[564] Héritier, *Op. Cit.* (1996), p.206
[565] Cité par ailleurs : « *La place de la femme, sur la moto, c'est derrière !* ». Dans le même registre on citera : « *A quoi reconnaît-on la femme d'un motard ? Aux traces de cambouis qu'elle a sur les fesses.* »
[566] Héritier, *Op. Cit.* (1996), p.206

Nous savons avec Françoise Héritier que la supériorité des hommes sur les femmes –dans les discours et les pratiques- tient au fait que les femmes perdent leur sang sans pouvoir l'empêcher, par les règles et leur caractère « passif », alors que les hommes le perdent volontairement ou accidentellement dans des « opérations consenties », telles que la violence ou les accidents, de caractère « actif »[567]. Cette opposition légitimant la domination est pourtant, rappelle l'auteure, un des effets de la conception du rapport masculin/féminin comme actif/passif. Nous avons vu que cette conception se retrouve dans les rapports motard/passagère. Elle nous semble également éclairer l'opposition entre auto et moto, entre sécurité passive, les cinq étoiles aux crash-test euro-NCAP[568] dont s'enorgueillissent de nombreux constructeurs auto, et sécurité active, entre les mains des « *pilotes* » de moto. La moto relève de l'actif, ne présentant d'ailleurs à ce jour aucun des éléments de sécurité dite passive, à l'image de l'airbag ou des structures déformables absorbant l'énergie d'un choc en cas d'accident[569]. Seul l'ABS[570] tend à se démocratiser, il reste un élément de sécurité dite active, et est controversé dans les discussions motardes, car suspecté « *d'augmenter les distances de freinage* ». Cette inquiétude traduit assurément la peur d'être dépossédé de sa démonstration de maîtrise, donc de sa virilité.
L'homme actif « *pilote* », alors que la femme, caractérisée par sa passivité, est « *passagère* » et/ou automobiliste. L'actif sous-entend le « *courage* », dans l'action et non la préservation de soi traduite par l'usage d'une moto et non d'une auto.

Le « *courage* » est une qualité qu'affirment les motards par leur exposition. Ce discours les éloigne de l'« *enfermement* » dans une auto, de la peur de l'accident et de la mort. Par l'usage de la moto, l'homme affirme sa virilité en démontrant qu'il n'est pas qu'un automobiliste focalisé sur sa sécurité. Il se revalorise symboliquement. La virilité est alors le propre de l'exception, une part des automobilistes disant avoir ouvert les yeux et compris que le salut de leur virilité résidait dans l'usage de la moto. Nous savons, comme l'a souligné Marc Angenot concernant le militantisme, que la virilité est propre à l'exception, à l'opposé de la masse

[567] Héritier, Françoise, *Masculin/Féminin II. Dissoudre la hiérarchie*, Paris, Odile Jacob, 2002, notamment ici : « Insatisfactions » p.10-12
[568] « New Car Assessment Programme ». Pour plus d'informations : http://www.euroncap.com/home.aspx
[569] Une seule exception : la Honda 1800 Goldwing, une moto de prestige disposant de l'airbag en option, et dont le prix de vente l'éloigne d'une commercialisation en masse. Son prix catalogue au 20.01.2009 est de 29990 euros, le plaçant en concurrence avec nombre d'automobiles.
[570] De l'allemand « Antiblockiersystem », système antiblocage, permettant à un véhicule équipé de roues de conserver l'adhérence dans des situations « à risque », entrainant un freinage d'urgence, ou d'adhérence précaire (par temps de pluie par exemple).

aveugle et veule[571]. Le courage ne peut être attribué à tous, de même que la virilité, et seuls certains deviendront « les vrais hommes », dominant ceux qui étaient auparavant leurs semblables.

4. Les rapports de genre au regard de la « *passion de la moto* ».

4.1. Deux points de vue au sein du couple.

« *Passion* » et critiques.

Maurice Duval évoque dans l'ouvrage collectif *Passions ordinaires*, les compromis que le passionné de voile doit réaliser afin de poursuivre son activité tout en préservant sa vie de famille, et notamment son rapport à sa compagne[572]. Ce questionnement ouvre sur la juste mesure à accorder à la « passion », que l'auteur nomme « se résoudre à des compromis ». Nous avons vu que dans certains cas de figure, l'engagement en couple du motard peut être un tournant dans sa carrière. Ainsi, la paternité entraîne parfois l'arrêt de la carrière, alors que la présence d'une compagne dans l'histoire de vie des motards rencontrés s'accompagne le plus souvent de conflits, disputes, compromis et, bien souvent, d'une évolution du regard sur la « *passion de la moto* ». Elle peut mener à l'arrêt de la pratique comme à d'autres options : changement de machine, pause dans l'usage, usage devenant saisonnier, achat d'un side-car, acquisition d'une moto « *de collection* », abandon du club pour une pratique très occasionnelle, etc.[573]

L'influence de la compagne est notable sur la carrière des motards. Elle peut être traduite par le biais des trois critiques que de nombreuses épouses ou amies de motards formulent : la « *passion de la moto* » est « *trop dangereuse* », « *occupe trop de temps* » et est enfin « *trop chère* ». Le motard choisit alors de tenir compte ou non de ces critiques, ce qui fait évoluer ou cesser sa pratique, parfois son couple.

[571] Angenot, Marc, « Masses aveulies et militants virils », *Politix*, 1991, vol. 4 n° 14, pp. 79-86

[572] Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » *in* C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452

[573] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 4 : Les événements principaux des carrières motardes et leur influence sur la « passion de la moto ».

« *Trop dangereux* »

Nous avons vu que l'usage de la moto entraîne l'exposition du corps, ce qui sous-entend un surcroît de risque. Si le motard s'attribue discursivement un certain courage, ce n'est pas sans raisons : les accidents, vécus ou relatés, ainsi que les décès, sont là pour le rappeler. Cette contrepartie symbolique justifiant le plus grand risque inhérent au fait de circuler à moto n'est guère destinée à la motarde. Donner de soi, certes, mais également recevoir en échange : un don exige contrepartie (contre-don), selon la formule consacrée de Marcel Mauss[574]. L'homme donne en s'exposant, il reçoit une valorisation par le « *courage* » et le prestige qui l'accompagne au sein du groupe. La motarde est renvoyée à un tout autre univers, tout spécialement lorsqu'elle est mère de famille, comme l'affirme Christelle :

« *Quand tu dis : je suis motarde, c'est tout de suite les grands yeux ! Quoi, et tes enfants, tu as pensé à tes enfants ? Comme si on allait forcément se casser la gueule et… d'ailleurs je l'élève pas seul, y'a Yannick aussi, qui fait de la moto mais lui on lui dit pas ça. Pour un mec ça fait bien, mais pour une femme c'est tout de suite une mère indigne, comme si c'était interdit !* »

On constate donc l'absence de contre-don lié à l'exposition de soi pour la femme « *passionnée de moto* », remplacé par une culpabilisation l'incitant à être davantage attentive au risque inhérent à l'usage de la machine. Ainsi, lorsque Joëlle et Yann échangent, malgré le fait qu'ils soient motards tous les deux, le discours est très différent. Selon Joëlle, l'âge aidant (39 ans au moment de l'entretien), la sagesse se fait sentir, sa pratique devenant de plus en plus apaisée :

« *(…) (avec l'âge) je pense que tu limites le risque, et tu vois des gens qui se tuent, t'as combien de copains qui se sont plantés en bécane, plus t'en vois, plus ça te fout les jetons, quand même, et puis des motards émérites, et puis des gens qui étaient pas spécialement des cinglés et qui se sont tués ! Et ça te fait réfléchir. Au début t'y vas, tête brûlée, comme ça, tu t'en fous, tu fais partie de la horde sauvage, c'est vachement bien, et puis un beau jour tu te dis ben super il m'est rien arrivé pendant que je faisais toutes mes conneries alors maintenant essayons de poursuivre dans la voie, en se faisant quand même plaisir. (Silence)* »

Yann poursuit, sans confirmer les dires de Joëlle. A l'inverse, la raison principale qui le fait, selon lui, « *ralentir* » quelques temps sa « *passion* », être davantage prudent (« *calmé* »), est l'accident qu'il a eu quelques semaines avant notre entretien, où sa machine a glissé sur une plaque de verglas. Cet évènement amène un questionnement car malgré ses années de

[574] Mauss, Marcel, « Essai sur le don. Forme et échange dans les sociétés archaïques » in *Sociologie et anthropologie*, PUF, Paris, 1966 (1950), p.143-279

pratique, donc sa grande expérience et sa supposée maîtrise d'un point de vue motard, il a chuté. Dans certaines circonstances, la plus grande expérience ne peut rien contre les lois de la physique. Il confie d'ailleurs son embarras face à sa propre inquiétude, et dit espérer qu'elle disparaisse rapidement afin de pouvoir à nouveau pratiquer avec plaisir (« *j'espère que ça va revenir* »). Quelques semaines plus tard, il changeait de machine, pour un modèle très puissant et rapide, tout à fait opposé à celui possédé alors. Une moto « *hypersportive* » de « *grosse cylindrée* » remplace alors le « trail » de moyenne cylindrée[575].

Les motardes se détachent de leur mari ou conjoint par un discours et un comportement plus attentifs au risque entraîné par la pratique. Ce faisant, elles renvoient à leurs « *hommes* » ces inquiétudes, et tentent de leur faire « *entendre raison* ». Une « prise de conscience » qui prend des formes parfois étonnantes pour l'ethnologue, à l'image de l'anecdote suivante :

« *Yann : Depuis la naissance euh de la dernière, elle est devenue beaucoup plus craintive. Avant on partait faire de la moto, je pouvais allumer comme un malade, elle était toujours ok... et depuis la naissance de Natacha...*

Joëlle : J'en serai presque à : on ne va pas sur la même moto pour pas mourir tous les deux en même temps. (Silence) Tout à coups j'ai tilté là dessus. Et j'ai des amis comme ça ils ont une moto, le mari de ma copine il a jamais voulu qu'elle monte derrière, il lui a dit non, si je me tue au moins tu seras en vie pour nos gosses. (Rire bref) Et ça m'a fait réfléchir. »

Joëlle insiste sur le caractère risqué de l'usage de la moto, mais également sur les responsabilités familiales de parents, argument majeur dans toute discussion de couple. Dans le cas de compagnes pratiquant occasionnellement en tant que passagère, ou ne pratiquant jamais, les discours sont, aux dires de nos informateurs, encore plus radicaux. Si elles sont admiratives du « *courage* » de leur conjoint, en arguant du fait qu'elles auraient « *trop peur pour conduire une moto* », elles ne manquent pas de regretter cette prise de risque. La moto, comme nous avons pu l'entendre à différentes reprises, c'est « *trop dangereux* ». Enfin, notre engagement par observation participante fût également enrichissant à ce titre ; j'ai en effet pu entendre personnellement ce même type de discours émanant de mon amie, ma mère et ma tante, mais non de mon frère, motard depuis quelques années, de mon père ou de mes amis de sexe masculin.

[575] Plus plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 12 : Les différents types de moto.

« *Trop prenant* »

Un grief majeur adressé aux motards par leurs compagnes est l'absence que celle-ci entraîne. En effet, les motards en « *virée* » sont « *systématiquement en retard* », ce que nous avons effectivement pu observer lors de différentes phases de travail de terrain. De plus, le temps consacré à la pratique est un temps essentiel, celui que l'on qualifie de « temps libre ». La passion de la moto entre alors en concurrence avec d'autres aspects essentiels de la vie des individus, et en premier lieu les désirs de leurs amies ou femmes. La pratique de la moto se déroule en effet majoritairement, à l'exception des trajets domicile-travail, durant les soirées, week-end et vacances. Paul consacre ainsi chaque année une ou deux semaines de vacances à une « *virée entre potes* », alors que Franck avoue la difficulté qu'il éprouve à vivre sa « *passion* » pour la moto tout en ménageant sa « *nouvelle petite amie* » qui « *n'aime pas la moto* ». Cet aspect de la pratique de la moto est fréquemment reproché aux motards rencontrés, qui ne manquent pas d'envoyer « *un petit SMS* » à leur conjointe afin de, selon une formule d'Eric, « *la rassurer et lui dire à quelle heure je serai en retard !* »

« *Trop cher* »

Dernier volet des critiques fréquemment adressées aux motards de la part de leurs épouses ou conjointes : la question des finances. L'argent consacré à la « *passion de la moto* » n'est en effet pas consacré au budget du ménage mais « *au plaisir de monsieur* » (Adeline). Elle exige souvent de lui un changement de machine, pour un modèle « *moins cher et moins couteux* », notamment lorsque le motard possède une moto de type sportif. Les dépenses qu'elle entraîne sont effectivement importantes, tant en termes d'assurance que d'entretien, ce qui impose une lourde charge, insurmontable dans certains cas étant donné les revenus du ménage. C'est alors l'arrêt de la pratique, ou son évolution vers des modèles abordables, de plus faible cylindrée et d'image « *moins valorisante* ». Une récurrence : les ventes de machines pour cause de paternité sont très nombreuses dans les rubriques de petites annonces, certifiant le lien entre cet heureux événement et la nécessité de diminuer les charges financières liées à l'exercice de la « *passion de la moto* ». La « *passion* » est part du vécu des motards et motardes rencontrés, leur carrière évoluant certes au fil des aléas de la pratique mais essentiellement en lien aux

évolutions majeures de l'existence individuelle, assez peu corrélée à l'engagement de « *passionné de moto* » dans les cas les plus courants[576].

Toutes ces critiques mènent à une piste : la moto apparaît comme une rivale, ou une menace, pour la femme, alors que l'homme semble en tirer contrepartie, valorisation. L'engagement dans la carrière motarde, le rapport à la logique passionnelle semblent donc très différents pour l'homme et la femme. Le désir motard est donc à saisir en lien à la variable genre, rappelant que la « *passion de la moto* » est une affaire d'hommes et que si elle peut devenir celle de la motarde, la logique inhérente à l'agencement homme-moto-environnement ne lui sera pas totalement accessible.

Nous avons vu que les motardes engagées dans une carrière le sont par le biais d'un intermédiaire masculin. Or nous savons, notamment avec Maurice Godelier, que ceux qui détiennent le pouvoir peuvent réaliser l'initiation des tiers[577]. Pour l'auteur, cela permet d'affirmer que les hommes restent supérieurs aux femmes chez les Baruya, y compris dans les domaines où les hommes et les femmes collaborent, par exemple dans le cas du chamanisme car « aucune femme chamane ne peut en initier d'autres ».[578] Sans éluder les différences de contexte et de pratique, force est de constater que la femme devient motarde après avoir été « initiée », si l'on peut reprendre le terme dans notre contexte occidental, ou s'être engagée dans une carrière par le biais de son conjoint ou compagnon, ou d'un autre homme. L'accès au groupe est donc conditionné par « l'autorisation » des hommes, réels détenteurs du pouvoir et de la puissance symbolique qui l'accompagne. La femme, y compris la motarde, restera donc toujours quelque peu étrangère à l'être au monde recherché par l'usage de la moto.

4.2. La moto comme rivale ?

Usage et affectif.

Les discours motards recueillis mobilisent à l'occasion la comparaison entre femme et moto, selon des formules plus ou moins extrêmes. L'entretien mené avec Yann (Coiffeur) et Joëlle (Médecin) est particulièrement éclairant à ce titre. Il engage en effet un couple de motards,

[576] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 4 : Les événements principaux des carrières motardes et leur influence sur la « passion de la moto ».
[577] Godelier, Maurice, *La production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996
[578] *Ibid.*, p.11

possédant une machine dédiée principalement à l'usage de Yann, qui se dit « *motard dans l'âme* ». Motard depuis son plus jeune âge, avant sa majorité selon ses dires, il a une grande expérience de l'usage de la moto, alors que sa femme n'y est venue que plus tardivement et suite à sa rencontre. Classiquement, celle-ci était dans un premier temps cantonnée au rôle de passagère, avant de passer le permis moto. Elle pratique de moins en moins et accompagne Yann à l'occasion, en cas de conditions météo clémentes. Au cours de l'entretien, le décalage de point de vue entre motard et motarde est édifiant : lorsque Yann explique pour quelles raisons ils ont acheté une nouvelle moto, il évoque le fait que Joëlle l'avait vue au salon de la moto de Paris et en était *« tombée amoureuse* », ce à quoi celle-ci réagit immédiatement et nous éclaire sur leur écart d'appréciation. Deux interprétations d'un vécu commun s'affrontent alors, ce qui les mène à échanger entre eux :

« Yann : Alors âge euh... 20 ans (Rires), non, allez : âge, 34 ans, profession, coiffeur... motard depuis 88... J'en suis à ma une, deux, trois, quatre, cinquième moto. J'ai commencé en 125 malgré le permis grosse cylindrée et puis ensuite euh... j'ai acheté une sept cinquante d'occaz, une GSX 750 et euh... après la GSX c'était un onze cent GSX-R, un douze cent Bandit et là on redescend maintenant vers les motos plus raisonnables euh... (Yann et Joëlle se regardent en riant) J'dis pas euh... je veux pas dire...

Joëlle : Des motos de gonzesse, allez, vas-y, dis-le !

Y. : Non. Non mais je dis pas ça mais j'dis... si tu veux... j'ai décidé d'acheter un trail parce que euh... parce que euh ben ça convenait...

J. : Parce que, mais ne dis pas que c'est à cause de moi !

Y. : Non mais...

J. : Je roulais aussi bien la Bandit que le trail et même mieux, je roulais mieux la Bandit.

Y. Non, mais j'ai décidé d'acheter un trail parce que... quand on est allés au salon de la moto à Paris... et que Joëlle est tombée amoureuse d'un trail...

J. : Oh amoureuse ? !

Y. Non, mais c'est vrai que tu aimais bien le trail ?

J. : Tu dis toujours que t'as vendue la Bandit parce qu'elle te coûtait trop cher... alors viens pas dire...

Y. : J'en arrivais... j'en arrive là oui ! (Il se tourne vers moi) Donc Joëlle était amoureuse de ce trail et comme la Bandit me coûtait trop cher... elle consommait énormément, aussi bien en pneus que kit-chaine, tu vois ? Et euh... comme c'est un véhicule avec lequel j'allais travailler pratiquement tous les jours et ben je pouvais pas me le permettre, il faut vraiment un gros budget pour euh... l'avantage avec ce trail, surtout sur nos routes, aujourd'hui, c'est que euh... de toute façon tu peux plus rouler à 150, 180 sur les petites routes du coin, c'est pas possible, le trail c'est amplement suffisant pour se faire plaisir. Mais par contre euh... c'est vrai que une sportive ça me plairait bien parce que j'aime bien euh... la forme et puis la position de conduite, je me sens bien, je me sens plus à l'aise sur une sportive que sur une autre moto (…) »

On retrouve dans cet échange l'infériorité ressentie de la femme, que Joëlle pointe immédiatement, alors que nous sommes dans les premières minutes de l'entretien. Elle ressent l'explication du changement de machine comme une nécessité afin de lui permettre de maîtriser une machine moins puissante, alors qu'à ses yeux la raison première du changement était d'ordre économique, ce dont Yann convient finalement à demi-mot. Il changera pourtant de machine quelques temps plus tard, pour un modèle bien plus onéreux sur tous les postes (achat/entretien/assurance).
Finalement, motard et motarde s'opposent dans cet échange -sans pouvoir généraliser le propos à l'ensemble des motard(e)s- comme s'opposent le pragmatisme et le sentiment, la raison à la passion. Yann cherche à expliquer le comportement de Joëlle par ses propres références, apparaissant comme décalées avec le point de vue de cette dernière. Pour le motard, cet exemple étant étayé par de nombreuses discussions informelles, le rapport à la machine s'explique souvent –mais pas obligatoirement- sur le registre du sentiment, faisant de la machine une « *personne* » (David).

Coluche pointait du doigt cette réalité, dans une citation suffisamment explicite pour être reprise dans le numéro anniversaire « 90 ans » de *Moto Revue*[579], alors que ce propos avait été initialement publié en 1986 :

« *La bécane. Une histoire de caresse. L'oreille qui écoute le moteur, la main qui caresse la poignée d'accélérateur. Ce n'est pas avoir un truc entre les jambes qu'on domine. Moi, je crois plutôt qu'on la baise. Y a pas, quand tu l'enfourches, c'est comme une femme, belle ou moche. Tu sais tout de suite si ça sera bien ou pas.* » [580]

De manière explicite, le comique, qui était également motard, dresse un portrait du rapport à la machine faisant d'elle l'équivalent d'une femme, et de son usage l'équivalent de l'acte sexuel. La moto est ainsi mise en équivalence avec la femme, voire lui est opposée en tant que rivale.

[579] *Moto Revue*, n°3574, 26 juin 2003, Spécial « 90 ans Moto revue », 180pages, cité p.152
[580] *Moto Revue*, n°2757, 26 juin 1986

L’attention à la machine est masculine.

On peut observer lors du travail de terrain que les femmes présentes sont en majorité assez peu intéressées par la chose motocycliste, bien davantage dans ce qu’elle permet. Nous avons dit qu’elles la conçoivent comme un outil, permettant un déplacement agréable lorsqu’un ensemble de circonstances favorables sont réunies. L’homme passe, quant à lui, un temps important à « *parler moto* » avec ses semblables, des discussions concernant principalement la technique, les performances et les anecdotes vécues en conduite. Selon nos observations, lorsque plusieurs femmes sont présentes, elles se rassemblent afin d’échanger sur d’autres thématiques, alors que la moto occupe quasiment l’ensemble des discussions des motards. Le temps de conversation accordé à la machine est ainsi bien supérieur lors des « *virées* » à celui accordé à la « *passagère* » ou compagne motarde. Il y a « *concurrence déloyale* » (Raoul) entre la machine et la femme. Ce principe est traduit par une histoire motarde rapportée par un collègue de bureau :

« *Un motard raconte à ses copains motards :*
Hier, j’ai fait la connaissance d’une superbe nana dans une boîte de nuit.
Les copains motards : -Aaaah ! Et alors ?
-On boit un coup, je commence à l’embrasser…
Les copains motards : -Aaaaaah ! Et alors ?
-Je lui propose de la raccompagner chez elle, elle accepte, et on sort de la boîte.
Les copains motards : -Aaaaaaaaah ! Et alors ?
-Arrivés sur le parking, elle me dit : « Déshabille-moi ! »
Les copains motards : -Aaaaaaaaaaaaaaaaaargh ! Et alors ?
-Alors j’enlève sa culotte, je la soulève, je l’assois sur la selle de ma nouvelle moto et…
Les copains motards : -T’as une nouvelle moto ??? C’est quoi comme bécane ????? !!!!!!! »

L’importance relative des préoccupations masculines est précisée sous une forme humoristique. Le motard va, semble-t-il, préférer, comme a pu le confirmer un informateur, « *chevaucher une moto* » à « *chevaucher une femme* ». La femme n’apparaît guère comme engagée au même titre que l’homme, elle se rapproche métaphoriquement de la machine, ce que confirme la symbolique principalement féminine de la manière dont l’homme qualifie la machine.

Une machine symboliquement féminine.

La moto est symboliquement féminine pour les motards rencontrés, son usage s'apparentant même pour certains à l'acte sexuel. La moto reste d'ailleurs toujours « une moto », au féminin.

Pourtant, nous avons pu constater l'existence d'un débat, principalement chez les constructeurs moto, relayé à l'occasion par la presse spécialisée, afin de savoir si la moto doit être précédée d'un pronom masculin ou féminin[581]. L'hésitation est compréhensible, le « sexe » de la machine étant délicat à déterminer. Cette dernière fait en effet appel à des éléments relevant des registres masculin (puissance, virilité) et féminin (courbes, beauté). Dans les faits observés, on peut rencontrer deux formes : masculine et féminine. Par exemple, la moto « Suzuki 600 Bandit », un des modèles les plus vendus au sein du domaine français, sera généralement nommée « *la Bandit* », plus rarement « *le Bandit 600* ». En France tout particulièrement, il apparaît que l'usage du féminin l'emporte. On le constate sur le terrain, mais également dans la presse spécialisée.

Un débat avait ainsi vu le jour lors de la commercialisation en 2004 du nouveau modèle Harley-Davidson, dénommé « V-Rod ». Un cas particulièrement intéressant car les représentants de la firme concernée avaient pour volonté d'imposer le préfixe « le » avant la désignation de cette nouveauté. Les dossiers de presse vantent ainsi les qualités « du » V-Rod, les journalistes moto témoignant dans leurs articles s'être vu notifiée l'importance de nommer cette machine « le V-Rod ». Pourtant, après lecture des essais du dit modèle dans divers magazines de presse spécialisée, ainsi que les discussions de terrain, cette machine est bien « *une V-Rod* », ou « *la V-Rod* ». Il semble donc que le féminin l'emporte sur le masculin concernant les représentations de la machine. La moto est, pour le motard, séduisante, faite de courbes et de promesses de sensations fortes, elle permet à l'homme de démontrer sa valeur par l'usage de son potentiel, notamment de sa puissance, comme le soulignait Edgar Morin à propos de l'auto[582].

---

[581] Remarquons que ce même débat existe chez les marins qu'a étudiés Maurice Duval. Ils peinent à définir le bateau comme masculin ou féminin, ce qui livre une représentation de l'objet, dans son cas de l'indétermination de son « sexe ». Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998, p.57

[582] Morin, Edgar, *Sociologie*. Paris, Fayard, 1984, et plus spécialement « L'auto », p.239-245. Voici ce qu'en dit l'auteur, p.243 : « Pour l'homme, la voiture, qui est à la fois maison et coursier, est aussi profondément féminisée. (…) Ce thème recouvre divers attributs féminins que l'homme retrouve dans l'automobile :

-la « voiture-maison » a quelque chose de maternel ;

-la voiture est belle, séduisante ; l'homme est sensible à l'attrait de l'élégance de certaines marques ; il a vis-à-vis d'elle une attitude de soupirant et de conquérant ;

La « *passion de la moto* » comme lieu symbolisant la lutte entre hommes et femmes.

Posons ici l'hypothèse de la moto comme symbole du féminin pour l'homme qui l'utilise. On constate alors qu'en contact à ce symbole, l'homme dit tenter de maintenir un équilibre, qui s'avère, selon ses dires, précaire et à ajuster en permanence. Selon lui, seule sa maîtrise permet d'équilibrer les termes engagés dans l'usage. C'est elle qui amène à la juste balance entre ce que nous avons qualifié de termes de la dialectique, et autorise la relation Homme/machine à perdurer. L'homme pense donc être aux commandes, symboliquement tout du moins. Il réalise une forme euphémisée d'affrontement au féminin, tout comme la chasse au casoar chez les Baruya symbolise la « lutte contre le monde féminin » par « une épreuve qui démontre de façon particulièrement spectaculaire la supériorité des hommes sur les femmes. »[583] Maîtriser la machine et sa puissance apparaît donc métaphoriquement comme une manière de maîtriser le féminin, d'asseoir la supériorité masculine, à l'heure où sa domination est de plus en plus questionnée. Par l'usage de la machine, l'engagement d'une maîtrise permettant d'imposer sa volonté à un symbole féminin, l'homme reprend symboliquement le contrôle. Ainsi, il se rassure quant à son statut, sa fonction, son pouvoir et sa virilité. La « *passion de la moto* » crée un lieu d'entre-soi viril où peut être réaffirmée la supériorité masculine, tout en générant un ensemble de faits devenant, à travers un discours, preuve. L'engagement exceptionnel de la femme vient alors appuyer cette démonstration, à la fois par sa rareté et le discours sur sa moindre qualité.

La « *passion de la moto* » comme monde d'hommes autorise donc la présence féminine sous réserve que celle-ci ne perturbe pas le travail d'affirmation des qualités viriles des individus engagés. Par l'épreuve, l'homme peut prouver sa valeur et sa virilité, reprenant symboliquement l'ascendant sur la femme qui ne pourra alors, faut d'être valorisée par ce processus, y adhérer qu'avec réserves et moyennant critiques[584].

-la voiture permet à l'homme de faire montre de sa puissance ; elle lui procure l'occasion de s'affirmer. Dans la conduite de la voiture, l'homme affiche une attitude de dominateur et tend à dénier à la femme le droit de conduire, tout au moins de bien conduire. » Il apparait qu'il en va de même concernant la moto, à l'exception de sa dimension maternelle ou protectrice. Elle s'oppose en effet dans les discours motards, nous l'avons vu, à l'auto, comme s'opposent l'intérieur et l'extérieur, la sécurité et le risque.

[583] Godelier, Maurice, *La Production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996 et notamment : « Le Kayarenmala : le chasseur de casoar », p.198-205. Citation p.200

[584] Le propos développé ici gagnerait assurément à être enrichi d'un volet historique, ce qui fera l'objet d'un travail ultérieur. Pour se faire, nous nous tournerons vers les travaux d'Anne-Marie Sohn (Sohn, Anne-Marie, *« Sois un homme ». La construction de la masculinité au XIXème siècle*, Paris, Seuil, 2009) ou encore de Thierry Hoquet (Hoquet, Thierry, *La virilité. A quoi rêvent les hommes ?*, Paris, Larousse, collection « les indéfinissables », 2009).

PARTIE 5 : PENSER LE RAPPORT A L'ENVIRONNEMENT PAR L'INVESTISSEMENT DIT PASSIONNEL.

Chapitre 1 : Le rapport aux humains.

La « *passion de la moto* » permet aux hommes de se penser virils, par l'exclusion des femmes et l'affirmation de la supériorité masculine. Affirmer sa valeur est une action qui ne prend sens que dans l'interaction. Nous avons qualifié les fondements du rapport à la machine, il nous reste à éclairer le lien entre l'homme et l'environnement, permis par l'usage de la moto. Par ce biais nous définirons plus précisément l'agencement homme-moto-environnement et, par conséquent, nous cernerons le désir humain présidant à l'engagement dans une carrière motarde.

Le rapport à l'environnement est composé des rapports à l'environnement humain et non-humain, tous deux saisis par le truchement de la machine.
Le premier s'articule pour le motard autour du jeu de l'inclusion/exclusion. Pour le saisir nous nous intéressons à deux dimensions, engagées simultanément : les interactions entre ceux qui se disent passionnés (« entre nous ») et avec ceux qui s'en distinguent (« avec eux »). Ces subdivisions ne sont adoptées qu'afin d'éclairer le propos[585]. L'agencement engage en effet tous ces éléments. Parler de « nous » s'éclaire vis-à-vis d'« eux », de même que toute interaction humaine engage des éléments matériels de l'espace.

[585] Signalons ici une piste permettant de poursuivre l'analyse quant à la création de lien, l'établissement de formes de sociabilités : la comparaison avec les pratiques auto-organisées, tel que le sport de pied d'immeuble ou « sauvage ». Nous pensons ici au travail de Pascal Chantelat, Michel Fodimbi et Jean Camy (Chantelat, Pascal, Fodimbi, Michel et Camy, Jean, *Sports dans la cité. Anthropologie de la jeunesse sportive*, Paris, L'Harmattan, collection « Espaces et Temps du Sport », 1996) et son étude du rapport à l'altérité (les pairs que constitue « l'autre intérieur » et les inconnus formant « l'autre extérieur », ce qui s'approche de la distinction « nous »/« eux » que nous établissons), ou encore à l'étude du football « sauvage » entreprise par Christophe Mauny et Christophe Gibout (Gibout, Christophe et Mauny, Christophe, « Le football « sauvage » : d'une autre pratique à une pratique autrement… », *Science & Motricité*, n°63, 2008/1, p.53-61) dont le propos permet de nombreux rapprochement avec le propos développé dans cette thèse.

1. « Entre nous ».

1.1. Nature du lien.

Créer du lien, par l'objet.

Se retrouver.

Après une manifestation organisée par la FFMC, place Stanislas (Nancy)

Le lien entre les « *passionnés de moto* » s'appuie sur un objet. Comme chez Marcel Mauss, l'objet devient langage, moyen de communication[586]. Les motards ne prennent en effet pas seulement appui sur des liens interpersonnels, mais également sur des objets. Il ne s'agit pas ici, comme dans le cas étudié par Marcel Mauss, d'objets échangés, tels que des bracelets, mais d'un objet partagé au sein d'une « communauté d'interprétation ». Dans les deux cas pourtant, les objets sous-tendent des règles et permettent l'expression des relations sociales. L'objet est alors un langage, permettant la communication entre des personnes très différentes, par un lien à la fois symbolique et fonctionnel.

[586] Mauss, Marcel, « Essai sur le don. Forme et échange dans les sociétés archaïques » *in* Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, PUF, Paris, 1966 (1950), p.143-279

L'échange réciproque n'est, dans le cas des motards, pas un échange d'objets mais de signes. Signes de reconnaissance, par un équipement du corps et l'usage d'une machine, mais aussi par le salut.

La dimension ludique de l'usage de la moto.

Le lien qui unie les « *passionnés de moto* » est également un lien de nature ludique. En effet, la « *passion de la moto* » est, entre autres caractéristiques, concupiscente, axée sur le plaisir et la recherche de sensations. Souvent qualifiée de « loisirs » dans les discours courants, elle est, selon les pratiquants, « *ludique* », « *marrante* ». L'usage de la machine, « *un vrai jouet* » (Franck), invite à questionner le rapport à la catégorie du jeu. Nous ne postulons pas que l'usage de la moto soit un jeu, mais bien qu'il engage une dimension ludique perceptible dans les faits et les discours, que l'on aurait tort de ne pas prendre au sérieux. Chez Roger Caillois, le jeu est composé de « quatre rubriques principales », à savoir : l'« *Alea* », axé sur le « hasard » ; l'« *Ilinx* » axé sur le « vertige » ; l'« *agôn* » axé sur la compétition et la « *mimicry* » axée sur le simulacre[587].

L'observation révèle une double catégorisation de l'usage de la moto dans le cadre de la taxinomie de Roger Caillois : elle relève à la fois de l'« *Alea* » et de l'« *Ilinx* »[588]. R. Caillois cite d'ailleurs la moto comme moyen de créer le vertige, entre le « ski » et la « voiture découverte », qui tous permettent « une extrême vitesse »[589]. Nous avons vu précédemment en quoi l'usage de la machine engage les sens et provoque un brouillage kinesthésique, par l'accélération rectiligne et la force centrifuge, à saisir en lien aux performances élevées des motos, comparativement aux autres véhicules en circulation. Ces hautes performances mènent à la possibilité du désordre, du jeu avec le chaos, par l'action sur « *la poignée de gaz* ». Quel objet permet mieux l'accès à l'« *Ilinx* » qu'un objet conçu pour être stable uniquement en mouvement ? Accélération, vitesse, mais aussi décélération et « *sensation d'inclinaison* » en virage permettent l'accès au vertige. Lors de ces phases de conduite le corps entier du motard est engagé par ses sens, captant l'inclinaison de la machine, sa tendance à se cabrer (accélération) ou à plonger sur l'avant (freinage) en lien à l'action sur les commandes. Le vertige sous-entend, lorsqu'il est sollicité dans un contexte « quotidien », un certain risque,

[587] Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958, p.77
[588] L'auteur évoque ce dernier comme issu de la sensation de « vertige », il est permis par les « sensations », notamment à travers « la chute », « la glissade », « la vitesse » ou « l'accélération d'un mouvement rectiligne ou sa combinaison avec un mouvement giratoire ». On peut y ajouter un « vertige d'ordre moral » apparié à un « goût normalement réprimé du désordre et de la destruction ». (*Ibid.*, p.77)
[589] *Ibid.*, p.78

que Roger Caillois expose en évoquant le fait que le jeu doit être maintenu « à l'écart de la vie courante »[590]. C'est pourquoi la passion de la moto ne peut être appréhendée uniquement dans la dimension de l'« *Ilinx* », du fait de son statut quotidien, elle engage une seconde logique, celle de l'« *Alea* ».

En effet, la plupart des motards rencontrés soulignent l'ambivalence de l'usage de la machine : il permet l'accès au plaisir, tout en sous-entendant un certain risque, irréductible à néant. Celui-ci évoquera la nécessité de la « *chance* », cet autre l'indépassable « *hasard* », certains utilisent le terme d'« *aléa* ». Pour les motards avec qui nous avons pu échanger, « *le risque zéro n'existe pas* », ce qui n'empêche pourtant pas, selon eux, le plaisir. Une condition à cela : avoir conscience de cette réalité, ce qu'ils qualifient généralement par le principe de « *conscience du risque* ».

Ilinx et *Alea* sont donc les composantes ludiques essentielles engagées dans l'usage de la moto, rendant un travail de recherche d'équilibre nécessaire selon le motard. La notion d'équilibre est, ici encore, sollicitée afin de symboliser l'attitude adéquate en conduite : lorsque le motard engage la machine, il doit tenir compte de l'environnement dans sa recherche de vertige. On retrouve les représentations motardes du rapport à la machine (la dialectique et ses termes), ainsi que sa mobilisation dans un environnement. Négliger le danger peut certes favoriser l'hédonisme motard, mais l'usage s'écarte alors de la ligne de conduite motarde et entre dans le domaine de l'extrême, dans les *Passions du risque*[591].
L'usage de la machine a donc une double dimension ludique, s'ajoutant à son caractère hédoniste, issue de l'*Ilinx*, elle doit cependant être pacifiée, afin d'éviter de laisser une part trop importante à sa dimension aléatoire. Pour devenir quotidienne, elle doit prendre en compte une seconde dimension ludique engagée par l'usage : l'*Aléa*. Le vertige a toujours pour contrepartie la possibilité de la « *chute* ». Pour le motard le plaisir ne va donc pas sans risque.

[590] Caillois, R., *Op. Cit.* (1958), p.78-79. Il en va ainsi, par exemple, de la prise de drogue, devenant problématique dès lors qu'elle est engagée dans le quotidien et non plus dans un jeu défini, auquel un temps et un lieu sont associés et délimités par la communauté.
[591] Le Breton, David, *Passions du risque*, Paris, éditions Métailié, 1991

La dimension ludique est exacerbée par la présence d'autres « *passionnés* ».

La dimension ludique de l'usage de la moto, selon le double registre de l'*Alea* et de l'*Ilinx*, est exacerbée en parallèle à l'accroissement du nombre de motards présents lors d'une « *virée* ». On constate en effet, lors des sorties en groupe, que plus celui-ci est important et moins la conduite va s'avérer « *raisonnable* ». Si l'on excepte les cas où celle-ci est prescrite, par exemple lors de manifestations en cortège où de nombreux motards sont présents mais roulent « *au pas* », on peut en effet souligner l'augmentation de la vitesse de circulation, ainsi que celle des prises de risque, comme le souligne François Portet :

« (…) rares sont ceux qui n'ont pas à un moment ou à un autre pris des risques. « Quand tu sais que tu tournes la poignée et que tu as la puissance qui arrive, bon, c'est plus fort que toi, même le gars raisonnable, avec une bande de gars il va se laisser entraîner. [...] On risque de se casser la gueule, on risque de casser la moto. » »[592]

Nos informateurs et constats de terrain abondent en ce sens. Le « *plaisir ressenti* » est « *proportionnel au nombre de motards présents* », comme l'affirme David. Cela signifie également que l'engagement ludique de l'objet mène à davantage de plaisir, celui issu de la recherche de l'*Ilinx*, et à davantage de risque, c'est-à-dire à l'accroissement de l'*Alea*.

Faciliter le contact.

L'objet est un langage partagé, permettant la relation. Les individus engagés dans une pratique commune peuvent s'appuyer sur l'objet afin de faciliter l'établissement d'un contact, et ce malgré une grande variété d'identités personnelles. La présence de l'objet permet symboliquement un lien entre des hommes que tout pourrait opposer, comme le confirme Yann :

« *(...) on parle beaucoup plus facilement, tu rencontres quelqu'un dans la rue, tu descends de ta voiture, tu rencontres un autre automobiliste, tu vas pas parler avec lui ! Tu descends de ta moto, tu vas rencontrer un autre motard et bon, l'échange va être beaucoup plus facile. Et euh... comme je disais, on fait vraiment partie d'un monde à part euh… (…) moi c'est un monde qui me convient parfaitement. Je me sens bien dans ce monde là.* »

[592] Portet, François, « L'argent de la moto », *Terrain*, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : http://terrain.revues.org/document3104.html, citation p.8

Il y a donc création, par le biais de la médiation de l'objet, d'un « *monde* » particulier, où les hommes peuvent échanger plus aisément que dans les interactions sociales quotidiennes. C'est un attrait non négligeable de l'engagement dans une carrière motarde, comme le souligne Noël :

« *Ben déjà ça m'a permis de connaître pas mal de gonzes (hommes), honnêtement euh, c'est vrai chacun discute... (...) fatalement il arrive un moment, généralement ça vient assez rapidement, où tu tchatches (discutes) de la tienne, chacun tchatche de sa bécane et après tu parles euh... globalement (...) en tout état de cause ça te permet de rencontrer des gens, ça c'est déjà... c'est fort quoi ! C'est, je trouve ça fort quoi ! C'est vraiment... rien que pour ça, ça vaut le coup de devenir motard, tu vois !* »

Faciliter le contact, par le deux roues motorisé.

(Pause et rencontre au Col d'Allos.)

Ce constat est récurent dans les discours motards, incitant à saisir l'engagement passionnel comme une volonté de créer du lien entre les hommes, à l'opposé de l'incarnation de la montée de l'individualisme qui voudrait que chacun se consacre et se réalise dans « sa » passion. Il n'existe pas de carrière motarde sans groupe de passionnés, même si cet engagement vis-à-vis des autres « *passionnés de moto* » apparaît souvent comme diffus, voire peu fréquent.

Remarquons que cette capacité de l'engagement dit passionnel à créer du lien entre les hommes n'est pas spécifique à la « *passion de la moto* ». On la retrouve dans d'autres cas de figures, à l'image de la navigation à voile qu'évoque Maurice Duval, et notamment le cas de Titouan[593]. Ce dernier expose son intérêt pour la navigation par des motifs très proches de ce que nous avons évoqué concernant les motards : une connaissance technique, la nécessité de l'entretien, parvenir à surpasser les difficultés, ressentir du plaisir malgré le risque. Enfin, Titouan, comme les motards, revit l'expérience vécue une fois arrivé, avec ses semblables, par la conversation et l'échange, le plus souvent synonyme de festivités (repas, par exemple) et de rires. Le lien créé entre les hommes par le biais du vécu de ce qu'ils nomment passion dépasse donc le seul domaine de la « *passion de la moto* », pour toucher aux engagements dits passionnels. Nous pouvons donc poser l'hypothèse d'un discours humain dépassant le cadre écologique du groupe auquel nous nous intéressons.

Un lien diffus, soumis à une grande variabilité d'intensité.

Le lien existant entre motards est diffus et difficile à cerner. Sa grande variabilité est pour une part non négligeable dans ce constat. Parmi nos informateurs privilégiés, la participation à la vie sociale motarde est étonnamment variable d'un pratiquant à l'autre. Paul a été militant de la cause motarde un temps, avant de faire de sa « *passion* » son gagne pain, par l'intermédiaire d'une structure de formation aux permis A et B ; Yann pratiquait seul, pour ses déplacements quotidiens, et « *entre amis* » pour « *les sorties du week-end* », sans oublier une ou deux excursions majeures par an, le plus souvent pour se rendre au « *grand prix de France* » et aux « *courses d'endurance* », par exemple le « *Bol d'or* » ou les « *24h du Mans* » ; Thomas passait ses week-ends « *en concentrations* », de préférence celles engageant des « *motos anciennes* » ou des « *démonstrations de motos historiques* », sortes de courses sans classement ni enjeu, et passait ses vacances à « *user la selle de la bécane* », accompagné de « *quelques potes* » ; Albert ne sort sa moto du garage qu'à l'occasion, et ne rencontre d'autres motards que lors de sa sortie annuelle au « *salon de la moto de Metz* » ; etc.

[593] Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452. Le cas de Titouan est développé p.437-441.

En terrasse, avec Régis et Noël. (Alsace)

Chaque cas est particulier et amène à des liens plus ou moins forts entre individus, en fonction de l'engagement dans la carrière propre au motard concerné, de celui qui se dit « *motard dans l'âme* » comme Yann, à Albert qui se déclare sans ambages « *motard du dimanche* ».

Comme l'affirme Christian Bromberger, les individus qui se disent passionnés entrent pourtant nécessairement en contact avec leurs semblables[594]. D'après nos constats de terrain, la passion se nourrit de la « *passion* » des semblables, de manière très variable selon les individus, avec un minimum d'un événement motard par an. Qu'il s'agisse d'une « *concentration* » à laquelle on aime retrouver des connaissances, du « *grand prix de France* », d'un « *pèlerinage à la Mecque de la moto* » (l'île de Man) ou encore d'un simple salon de la moto d'une petit ville de province, l'essentiel est de se mélanger de temps à autre à ses semblables, un besoin ressenti différemment selon les pratiquants, s'incarnant dans des contacts plus ou moins développés.

Les rencontres entre membres du groupe des motards peuvent donc être fréquentes ou rares, elles n'en restent pas moins signifiantes, permettant de réaffirmer dans l'échange verbal et les

[594] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38

actes les principes essentiels du groupe, ceux que nous avons décrit sous l'intitulé « valeurs »[595].

Une sociabilité fondée sur l'évitement des motifs de conflit.

Loïc Wacquant définit la salle de boxe comme un lieu de sociabilité, au sens de Simmel, c'est-à-dire un lieu qui permet de créer du lien, qui associe les hommes sans autre but que cette association même. Dans ce cadre, les interactions sociales sont caractérisées par leur « contenus socialement anodins »[596]. Pourquoi évoque-t-il ce principe ? Car il existe selon lui un « code tacite » selon lequel le monde extérieur au « gym » ne peut être évoqué, si ce n'est à travers ce qui est nécessairement partagé[597]. Ce principe révèle un « pacte de non agression »[598] qui exclut les sujets de conversation potentiellement conflictuels, comme, par exemple, la question politique.

C'est cette même logique que l'on retrouve sur le terrain, à travers la nécessaire « *tolérance* » permettant l'exercice de la « *solidarité motarde* », malgré la diversité. Ainsi nos questions destinées à connaître l'origine sociale et la profession des informateurs étaient perçues comme déplacées : « *ça n'a pas d'importance* » ; « *nous sommes tous motards* », *« y'a de tout ici* ». Lorsque l'on répondait à ma demande, cela n'était dû qu'au fait que notre statut de chercheur, à la fois proche et en décalage par rapport à celui du pratiquant, était également compris comme une posture de « *curieux* ».

Le lien entre les individus est de ce fait limité, le groupe des « passionnés de moto » formant une communauté d'interprétation. Seule la pratique commune relie les motards, avec peu d'associations aux appartenances multiples fondant l'identité, si ce n'est une récurrence observable sur le terrain : le rassemblement en groupes d'âge globalement homogènes. Il est ainsi rare qu'un groupe ne soit pas constitué majoritairement d'une classe d'âge, par exemple des trentenaires ou cinquantenaires, même si cette règle n'est ni générale, ni absolue. Ce que révèle en premier lieu cette nécessaire « *tolérance* », c'est l'éloignement existant entre les

[595] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 13 : Pourquoi parler de groupe des motards ?
[596] Wacquant, Loïc, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002, p.39
[597] Dans le cas du travail de Loïc Wacquant dans un quartier populaire de Chicago il s'agit de la discrimination (les boxeurs concernés par ce terrain sont tous noirs et d'origine modeste) mais surtout de la boxe, soit à travers son exercice quotidien, par le biais des compétitions locales, ou encore de ses figures les plus célèbres, ainsi que d'autres sports apparentés ou approchants au sein desquels l'identification de la virilité est évidente (football américain, par exemple).
[598] *Ibid.*, p.40

individus au regard des classements socialement dominants en sociologie, que nous décidons d'écarter temporairement.

1.2. « Vrais » et « faux » motards.

Les motards affirment avec plus ou moins de force et de conviction leur adhésion aux valeurs motardes. On observe alors que certains se disent motards sans nécessairement, du point de vue des motards avec lesquels nous nous sommes entretenu, en mériter le nom ou être des « *motards accomplis* ». Les « *passionnés* » jettent l'opprobre ou le simple discrédit sur quelques figures choquant la sensibilité, variable selon les individus. Il s'agit là d'un double mouvement : signifier sa valeur en stigmatisant certains membres du groupe plus clairement identifiables comme déviants[599] ; réaffirmer l'importance de valeurs à travers leur mise en danger par des individus qui s'apparentent à des traitres à la cause. Sous une apparente unité entre membres du groupe des motards, l'ethnologue rencontre fréquemment le discours suivant : « *celui qui fait ça, c'est pas un motard !* »
Qu'est-ce alors qu'un « vrai » motard ? Le débat est infini, et occupe d'ailleurs souvent les forums motards. Proposons-en quelques essentiels.

L'ennemi extérieur et intérieur.

Christian Bromberger souligne dans l'introduction aux *Passions ordinaires*[600] que si le passionné entre nécessairement en contact avec des semblables, il n'existe pas moins dans le groupe des passionnés un ensemble que les pratiquants eux-mêmes qualifient par « l'*opposition* et le *conflit* »[601]. La logique de l'engagement passionnel mène à un sentiment de cohésion, à dépasser les différences habituellement relevées, donc à désigner des semblables. Comme toute appartenance, la logique de l'adhésion à une « *passion* » est à la fois inclusion et exclusion, entraînant la désignation d'ennemis portant préjudice aux passionnés du fait de leur incompréhension ou de leur aveuglement supposé. Les « *passionnés de moto* » vont exclure deux types d'individus : ceux qui n'adhèrent pas à leur passion et n'y

[599] Un constat que Christine Mennesson réalise également à propos des footballeuses, haltérophiles et boxeuses, rejetant les rugbywomen et femmes bodybuildées dans l'étrangeté. Mennesson, Christine, *Etre une femme dans le monde des hommes*, Paris, L'Harmattan, collection « Sports et société », 2005, p.136-139
[600] Bromberger, Christian, « Introduction », *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38
[601] *Ibid*., développé p.31-34

participent pas, à l'image des « *caisseux* » ou « *automobilistes* », sur lesquels nous reviendrons ; ceux qui font mine d'adhérer mais ne respectent pas les valeurs et principes du groupe, critiqués « au nom de la *pureté* de l'engagement »[602]. C'est cette seconde catégorie qui va nous intéresser ici, les pratiquants que l'on va stigmatiser comme non passionnés, comme s'écartant de la norme comportementale motarde prescrite.

Rappelons que cette dernière est modulable, du fait de points de vue divergents. On retrouve ces derniers dans des réactions diverses, allant de la dénonciation la plus brutale (« *quel connard celui-là, faire un wheeling entre les files en plein centre-ville, ça c'est pas un motard* ») à l'ironie pour un cas similaire (« *c'est sûr c'est vachement utile, ça épate* »). Les motards à la longue carrière et au discours particulariste sont ainsi traités avec humour, les motards les qualifiant, dans de nombreuses conversations motardes ou sur des forums dédiés, de « *purzédurs* » (sous entendu : les « purs et durs », les « seuls », les « vrais »). C'est par exemple le cas des « *partisans* » de telle ou telle marque particulière, qui « *font des ghettos* » (Nathalie) ou participent à des « *querelles de clocher* » (Albert) et se discréditent en déclarant « *je pisse sur les japonaises* » (Alain, à propos d'une connaissance) ou encore « *les seules vrais motards c'est ceux qui roulent en Italienne* »[603] (Albert).

Différenciations et dénonciations récurrentes.

Abordant les discours motards, on constate différentes subdivisions permettant de penser la différence entre « vrai » et « faux » motard. La première est la marque de moto (« *le vrai motard quoi, avec la barbe et le blouson en cuir noir, sur sa Harley !* »), la seconde son origine géographique (« *les seules vrais motos sont fabriquées à Hinckley* » (Christophe, propriétaire de deux motos de la marque), c'est-à-dire sur le site historique de la marque anglaise Triumph), la troisième son type (« sportive » ou « custom » par exemple). Toutes ces subdivisions font sens pour certains pratiquants, elles sont pourtant rencontrées de manière marginale et font à leur tour l'objet d'une dénonciation émanant de ceux qui ne partagent pas ce point de vue. Critiquer telle ou telle subdivision de la pratique, telle manière de vivre sa « *passion de la moto* » revient alors à oublier l'exigence motarde de tolérance telle qu'elle s'applique a priori à tous. C'est alors qu'on en vient à ne pas saluer « *les Harley, parce que les Harley ne te saluent pas* » (Joëlle), à rejeter dans l'étrangeté celui qui se place en référence mais ne peut emporter l'adhésion de la majorité au sein du groupe des « *passionnés de*

[602] *Ibid*., p.33
[603] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 15 : L'attachement motard à la marque.

moto ». Ces subdivisions existent, elles sont multiples mais ne font sens que de manière isolée ou très circonscrite[604]. Elles nous rappellent pourtant la nécessité de désigner une différence, de fixer une limite.

Pour la cerner nous allons nous intéresser aux discours communément partagés, les plus rencontrés sur le terrain et à la lecture des forums internet, fixant qui est un « vrai motard » et qui s'écarte de ce chemin au cours de sa carrière. Celui qui est désigné comme « faux motard » par des conducteurs de différentes types de machines, de différents âges, de différents sexes et possesseurs de différentes marques, l'est par quelques éléments majeurs. C'est cette désignation en commun que nous soulignons ici.

L'impossible définition du « vrai motard ».

La division entre « vrai » et « faux » motard est soumise à l'ironie des pratiquants s'exprimant sur ce sujet, reconnaissant que « *le vrai motard n'existe pas, car nous avons tous nos propres critères* ». Certains s'agacent, ou s'amusent, de voir leurs semblables poser la question « *j'aimerais savoir ce que c'est un vrai motard pour vous* »[605], à l'image de ce que répond un motard sous le pseudonyme « Godzilla » :

« *;-)*
c'est un gus qui n'a jamais mis les pieds dans une voiture, qui ne boit que de la bière (mais par litres), qui ne parle pas mais grogne, qui peut démonter sa moto au bord de la route avec une lime à ongles, qui a du poil aux pattes, qui n'a qu'un blouson pourave, qui ne change jamais de tee-shirt, qui habite dans son garage, qui fait toutes les concentres possibles, qui connait chaque pilote de GP par le nom de sa belle-mère, qui se nourrit de moustique haché, qui possède aussi un side, qui a eu plein d'accidents, qui a mauvais caractère, qui a une mauvaise foi à fissurer la pierre, qui a déjà essayé tout ce qui a deux roues, etc, etc.
☺ »

Le « vrai motard » se rencontre peu dans les discours, car il peut s'incarner dans des versions très diverses. Il semble qu'il soit plus aisé de généraliser le propos concernant la qualité d'un motard en se tournant vers les caractéristiques du « faux » motard. Les pratiquants sont en

[604] Par le biais de micro-appartenances issues d'une spécialisation des connaissances au sein de la « *passion moto* ». Ainsi, les membres du « *moto-club de la Triumph modèle T* », spécialisés sur ce modèle précis, arborent en « *concentrations* » un T-shirt portant ce nom en lettre blanches sur fond noir et se compose de quatre membres. Plus la spécialisation des connaissances de ces « *passionnés* » augmente, plus le nombre de pairs se réduit. Ils restent pourtant toujours liés à l'ensemble des pratiquants, d'où leur présence lors des moments de vie sociale motarde.

[605] www.lerepairedesmotards.com Forum « MotoBrev », message en date du 21.02.04 à 23h19, intitulé « *un vrai motard* », posté sous le pseudo « bikersdudimanche ». Ce pseudonyme seul démontre l'ironie de son auteur, reprenant la catégorie dépréciative de « *motard du dimanche* ».

effet prolixes concernant les anecdotes ou cas de figures permettant de décrire un comportement « *indigne d'un motard* ». Il nous faut donc nous tourner vers ce que l'on énonce comme étant pathologique, servant à penser le normal. Nous convenons ici, avec G. Canguilhem que le normal ne s'oppose pas au pathologique et que ce dernier n'est pas un excès de normal. Les deux pôles coexistent et c'est par leur relation que se construit une valeur. Si on les oppose souvent dans les discours courant c'est alors pour mieux les souligner[606].

Caractéristiques du « faux » motard.

Le premier comportement permettant, selon les motards rencontrés, de distinguer le « faux » motard est son non-respect des principes du groupe, c'est-à-dire la non adhésion à ses valeurs. Selon eux, on reconnaît alors le transgresseur à son refus du « *salut motard* ». Les motards n'adhérant pas aux principales valeurs du groupe, « *liberté* », « *solidarité* », « *convivialité* », sont supposés en oublier ce qui les symbolise : le « *salut* ». Un jeu consiste d'ailleurs à les démasquer, en adressant un salut qui ne reçoit pas de réponse. Il s'agit de ce que certains motards qualifient de « *chasse aux blaireaux* » ou « *chasse aux kékés* ». Elle est caractérisée par son caractère saisonnier : cette chasse bien particulière s'ouvre, au regard des observations de terrain, en mai et se clôture en septembre. Il s'agit donc assurément de « *motards du dimanche* », tels que nous les avons définis précédemment.

Le « faux motard » se repère principalement lors de l'usage de la machine par une double accusation, celle de « *frimeur* » et/ou d'« *inconscient* ». « *Frimeur* » car il se voit attribuer le prestige inhérent au fait d'être motard, « *inconscient* » car s'il possède bien une machine, son niveau de maîtrise est supposé insuffisant étant donné son usage limité. Nous avons vu que le motard est censé maintenir un équilibre entre ses capacités de maîtrise et celles de la machine, par un usage pondéré en fonction de son expérience et de sa capacité à réagir face aux différents « *dangers de la route* ». Ce faisant il affirme un principe : le risque est omniprésent et si le motard surestime ses capacités de « *pilotage* », cela peut le mener à l'accident. Ne pas se comporter en conduite comme l'exige son niveau de capacités entraîne une disqualification du motard pour une raison : il n'a pas « *conscience du risque* ». Par cette dénonciation, les motards rencontrés rappellent la valeur de la prise en compte des termes de la dialectique

[606] Canguilhem, Georges, *Le normal et le pathologique, augmenté de Nouvelles réflexions concernant le normal et le pathologique*, Paris, PUF/Quadrige, 2005 (1966)

homme-machine. Le « faux motard » sera alors bien souvent celui engageant sa moto de manière extrême, par une attitude de « kamikaze » et non de « rentier ». Divers cas sont cités, permettant d'affirmer l'inconscience de tel ou tel pratiquant, faisant de lui un « *frimeur* » ou « *un abruti* », « *un individu qui n'a rien compris à ce que c'est la moto* ». Lorsqu'Albert observe un motard réalisant un « *wheeling entre deux files de bagnoles dans une zone 30 devant une école* », il en conclut le peu de valeur qu'on peut lui accorder. Il est dénoncé car supposé ne pas avoir conscience du risque qu'il court, qu'il fait courir à d'autres, ainsi que du préjudice qu'il porte à « *l'image des motards* ».

Les cas dénoncés sont toujours clairement identifiés. On ne court pas le risque de critiquer un semblable pour un comportement qu'on adopte soi-même parfois. Une « *petite pointe à toc sur l'autoroute* » n'est ainsi guère critiquable pour les motards interrogés, alors qu'un refus de priorité ou des « *cascades au centre-ville quand il y a du monde* » sont disqualifiés dans la plupart des discours. Dans ce dernier cas, le motard n'est pas perçu comme échappant à l'accident du fait de sa maîtrise mais bien de « *la chance* ». Il perd ainsi le contrôle et s'en remet à un principe supérieur, un « *petit ange au dessus de la tête* », comme l'exprimait Yann. La critique porte donc sur le fait d'abandonner son existence à l'alea, dans ce que David Le Breton nomme une ordalie. Dans ce dernier cas la survie est supposée prouver la valeur de l'individu[607]. Le motard lambda ne croit pas à la valeur de l'ordalie, celle-ci n'étant que chance et non preuve de valeur, c'est-à-dire de maîtrise dans l'arène d'habileté motarde. Ne pas avoir saisi le caractère central de la nécessaire maîtrise de la machine et de son comportement, voilà ce que ce voit reprocher le « faux motard ». Si des thématiques telles que le fait de ne pas porter un équipement adapté, à l'exception du casque qui est obligatoire[608], peuvent prêter à débat, le cas de l'oubli de la nécessaire maîtrise entraîne le discrédit. Ne pas porter de « *blouson de moto* » c'est « *risquer sa peau* », métaphoriquement tout du moins, en subissant plus directement les conséquences de son frottement sur le macadam ; oublier la nécessité de la maîtrise c'est « *jouer avec sa vie pour trois fois rien, juste pour se faire quelques sensations* » (Patrick). Certaines questions sont l'objet de variations : le choix du type de machine, de sa marque, le port d'un équipement en « *cuir* » ou en « *synthétique* », celui de conduire avec ou sans passager, de faire des « *balades avec son enfant* » en passager ou encore de circuler sous la pluie, etc. Ces choix restent individuels et chaque option est

[607] Le Breton, David, *Passions du risque*, Paris, éditions Métailié, 1991
[608] Soit : un blouson de cuir, un pantalon du même matériau ou, au minium, un jean, ainsi que des chaussures et gants adaptés à la pratiques de la moto, c'est-à-dire protecteurs, renforcés.

finalement tolérée, même si tel ou tel choix peut susciter le conflit. A l'inverse, sous-estimer la puissance de sa machine et surestimer ses capacités de maîtrise, ou les ignorer, ne l'est pas, car cette erreur mène, aux dires de la majorité des motards rencontrés, à l'accident. Illustrons ce principe d'un exemple : le comportement constaté de manière récurrente sur le périphérique parisien.

Le « faux motard » dans le contexte du périphérique parisien.

Le « faux motard » est celui qui ne sait pas adapter son comportement en fonction des circonstances, celui qui ne conserve pas la maîtrise de sa machine et de son propre comportement en circulation. Les forums motards présentent de nombreuses discussions houleuses concernant la bonne attitude à adopter. Un cas de figure est récurrent : la remontée de files sur le périphérique parisien. Considérée par tous motards comme justifiée, car « *on ne roule pas sa moto comme une bagnole* », la remontée des files d'automobiles donne lieu à un consensus sur la manière de la pratiquer : il s'agit de circuler entre les deux files les plus à gauche du périphérique, à une vitesse supérieure d'environ 20 à 30 km/h par rapport aux véhicules circulant dans les files. Telle est la règle non écrite de « *l'interfile* ».
Le « faux motard » ignore, sciemment ou non, ces consignes, réalisant un « *gymkhana* » en passant d'une file à l'autre, en mobilité permanente, virevoltant d'une file à une « *interfile* » en surprenant l'ensemble des conducteurs. Il circule également à une vitesse bien plus élevée que les files de véhicules, pouvant aller d'après nos constats, jusqu'à environ 80km/h de différentiel de vitesse. Dans ce dernier cas, toute manœuvre d'urgence devient impossible à réaliser en cas de danger. De plus, ce surcroît de vitesse ne permet guère à l'automobiliste désireux de changer de file d'apercevoir le motard.

Le « faux motard » est donc celui qui s'affranchit de règles fixées par la pratique, issues de l'expérience et des échanges d'expérience. Nous avons vu par ailleurs que la ligne de conduite motarde autorise une vitesse de circulation d'environ 30 km/h supérieure au « *flot* ». Cette logique s'applique lorsque le réseau est occupé par d'autres usagers, ce qui est évidemment le cas du périphérique parisien. S'en détacher revient à oublier la conscience du risque au bénéfice de « l'illusion de contrôle »[609]. Le motard qui s'autorise à conduire au quotidien

[609] Le Breton, David, *La sociologie du risque*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? », 1995, développé p.46-49. « L'illusion de contrôle naît lorsque le fait de hasard est perçu comme relevant de l'adresse personnelle et que l'attente du succès est disproportionnée au regard des chances réelles d'obtenir le résultat désiré. » (P.46)

selon les modalités de l'extrême, du « *trip* » ou du « *run* », est disqualifié aux yeux de ses semblables. On constate ainsi que les motards rencontrés évoquant leur forte vitesse de circulation en « *interfile* » du périphérique expriment un droit qu'ils estiment légitime à ce que les automobilistes s'écartent sur leur passage. Ils s'attendent donc à ce comportement et viennent parfois à sanctionner l'importun qui ne s'écarte pas, par exemple en « *pêtant un rétro* ». Ce type d'acte est rarement légitimé dans les discours motards que nous avons pu recueillir, seuls les cas estimés de mise en danger délibérée du motard, volontaire ou non, autorisent cette violence. Par exemple lorsqu'un automobiliste a aperçu le motard mais profite de sa vulnérabilité afin de « *le pousser* », ou lorsqu'un « *automobiliste change de file en lisant son journal* » (Guillaume), parce qu'il « *se rase au volant* » (Alain) ou encore, cas le plus fréquent selon nos informateurs, « *prends sa bagnole pour une cabine de téléphone* » (Miguel).
Le comportement du « faux motard » est d'ailleurs désigné comme un danger à la fois pour les autres usagers de la route -piétons, cyclistes et automobilistes en premier lieu- mais également pour les motards.

L'exemple développé ici à propos de l'espace du périphérique parisien, l'illustre : certains motards manifestent leur volonté de circuler plus rapidement en « *interfile* », et doublent les motards entre deux files, en « *les frôlant* ». Ce type de comportement est fortement critiqué par les motards que nous avons rencontrés, pour qui la mise en danger d'un semblable est une aberration. J'ai ainsi pu constater, alors que je me rendais au « Trophées Gérard Jumeaux » sur le site de l'aérodrome de Montlhéry, qu'un motard pressé peut risquer la collision afin de dépasser. Le « faux motard » en question, aux dires des motards à qui je racontais cette anecdote une fois sur site, a ainsi touché l'extrémité de mon guidon, ce qui entraine un écart de trajectoire pouvant mener à des conséquences dramatiques.

Ne pas adopter le comportement majoritairement présent chez ceux que les motards considèrent comme des semblables, les mettre en danger (risque physique) tout en risquant de perdre sa vie, voici l'ensemble des caractéristiques comportementales considérées comme déviantes, parmi les motards fréquentés lors du travail de terrain, que l'on peut décrire chez les « faux motards ».

2. Avec « eux ».

« Aucun groupe humain, sans doute, n'a réussi le prodige de se penser comme groupe sans penser ses frontières avec l'extérieur et sa différence avec qui vit au-delà. Connaitre de soi implique de se comparer. »[610]

Pour une définition interactionnelle du groupe.

Selon H. Becker l'erreur la plus commune lorsque l'on cherche à définir un groupe consiste à le faire par rapport à sa différence, parce qu'on le considère comme différent[611]. L'auteur préconise (c'est sa « ficelle » pour aider à la définition) de « renverser la séquence explicative et de considérer les différences comme étant le résultat des définitions produites par des gens appartenant à un même réseau de relations de groupes »[612]. Un groupe existe donc dans l'interaction car ses membres et ceux qui ne le sont pas le reconnaissent comme tel, car les membres agissent et ressentent les choses comme si ce groupe existait.

De manière générale, et en suivant H. Becker, une définition doit donc se poser en termes d'interactions, de points de vue différentiels partageant des éléments de ce qui la fonde. Motards et automobilistes reconnaissent l'existence d'un groupe des motards et y associent des caractéristiques propres (parfois stéréotypées, parfois idéalisées). Cela confirme le bien fondé de la qualification de « groupe » : il existe dans un ensemble qui se définit comme tel et dans le regard de ce qui lui est extérieur, car des deux points de vue il est perçu comme différent.

Considérons que la définition des motards en tant que groupe sous-entend une définition commune, malgré des divergences, selon que l'on soit pratiquant ou non. Il existe un consensus permettant de définir les spécificités du groupe des motards, par le biais de l'interaction intérieur/extérieur du groupe. Finalement, il est possible de parler de groupe dès lors que l'on peut constater un accord significatif dans la manière dont on définit le groupe en son sein et de l'extérieur.

---

[610] Lenclud, Gérard, « Le grand partage ou la tentation ethnologique », *in* Althabe, G., Fabre, D. et Lenclud, G. (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995 (1992), p. 9-37, citation p.11

[611] Becker, Howard S., *Les ficelles du métier*, Paris, La Découverte, Guides « repères », 2002, p.21-23 où il définie, en suivant Hugues, le « groupe ethnique ».

[612] *Ibid*., p. 21

« Nous » et « eux » : entre minorité et double appartenance.

Le rapport avec « eux » est en premier lieu, dans le discours des motards, celui qui se constitue avec les automobilistes en tant que majorité et référence, face à la minorité et l'alternative que constitue le deux roues motorisé.
Si l'on se reporte aux travaux de l'ONISR, on constate deux tendances lorsque l'on s'intéresse à l'automobile[613] et aux motocyclettes[614] : l'augmentation du parc et le nombre supérieur d'automobiles[615].
Pourtant, la plupart des motards possèdent également une automobile. Un automobiliste sur trente, soit environ 1 million de personnes en France, est donc également motard.
Cette précision est d'importance car si l'on analyse le rapport entre motards (« nous ») et automobilistes (« eux ») lors de l'usage, on pourra décider de le saisir non comme un rapport de force entre minorité et majorité, mais comme une alternative choisie par une fraction de la majorité. Observer le motard nous apprend donc également quelque chose sur l'automobiliste, du fait de cette double appartenance.

2.1. La domination symbolique

Performances et mobilité.

Pouvoir se déplacer lorsqu'autrui est dans l'impossibilité de le faire est une manière de dominer l'autre. Dans l'espace des sociétés nomades[616], la « mobilité » est utilisée, jouée telle un « pouvoir »[617]. Dans notre société où la mobilité est une nécessité et non le fondement d'un système social, la capacité à se déplacer reste synonyme de pouvoir. Les dominants sont donc nécessairement ceux qui détiennent les moyens de se mouvoir lorsque tous s'arrêtent, à

[613] Rapport « Voitures de tourisme - Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008, 16 pages
[614] Rapport « Motocyclettes - Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008, 12 pages
[615] Ainsi, selon ces deux rapports le parc auto évolue de 11 860 000 au 1er janvier 1970 à 30 400 000 unités au 1er janvier 2007. La barre des 30 millions de véhicules a été franchie durant l'exercice 2005 en France. Concernant les motocyclettes, le parc de motos a évolué de 215 000 au 31 décembre 1970 à 1 248 000 véhicules au 31 décembre 2006. La barre des 1 millions de véhicules en circulation a été franchie en 2000. Ces deux rapports, réalisés par la même équipe et à la même date, permettent de saisir que les motards sont minoritaires.
[616] Retaillié, Denis, « Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts », in Knafou, R. (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.37-58
[617] *Ibid.*, p.42-43. On peut y lire : « Le pouvoir (…) tient dans la faculté de se déplacer. Ce n'est pas spécialement le commerce ou le transport qui font la fortune des nomades mais la circulation qui fonde leur prééminence et par là d'ailleurs l'infortune des sédentaires immédiatement relégués dans la catégorie des dominés (…) »

l'image des motards qui « *se faufilent dans les embouteillages* », remontent les files du périphérique parisien et jouent à « *saute-bouchon* », comme l'exprimait Rachid avec une certaine malice. Le mouton est métaphoriquement dans ce cas l'automobiliste « *englué dans le trafic* », alors que le motard le « *survole* ». Un cas particulièrement perceptible dans le domaine urbain mais s'appliquant également aux autres réseaux routiers, du fait des performances des machines concernées. Charley, un lecteur de 59 ans invité à un essai moto, expose ainsi dans *Moto Magazine*[618] le décalage de performances entre autos et motos :

« *Ce qui est super avec ces motos, c'est la facilité avec laquelle tu peux passer une file de voiture précédée d'un gros poids lourd* »

Aucun type de route ne semble échapper à cette logique, si l'on en croit les journalistes du mensuel précité :

« *Conçues pour avaler de la borne à haute vitesse, elles savent aussi être plaisantes sur les petites routes. Pas à cause de leur poids bien sûr, mais grâce à leurs moteurs, de vraies fusées à survoler le goudron. Ici sur l'A4, les camions sont avalés comme par magie, sans nul besoin de forcer sur la poignée droite. Sur les routes des Vosges en revanche, le couple de ces berlingots* (moteurs) *permet une allure paisible tout en restant disponibles à la moindre alerte.* »[619]

Le motard semble alors pouvoir s'affranchir de certaines contingences contraignant le commun des mortels. Par la puissance élevée de sa machine, et les performances qu'elle autorise, le motard a une plus grande marge de manœuvre dans ses déplacements routiers, permettant des dépassements hors de portée d'un autre type de véhicule à moteur, à l'exception sans doute de quelques voitures de sport. Ces dernières ne peuvent pourtant rien face aux embouteillages. La moto, quant à elle, continue à circuler, à se faufiler, se glissant, du fait de son gabarit, « *dans un trou de souris* » (Michel), voir « *sur un trottoir* » (Guillaume). Performances et compacité, voici les deux caractéristiques permettant ce que l'on pourrait assimiler à une « domination symbolique » de la moto sur l'auto dans les conditions de circulation propres à nos sociétés, de nos cités à nos routes départementales en passant par nos autoroutes.

[618] *Moto Magazine*, n°169, juillet-août 2000, « Le tour de France des gros cubes », p.28-44
[619] *Ibid*., p.30

L'attitude dominante : une lecture par le corps.

La domination symbolique que le motard pense exercer sur les autres usagers de la route peut parfois se lire dans ses attitudes corporelles en conduite. Nous avons ainsi pu constater une posture tout à fait singulière, apparaissant de manière récurrente alors qu'elle ne fait l'objet d'aucun apprentissage, lors de la formation au permis A comme au cours des échanges d'expérience entre pratiquants. Sans doute cette attitude se transmet-elle par imitation, consciente ou non. Elle consiste à redresser le buste, lâcher le guidon d'une ou des deux mains (le plus souvent une), à placer une main sur la hanche et à fixer du regard un autre usager de la route tout en maintenant la posture. Une attitude que nous définissons dans nos carnets de terrain par différents vocables, traduisant l'impression de l'instant : « digne », « dominante » et « attentive ». Cette attitude s'observe principalement en entrée de village, en ligne droite urbaine ou en arrivant à un carrefour.
Après avoir évoqué ce cas de figure avec David, coutumier de cette attitude, il est possible d'en déduire une attitude de défi, qu'il traduit par l'expression « *restes à ta place où tu verras* ». Une attitude paradoxale, car ces situations ne mettent pas en exergue une quelconque domination du motard. Un exemple observé l'illustre, relaté dans un carnet de terrain :

(…) David circule devant moi, à environ 120km/h sur une route nationale, nous approchons d'une entrée de village. Il lâche son guidon de la main gauche et conserve donc la droite sur l'accélérateur. La main se pose sur sa hanche gauche, il redresse le buste. Quelques mètres avant l'entrée du village : un carrefour, une route semblant venir d'un terrain de foot. Une voiture y attend pour s'engager. David conserve sa position et regarde ostensiblement le chauffeur de la voiture, comme pour lui dire « ne bouge pas », ou le provoquer en « s'imposant » à lui. Etonnant. Si l'automobiliste décide de s'engager il n'a plus la position adéquate pour freiner et/ou éviter et c'est l'accident. Qu'a-t-il donc à y gagner ? (…)

David s'abandonne alors au hasard. Dans l'immense majorité des cas observés, l'automobiliste le voit et va attendre avant de s'engager. Pourtant, la logique de conduite motarde voudrait que, du fait de son exposition, le motard soit prêt à éviter le choc en cas d'« erreur » de la part d'un autre usager. Cette attitude peut être comprise comme une invitation ou une provocation. Il apparaît alors que la « domination symbolique » ressentie ne se fonde pas sur les caractéristiques objectives de la situation, qui voudrait que, au-delà de l'application de la loi, le plus vulnérable ne se prévale pas d'une quelconque priorité. C'est d'ailleurs un cas de figure couramment observé dans les grandes cités de l'hémisphère Sud, de Bangkok à Lomé : plus un véhicule est volumineux et protecteur et plus il se considère

comme prioritaire, dans un rapport de force[620]. Il existe donc un paradoxe dans ce type d'attitude : elle traduit un sentiment de domination, que la réalité et les connaissances motardes invalident pourtant. Sans doute s'agit-il d'un effet de l'attribution symbolique de puissance par la maîtrise de la machine.

Ajoutons, à titre d'anecdote, que cette attitude a « *du style* », comme l'affirmait David, démontrant par là la qualité de celui qui l'adopte, ou son assurance. Caterina Pasqualino[621] évoque une attitude proche dans le cas des femmes gitanes :

« (…) Dans la vie quotidienne, une femme cherchant à plaire déambule la tête et les épaules hautes, éventuellement une main sur la hanche ; cette attitude est reprise dans la danse, sauf que le maintien y est encore plus accusé, ce qui n'est pas interprété comme un signe d'arrogance : il est dit que la danseuse marche « avec art » (*con arte*). »

L'attitude motarde, comme la virilité, ne traduit pas la tentative de séduction de la femme envers l'homme, mais bien celle de l'homme adressé à l'homme, c'est-à-dire une tentative de domination. Redresser le buste, adopter une position ostentatoire par la main sur la hanche et le regard porté vers autrui est, concernant les motards observés, la traduction d'un sentiment de supériorité, malgré l'évidente vulnérabilité du motard. Se sentir « dominant » revient alors à leurs yeux à négliger la peur, une logique qui traduirait en leur sens un certain « *courage* », dont l'automobiliste serait dépourvu.

Une position dominante.

Aux attitudes corporelles constatées de manière sporadique il faut ajouter une constante : la position des regards, traduisant ce que les motards assimilent à une domination. En effet, si on analyse la rencontre des regards entre automobilistes et motards ou entre motards et motards, sur un plan vertical, on constate une différence marquante.

[620]Franck, Michel, *Voyage au bout de la route, Essai de socio-anthropologie*, Paris, Editions de l'aube, collection « essai », 2004

[621] Pasqualino, Caterina, « Quand les yeux servent de langage », in *Terrain* n°30, « Le regard », éditions du patrimoine, Ministère de la culture et de la communication, mars 1998, p.23-34, citation p.25

Le motard adresse un regard à son semblable sur un plan d'équivalence, à l'image du piéton qu'évoque Véronique Nahoum-Grappe[622] :

« La rencontre aléatoire sur la place publique urbanisée, dans la rue, lors de la promenade à pied s'effectue sur un plan horizontal d'égalité fausse socialement mais provisoirement vraie parce que physiquement concrète : les allées et venues frontales des corps qui se croisent sur la pavé permettent le toisement des grands – ou des prétentieux qui « se croient » -, mais aussi le lorgnement impoli de l'inférieur, ou indécent du séducteur. »

Ce regard à même hauteur, s'il ne se fonde sur aucune réalité sociale, traduit l'équivalence et la valeur que s'attribuent mutuellement les motards par le fait de se reconnaitre[623]. Dans le cas du regard porté entre motard et automobiliste, le plus fréquent, le motard est placé en position dominante, à l'exception des véhicules de taille imposante, tels que les 4X4, minibus ou camionnettes. Il est alors placé en surplomb de l'automobile, et le regard se porte donc de l'homme chevauchant une moto à celui assis dans son véhicule. Le regard traduit alors symboliquement la domination symbolique de ce premier, il suffit d'observer comment, à l'arrêt au feu tricolore, le motard domine de sa stature l'automobiliste immobile dans son siège.

Les rares cas d'échanges oraux constatés entre motards et automobilistes obligent d'ailleurs le motard à se baisser pour s'adresser à l'automobiliste. Remarquons que ces échanges sont de deux types : amicaux lorsque le motard observe un signe de reconnaissance[624] ou une attitude suscitant sa sympathie en tant qu'individu ; de l'ordre de la remontrance lorsque l'automobiliste a commis, selon le motard, une « *faute* »[625]. Chaque arrêt n'est pourtant pas l'occasion d'un tel échange, engagé en lien à des circonstances particulières.

[622] Nahoum-Grappe, Véronique, « L'échange des regards », in *Terrain* n°30, « Le regard », éditions du patrimoine, Ministère de la culture et de la communication, mars 1998, p.67-82, citation p.68

[623] Honneth, A., « Visibilité et invisibilité : sur l'épistémologie de la « reconnaissance » », *De la reconnaissance. Don, identité et estime de soi*, revue du M.A.U.S.S., n°23, 1er semestre 2004, p.136-150

[624] Quelques cas observés personnellement : présence d'un autocollant de la FFMC ou d'une marque de moto (Honda, Harley-Davidson, Suzuki, etc.) sur la lunette arrière, d'un casque sur la banquette arrière, signe de deux doigts en V de l'automobiliste afin de démontrer qu'il est également motard, etc.

[625] Quelques exemples répertoriés dans nos carnets de terrain concernant l'interaction motard/automobiliste : si l'automobiliste conduit en téléphonant, a zigzagué sans signaler ses changements de direction et contrôler la présence éventuelle d'un motard, installé un enfant à l'arrière sans avoir bouclé sa ceinture, jeté son mégot par la fenêtre sans se préoccuper du fait que le motard remontant la file le reçoive en plein casque, se maquille, lit le journal, se rase en roulant, etc.

Le discours justifiant le principe de domination.

Lorsque le motard prend sciemment des risques, par exemple en adoptant une allure plus élevée que le flot automobile, il prétend ne pas faire courir de risque important aux autres usagers de la route. Steven nous confie à ce propos une anecdote édifiante. Il se déclare adepte de la vitesse sur route, à laquelle il s'adonne principalement en été sur sa « *Suzuki 250 RGV* », une moto « sportive », réplique d'une machine de grand prix des années 90. Alors que je l'interroge sur la dangerosité de ce type de conduite, il déclare que ce sont davantage les autres usagers de la route, et principalement les automobilistes, qui s'avèrent dangereux. Selon lui le motard peut se permettre de rouler vite car « *à moto, si on se plante, c'est rare qu'on tue quelqu'un* ».

Un discours de légitimation permettant de cerner une logique : plus de performance est selon lui admissible si cela n'entraîne pas davantage de risque pour les autres usagers. *Quid* de la possibilité de l'erreur d'autrui ? Celle-ci est alors saisie de manière « moto-centriste » : tout conducteur doit maîtriser son véhicule et, s'il ne peut conduire de la manière qu'il estime adéquate, il doit se contenter d'être passager. Steven cita alors un exemple particulièrement frappant : un de ses amis motards, Gérard, est décédé dans un accident de la route lors d'une de leurs sorties « *sportives* ». L'accident est survenu alors qu'une automobiliste réalisait un demi-tour interdit, sans visibilité, juste après un sommet de côte. S'ensuit un effroyable choc au cours duquel la conductrice et Gérard sont tués. Steven explique alors, concernant la conductrice de l'auto impliquée dans l'accident, que « *c'est mérité* », et que sans son imprudence celle-ci serait toujours vivante. La faute incombe alors à la conductrice, non au motard.

S'il s'agit assurément d'un discours de légitimation, permettant de ne pas se penser comme partiellement fautif, on peut y lire une logique pour le « *passionné* » : le motard n'est pas un danger pour autrui, sauf si celui-ci faillit et ne parvient à maîtriser son véhicule.

Le constat de la plus forte mortalité motarde, corrélée avec sa plus forte exposition autorise ce type de représentation. Il se considère autorisé à dominer symboliquement car ce comportement entraîne en son sens peu de risques pour autrui, davantage pour le motard, s'il faillit à son idéal de maîtrise. Seule exception : un autre usager de la route qui renonce à la prudence la plus élémentaire, qu'il s'agisse du cas cité par Steven ou d'autres exemples cités par les motards rencontrés : voiture « *à contre-sens sur l'autoroute* », piéton « *traversant une route nationale dans un virage* » sans visibilité, « *vélo sans éclairage* » sur une petite route de

campagne en pleine nuit, comportement « *erratique* » du fait d'une conversation téléphonique, etc.
De cette manière, les motards rencontrés excusent leur comportement, rejetant la faute sur autrui et excluant la prise en compte de leur comportement qu'ils savent parfois « *casse-cou* » (Steven).

Un conflit entre « eux » et « nous » ?

L'opposition entre automobilistes et motards, ainsi que la domination symbolique que ces derniers ressentent s'incarnent peu dans les faits : quelques coups de bottes dans les rétroviseurs parisiens, quelques « *coups de gazs* (accélérations) *rageurs* » au niveau de la fenêtre pour mener un conducteur à s'écarter, autant d'éléments que nous avons pu constater sur le terrain qui ne s'éloignent guère des insultes, des coups de klaxons et autres bras d'honneurs constatés dans les interactions routières quel que soit le véhicule utilisé. Deux raisons à cela : le sentiment de domination est en premier lieu ressenti dans la conduite, dépasser et aller plus vite étant les deux incarnations possibles de cette tendance ; il est en second lieu pondéré par la plus grande vulnérabilité du motard, ce qui l'empêche en pratique d'imposer sa volonté du fait du risque encouru.
Un moment particulier semble alors propice afin de cerner s'il s'agit d'une recherche de domination, passant au besoin par le conflit : la « *concentration* ».
Ce moment d'entre-soi est réservé aux motards et à leurs proches (femmes, enfants, amis) et est sans doute le lieu où l'agressivité peut s'incarner. François Portet le soulignait en 1998 :

« Tout au long de la concentration, il y a ainsi des moments propices aux affrontements entre public extérieur et groupes qui arborent ostensiblement une image agressive. »[626]

S'il existe un moment où la force du groupe est perceptible et peut s'imposer à l'autre (l'automobiliste), c'est bien celui-ci. Nous n'avons pourtant qu'exceptionnellement constaté un conflit entre motards et non motards et ce suite à une provocation délibérée de personnes extérieures au groupe, à l'image de cet automobiliste ivre ayant percuté le bar de la « *concentration* ». La plupart du temps, les tensions sont évitées pour une première raison

[626] Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476, et plus spécialement : « La concentration » p.464-473

évidente : les concentrations sont isolées. Seule exception : les manifestations caritatives, principalement de lutte contre les maladies (orphelines ou plus générales, telles que le cancer pour « *Une Rose, Un Espoir* ») qui ont pour objectif de faire se rencontrer motards et donateurs, pratiquants ou non. Tous se réunissent alors avec un même objectif et les relations entre « eux » et « nous » sont tout à fait décontractées, voire chaleureuses. Enfin, même dans le cas le plus improbable où un automobiliste s'impose dans une concentration isolée, il lui est généralement fait bon accueil. Le plus souvent, il s'agit d'un motard ayant « *cassé sa machine* » ou dont la moto est « *en panne* » et qui n'a « *pas les moyens de réparer* », comme l'ont précisé deux motards lors d'une concentration dans l'Est de la France, comme pour s'excuser. Ces cas de force majeure permettent l'acceptation.

Enfin, une anecdote de terrain le confirme par l'intermédiaire d'un cas tout à fait exceptionnel : alors que je me rendais à la concentration hivernale du Moto Club des Busards, un de mes premiers terrains, je tombai malheureusement en panne[627]. Un ami à qui j'avais évoqué ma venue au site, et à qui j'avais montré l'invitation comportant un plan d'accès, s'y est rendu afin de m'y retrouver. N'étant pas motard, il utilisa son véhicule habituel, du type suscitant peu l'admiration des motards : une Renault Clio. Ne me voyant pas sur place, il s'est installé parmi les motards et s'est vu offrir une bière, a patienté au coin du feu durant deux heures avant de les quitter. Il s'agit d'un cas de figure que nous n'avons jamais constaté par ailleurs, lorsqu'un ami accompagne un motard, il est en principe son passager, prouvant par là son intérêt pour la moto, non automobiliste. Les motards ont pourtant questionné mon ami : « *pourquoi être venu en voiture ?* », « *qui t'a parlé de la concentration ?* », etc. Expliquant la situation, il s'est vu accepté et invité à partager un moment de convivialité.

Les rapports entre automobilistes et motards sont donc dans les faits, à l'image de la majorité des interactions sociales dans nos sociétés, pacifiés. Nous n'avons guère constaté davantage de conflit entre motards et automobilistes qu'entre automobiliste eux-mêmes. La « *concentration* », pourtant modèle de l'entre-soi motard, laisse une porte ouverte à l'autre, au différent. La domination motarde sur les automobilistes et autres usagers de la route est donc discursive et symbolique, incarnée dans les phases de conduites et non les interactions humaines de face à face.

[627] 29ème concentration hivernale du « *Moto Club Les Busards* » au « Val Joyeux » à Yutz, les 19 et 20 janvier 2002.

Une domination symbolique et non réelle.

Si l'usage de la moto incarne, selon les témoignages que nous avons pu recueillir, une domination symbolique de l'automobile, la protection relative aux deux véhicules entraîne pourtant une réalité : en cas d'accident, le motard payera le prix le plus fort. Tous les motards confirment cette réalité, jusqu'à leurs productions humoristiques, à l'image de la « *Déclaration constitutionnelle des motards* » circulant entre motards par le biais d'internet. En voici quelques extraits, éclairant la vulnérabilité des motards vis-à-vis de la référence automobile :

« (…)
Article 2
Le motard a les mêmes droits que les automobilistes
Article 3
Sauf qu'il na pas de pare-chocs et qu'il ferait donc mieux de ne pas faire le malin
(…)
Article 7
En cas de choc frontal avec une automobile, le motard aura toujours tort parce qu'il ne paie pas de vignette
(…)
Article 10
… Et si le motard n'est pas content avec tout ça, il a le droit de s'acheter une ***voiture****.* »

La « domination » qu'il peut exercer en conduite est donc symbolique et conditionnée par son acceptation par les autres usagers de la route, en premier lieu les automobilistes. Le motard, pilotant ce qu'Erving Goffman qualifie de mobile à « coque molle » concernant le piéton, est bien moins protégé que l'automobiliste[628]. Il n'est donc pas en position dominante, car vulnérable et exposé.

[628] Goffman, Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2 : Les relations en public*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1973 et plus spécialement : « Les unités véhiculaires » p.21-33

2.2. La volonté d'affirmer sa valeur supérieure.

Individualisme *versus* fraternité.

Bertrand Poirot-Delpech soulignait la différence entre « nous » et « eux » comme une diverse valeur des personnes, fonction de leurs qualités personnelles :

« *L'humanité est partagée en deux. Il y a les automobilistes qui, s'ils aperçoivent un deux-roues dans le rétroviseur, s'arrangent pour lui boucher le passage. Ceux-là mourront jeunes, d'un ulcère ou d'un infarctus, en tout cas cocus, car la mesquinerie et l'amour ça fait deux. Il y a les automobilistes qui, s'ils aperçoivent un deux-roues dans le rétroviseur, s'arrangent pour le laisser passer. Ceux-là vivront vieux et gais. Peut-être même pousseront-ils l'intelligence et le goût de la liberté jusqu'à se convertir au deux-roues. Ce qui les retient relève du préjugé.* »[629]

Si le propos de l'auteur est caractéristique de la « *mauvaise foi motarde* », il n'en pointe pas moins une différence fondamentale entre « eux » et « nous », illustrant la foi en la valeur des motards et, accessoirement, de ceux qui les comprennent et favorisent leurs pratiques. Ce faisant, il désigne en creux ceux qu'il s'agit de plaindre, les « *cocus* » sans « *goût de la liberté* ». Les motards sont discursivement opposés aux automobilistes du fait des valeurs qu'ils disent véhiculer, entre « *liberté* » et « *solidarité* », opposées à l'individualisme que l'auteur dénonce vigoureusement :

« (…) La fraternité y gagne, autant que la liberté. En se croisant, les motards s'adressent des signes variés et chaleureux, le contraire des bras d'honneur des encagés de la bagnole. (…) »[630]

La mobilisation de ces signes n'est pourtant pas une spécificité motarde. Il nous faut signaler l'intérêt que l'on pourrait trouver dans la comparaison avec d'autres groupes de « *passionnés* » ou de pratiquants : marins, conducteurs de bus ou de métro, randonneurs, taxis, etc. Nous savons que dans le cas des marins le salut, notamment en haute mer, est à comprendre comme une reconnaissance de l'exception –on ne croise que peu de navires- ainsi que l'affirmation d'une solidarité partagée face au danger : le marin percevant un appel de

[629] Poirot-Delpech, Bertrand, « Deux humanités », *Le Monde*, 12 février 1994
[630] *Ibid*.

détresse a le devoir de se dérouter afin de porter assistance à son semblable[631]. Se saluer c'est donc dire que l'on a le « *courage* » d'affronter le risque, avec l'appui d'une communauté.

Le « brave » est celui qui « peut ».

L'usage de la moto est une manière de construire une différence entre ceux qui « *peuvent* » et ceux qui « *ne peuvent pas* », ou « *ne veulent pas* ». Cette différence entre « eux » et « nous » est marquée positivement pour ceux qui s'engagent dans une carrière nécessitant à leurs yeux force et courage. Le motard pense prouver aux autres qu'il ne craint ni de mettre à l'épreuve sa capacité à maîtriser la machine, ni d'exposer son corps aux aléas de la circulation comme de la météo. L'usage de la machine impose certaines difficultés que le motard apprend à apprécier au fil de sa pratique. Bientôt pour lui « *la pluie est douce* », « *le froid réveille* » et « *le soleil caresse la peau* ». Ne pas avoir peur, dans les discours motards, permet d'apprendre à donner de la valeur au fait de s'exposer. La description du plaisir ressenti va ainsi se rencontrer dans certaines situations objectivement déplaisantes, par exemple en cas de conditions météorologiques extrêmes, comme le grand froid. Ce discours présente le plaisir ressenti sur un mode ambivalent qui en fait, comme le disait Steven, « *la récompense des braves* ».

Le motard choisit une position qu'il considère comme une alternative, et s'approche de la puissance qu'incarne la machine, pouvant se retourner contre l'homme par l'accident. Il en tire un certain pouvoir, contrepartie de l'acceptation du risque.
La puissance mise en œuvre lors de la pratique est à double tranchant : elle peut permettre le plaisir des sens, la « *liberté* » et la rapidité, comme elle peut se retourner contre le corps du motard et provoquer sa dislocation. Selon Albert, le motard est perçu tel un « *donneur d'organes* »[632], signifiant par là même la possible dislocation de son organisme. On retrouve ce même principe par ailleurs, par exemple au sein d'une campagne de prévention du risque routier publiée en Belgique sous le titre « 2 secondes suffisent »[633]. On y découvre des photos d'accidents mortels, présentant des chairs déchirées, des membres sectionnés et des motos

[631] Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998 ; Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452
[632] Nous avons également pu rencontrer cette expression chez une infirmière ayant travaillé aux urgences pour qui, sur le périphérique parisien, l'espace aménagé de manière informelle entre les deux files les plus à gauche afin de laisser un passage aux motos est « *la file des donneurs d'organes* ».
[633] http://www.motosecure.be/

disloquées. En France, cette possibilité de la dislocation se cristallise dans l'attention portée à un objet particulier : le rail de sécurité. Il est aussi qualifié de « *rail d'insécurité* » (Franck) ou, plus crûment, de « *râpe à motards* » (David) ou « *guillotine à motards* ». Ces « *guillotines* » sont évoquées par l'ensemble de nos informateurs, sans doute du fait de l'image choc que représente la décapitation.

L'initié est celui qui « sait ».

Finalement, la domination symbolique revendiquée par le motard suppose que le groupe pense détenir une vérité inconnue des non-membres. Par l'usage de la machine, les pratiquants se sentent différents, voire « supérieurs » au commun des mortels. On retrouve là une caractéristique typique des groupes stigmatisés chez Erving Goffman, pour qui les stigmatisés resserrent leurs liens, développent une solidarité et un discours de légitimation prouvant leur valeur[634]. Les membres du groupe stigmatisé sont alors enclins à développer une vision du monde selon laquelle ils seraient « meilleurs » que l'individu moyen, car leur stigmatisation leur aurait ouvert les yeux. Le stigmate que porte le motard est pourtant différent de ceux qu'évoque l'auteur, ni bec de lièvre, ni présence dans un établissement psychiatrique ou sur les trottoirs de la prostitution, l'usage de la moto est choisie et perçue comme valorisante. Ce n'est guère le cas des stigmatisés qu'évoque l'auteur, si ce n'est par dépit, étant donné qu'aucun autre choix ne se présente à eux. L'engagement dans une pratique stigmatisée se fait, concernant les motards, par un engagement volontaire. Ce dernier nous amène à postuler leur pragmatisme. S'engager dans une carrière motarde c'est alors vouloir prouver sa valeur, se distinguer.

Entre stigmatisé et normal, entre exception et masse.

Par ce choix, le motard décide de quitter la masse pour s'engager dans une « *passion* » qui le singularise, dans ce que Noël qualifie de « *clan* ». Cet engagement est donc une critique non dissimulée de ce qu'il considère comme une masse moutonnière qui, en se préservant des risques que suppose l'engagement dans la « *passion de la moto* », passe, selon lui, à côté de l'essentiel.

[634] Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps,* Editions de Minuit, Paris, 1975

C'est ainsi qu'on peut lire, en guise de signature d'un motard féru de forum internet :

« *Frôler la mort n'est rien, passer à côté de la vie est beaucoup plus grave* ».

Cette affirmation relaie la foi en la valeur du motard, celui qui « sait vivre », au contraire de l'aveuglement de la masse des automobilistes. Une forme s'approchant de ce que Marc Angenot qualifie d'« élitisme méprisant de la part des « conscients » à l'égard de la masse « moutonnière » au salut de laquelle cependant « l'avant-garde » est censée se consacrer avec abnégation toute sa vie. »[635] Cela est d'autant plus perceptible lorsque le motard est également militant, membre de la FFMC ou engagé dans une action caritative. Un engagement qui devient parfois un « *combat* », dont « *les automobilistes feraient bien de prendre de la graine* », pour reprendre la formule entendue de la bouche du fondateur de l'événement *Une Rose, Un Espoir*. Ce dernier cas le démontre : le motard s'engage certes en premier lieu par solidarité envers ceux qu'il estime être ses semblables, mais également envers d'autres. La lutte contre le cancer mobilisant les motards un week-end complet, lors de l'événement « *Une Rose, Un espoir* », ne touche pas que les « *passionnés de deux roues* ».

<u>L'exception pensée comme maîtrise supérieure de la symbiose.</u>

Le motard nous dit accepter un surcroît de risque pour prouver sa valeur. Cette dernière est alors supposée supérieure à celle de l'automobiliste, par des capacités de conduite augmentées. La maîtrise qui en découle à ses yeux sera alors nécessairement plus grande, rejetant autrui dans le domaine de ceux qui « *dorment au volant* » (Alain) et ne « *sont pas à ce qu'ils font* » (Franck). Le motard pense être « maître de son action » et de sa machine, et non « *conduire comme un zombie* » (Noël), « *en mode automatique* » (Fabrice), comme les autres usagers de la route. Il prétend avoir de plus grandes compétences de conducteur et une aptitude supérieure à la concentration.

Les motards rencontrés évoquent d'ailleurs quasiment tous leur statut de conducteur par le terme « *pilote* ». Le motard « *pilote* » sa machine, alors que l'automobiliste se « contente » de conduire son véhicule. De plus, le motard n'écoute pas de musique, ne téléphone pas en conduisant, ne lit pas « *au guidon* » et ne « *fume pas de clope* » ou tout autre occupation fréquemment constatée dans les habitacles. Une publicité pour un « kit main libre » publié dans *Moto Magazine* provoque immédiatement les réactions de lecteurs qui s'indignent, dans

[635] Angenot, Marc, « Masses aveulies et militants virils », *Politix* n°14, 1991, p.79-86, citation p.79

la rubrique « courrier », de voir leur magazine préféré céder à un discours « d'automobiliste ». Les motards observés disent se distinguer des automobilistes par leurs capacités, synonymes de plus grande maîtrise. La concentration en fait partie, alors que l'inattention, caractéristique selon eux d'une grande partie des « *caisseux* », leur porte atteinte.
Un « complexe de supériorité », qui mène à feindre de s'intéresser à la masse pour finalement se saisir de son dévouement au bien commun comme d'un « *alibi* » permettant d'affirmer sa valeur[636]. Le motard exprime ainsi sa capacité à sortir du lot et non une manière de circuler qui bénéficierait à tous une fois adoptée largement.

2.3. L'exception partagée.

Déclin de l'individualisme et attachements multiples de l'homme contemporain.

Selon Michel Maffesoli, nos sociétés sont de moins en moins des sociétés individualistes, ce modèle étant critiqué à la fois par la « massification croissante » et « le développement des micro-groupes » qu'il qualifie de « tribus » [637]. Nous serions donc dans une période de déclin de l'individualisme, par la critique de ce que l'auteur nomme la « socialité » contemporaine. Les individus contemporains seraient en premier lieu qualifiés par leur appartenance à un groupe, à une « communauté de destin »[638].
Si l'on s'accorde à cette vision du contemporain, le groupe prendrait le pas sur l'individu. Nous partageons l'idée d'un déclin de l'individualisme par le biais de nouveaux attachements, de groupes ou « tribus », pouvant fonctionner selon le modèle d'une communauté de destin ou de pratique. Force est d'admettre que l'Homme a conservé un caractère social malgré l'individualisme. La culture, condition possible de l'échange entre les hommes, ne pouvant cesser d'exister sans que disparaisse la civilisation humaine. Le déclin de l'individualisme signifie-t-il pour autant la primeur accordée au groupe sur l'individu ?

Dans le cadre de notre recherche on observe que l'immense majorité des motards ne sacrifient que peu de temps à la communauté, ou seulement lorsque celle-ci leur permet d'accroître le plaisir qui l'accompagne ou les valorise symboliquement. Les manifestations organisées par

[636] Angenot, Marc, « Masses aveulies et militants virils », *Politix* n°14, 1991, p.79-86, citation p.82
[637] Maffesoli, Michel, *Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse*, Paris, éditions Méridiens-Klincksieck, 1988, p.15 (en italique dans le texte)
[638] *Ibid*., développé p.183-192

la FFMC en sont un exemple explicite. Quelques militants, davantage de membres actifs et d'innombrables motards s'y rejoignent lorsque les conditions météo sont favorables ; bien peu sont présents à la moindre goute de pluie, à l'exception des deux premières catégories, les plus actifs. Le fort engagement des militants de la FFMC n'a d'équivalent que la recherche de plaisir du motard lambda. Enfin, la « *passion de la moto* » est une activité éphémère, temporaire. La carrière n'est pas nécessairement de long terme et l'individu privilégie souvent d'autres attachements concurremment à son implication au sein du groupe des motards, par exemple la vie familiale ou sa carrière professionnelle.

Nous avons vu que le lien entre les hommes est ténu au sein du groupe des « passionnés de moto » que nous avons approché. Le motard, comme tout acteur social, est une figure mêlant individualisme et reconnaissance de l'appartenance à une communauté. La fonction essentielle du groupe semble être de mettre en mouvement une solidarité face au risque et de souligner la valeur individuelle, le caractère exceptionnel, « *courageux* », des motards, en se renvoyant mutuellement ce symbole par le salut. Il n'est donc pas évident que la référence au groupe soit première, même s'il prend part dans la valorisation des individus qui y adhèrent et le composent.

La définition même du groupe est variable, le « faux motard » de David n'étant pas celui d'Albert ou de Noël. Le point de vue individuel donne à chaque fois une lecture différente du groupe, dès que l'on dépasse l'évocation commune des « valeurs motardes ». Ces dernières sont d'ailleurs différemment mobilisées, voire instrumentalisées, par les motards. Cette absence d'homogénéité, ainsi que le lien ténu entre les motards, mène à interroger le lien entre individu et sentiment communautaire, entre valorisation de l'identité personnelle et soutien apporté à la communauté.

Un discours sur « eux et nous ».

Affirmer par l'usage de la machine sa valeur supérieure est une forme de distinction. Pour Pierre Bourdieu, se distinguer c'est signifier qu'une compréhension particulière est accessible à un groupe de personnes, donc nécessairement qu'un autre groupe ne peut y accéder[639]. Il s'agit donc de spécifier deux sortes, deux « variétés distinctes » dans la société humaine[640]. Tel ou tel objet, par exemple l'art moderne, distingue lorsqu'on est à même de le comprendre et de s'en saisir. Il ne s'adresse pas à tous mais à une minorité censée détenir des

[639] Bourdieu, Pierre, *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, éditions de Minuit, 2002
[640] *Ibid*., p.32

caractéristiques confirmant leur exception. Le motard, nous l'avons vu, relaie de différentes manières, et selon des motifs variés, l'idée de sa distinction avec la masse. Pourtant nous ne pouvons postuler, au regard des caractéristiques des individus rencontrés sur le terrain, d'association entre ethos de classe et tendance à s'engager dans une carrière de « *passionné de moto* ». Le principe de « *tolérance* » découvert chez les motards traduit la grande variété des profils et parcours et empêche de tenir un propos englobant deux catégories distinctes engagées dans des rapports de domination.

L'engagement accompagné d'un discours sur l'exception se construit dans un rapport relationnel et un échange corrélé avec des positions relatives et changeantes. Un jour motard, le lendemain automobiliste. Il ne s'agit donc pas de domination, si ce n'est symbolique et imaginaire, de l'un sur l'autre mais de rapports que l'on peut saisir comme des critiques. Celle d'un groupe, adressée par un ensemble qui se reconnaît comme exceptionnel et celle des contingences subies universellement.

Il est donc possible d'affirmer que le groupe de ceux qui se disent passionnés de moto ouvre sur un discours qui engage à la fois ceux-ci et ceux qui les entourent, dans une configuration relationnelle mouvante. Le discours motard est à la fois un discours sur « nous » et sur « eux », ainsi que sur le contexte dans lequel tous ces individus se situent, donc sur l'environnement au sens large, tant humain que non-humain.

<u>L'adhésion à une minorité consiste à dire sa valeur.</u>

En portant notre attention sur ce groupe et son rapport au reste de la société, nous saisissons cette double échelle de significations : il est à la fois distinct du reste de la société et en fait partie. Il constitue donc ce que l'on peut appeler une minorité, car il possède une certaine visibilité, rassemble un nombre conséquent de pratiquants (environ un million en France) et fait l'objet de débats sociaux importants. Ces derniers sont parfois houleux, démontrant l'existence d'une négociation quant à l'étiquette apposée au groupe selon que l'on se situe en son sein, en dehors de celui-ci ou, à l'image de l'ethnologue, sur la limite fragile et instable entre intérieur et extérieur. Cette minorité est un collectif de faible taille, qui s'oriente par le biais d'un système de valeurs, permettant de produire certaines règles et codes comportementaux. Une de ses caractéristiques est donc ce qu'il pense être une autodétermination, même si l'on ne peut évidemment nier l'influence de la norme sociale. Le groupe définit sa norme, ce qui sous-entend que l'individu peut y prouver sa valeur selon une

appréciation différente de celle rencontrée habituellement au sein de nos sociétés (réussite professionnelle et sociale par exemple). Le motard va alors prendre des risques, car il va adhérer, ne serait-ce que temporairement, à une norme inhabituelle pour lui. Le groupe des motards est donc également l'incarnation d'un désir de changement, d'une volonté d'exprimer sa différence.
Finalement, s'engager dans une minorité est une manière de dire autre chose et d'adhérer à ce discours, de certifier sa plus grande valeur et de la reconnaître chez les membres du groupe.

L'apport d'Erving Goffman, ou le motard comme stigmatisé et élu.

L'exception partagée est une constante dans les discours des motards rencontrés, approchant ce dernier d'un élu. Le motard va s'extraire partiellement et temporairement de la masse par un processus proche de l'élection. Le fait de marquer sa différence est d'ailleurs une des motivations présentées par les acteurs, à l'image de Noël pour qui :

« *(...) finalement ça doit jouer quand même dans le fait que euh... que j'apprécie aussi la moto... puisque c'est... ça différencie ! Justement, y'a pas cette masse, on est pas 25 millions, le parc automobile bon euh c'est... c'est autre chose...* »

Si l'individu choisit de s'engager dans une carrière de motard, c'est également pour affirmer sa singularité. Cela est parfois manifeste dans les discours, notamment lorsque l'échange se porte sur les valeurs propres au groupe. Ainsi, lorsque j'interpelle David à propos de ces dernières, il répond par une tournure de phrase sans équivoque :

« Alors, est-ce que tu penses que la moto véhicule des valeurs particulières ? »

« Oh oui hein. Toutes les valeurs que les autres enculés n'ont pas. (Silence) » (David)

Ma question avait pour objectif de saisir les détails et récurrences de ce que les motards avec lesquels j'étais en contact qualifiaient de « *valeurs motardes* ». La réponse de David, sans expliciter leur détail, expose l'opposition, qui semble ici fondamentale selon lui, entre « nous » et « le reste du monde », en l'associant à une qualité supérieure du motard.

Le motard, comme le stigmatisé chez Erving Goffman, se pense tel un élu, affirmant le caractère exceptionnel de celui qui se voit déprécié dans les discours courants[641]. Chez l'auteur, le stigmate est une marque signifiant le caractère inhabituel d'une personne. Le motard est-il marqué ? Cette marque signifie-t-elle son caractère particulier ? Le fait de circuler à moto expose le pratiquant au jugement, par le partage d'une esthétique liée à son équipement. Le motard, tout comme le stigmatisé qu'évoque E. Goffman, est reconnaissable comme tel en association à une image dévalorisante. L'identité sociale « virtuelle » du motard est, nous l'avons vu concernant son image, péjorative en comparaison de l'identité sociale « réelle ».

Evoquer le regard porté par « eux » sur « nous » comme une stigmatisation des « *passionnés de moto* » peut donc nous éclairer. Selon E. Goffman, les stigmatisés se rassemblent souvent en groupe, voire en association, afin d'améliorer leur statut social perçu. Le sentiment d'appartenance est alors développé et va de pair avec un soutien des semblables et de celui de personnes admises dans le groupe sans être stigmatisées. On pensera ici aux passager(e)s, compagnons ou ami(e)s, femmes et maris, membres de la famille gravitant autour des « *passionnés* », principalement à la belle saison, ainsi que les personnels associatifs et militants engagés dans différentes structures, même s'ils sont dans ce dernier cas majoritairement motards. Tous ces individus sont proches du groupe par leur vécu en commun, leur connaissance particulière du stigmate ou leur caractère social anormal. Ce dernier fait écho à une image similaire du motard et de ses proches lors de l'usage, l'équipement et la présence sur la machine étant des caractéristiques partagées que l'on soit motard ou passager(e).

Les motards, comme les stigmatisés, se rassemblent nécessairement, selon des proportions variables en fonction des parcours et choix personnels. A cette tendance grégaire des motards s'ajoutent de nombreuses associations, clubs et, en France, la FFMC qui vise, entre autres, à améliorer l'image du groupe. Tout se passe comme si les motards, en dépit du fait qu'ils aiment jouer de leur image de transgresseurs afin de se valoriser et de menacer symboliquement le quidam moyen, ont une volonté de convaincre du bien fondé de l'engagement dans le domaine de la « *passion* ».

[641] Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*, Editions de Minuit, Paris, 1975

Une identité entre « nous », « eux » et « moi ».

Pour E. Goffman, les identités sociales et personnelles ne sont réellement abordables qu'en leur opposant l'identité « pour soi », celle que l'individu ressent pour lui-même. Là où les identités sociale et personnelle relèvent principalement de la qualification par autrui, l'identité pour soi est subjective et réflexive. Elle permet de caractériser ce que l'individu ressent à l'égard de son stigmate et ce qu'il en fait, en fonction des conseils qu'il reçoit. Dans le cas du motard, l'identité « pour soi » est étroitement associée à certaines valeurs, dont il se saisit en fonction de sa personnalité propre. L'engagement dans la « *passion de la moto* » est donc à la fois un engagement entre « nous », au milieu d'« eux » et « pour soi ». Par cet engagement le motard pense sa valeur et sa virilité, et se distingue ainsi de l'ensemble des hommes perçus comme passifs, sans pouvoir obtenir cette image à l'extérieur du groupe. Face à cette incompréhension et cette image qui le rejettent dans l'étrangeté de l'extrême, de la transgression et de la prise de risque délibérée, il va se tourner en premier lieu vers les siens. Il obtient alors une reconnaissance de ceux qu'il se figure comme étant ses semblables. L'identité « pour soi » se construit donc en premier lien « entre nous ».

Le type d'agrégat que l'on observe dans ce que nous appelons « la passion de la moto » est une réunion d'individus de profils variés autour d'un type d'objet particulier. L'identité du motard se comprend par le biais de ses actions, entraînant un mouvement spatial. Pourtant, le motard n'est pas un nomade, au sens où il appartiendrait à un « groupe socio-ethnique très lourd d'obligation »[642]. Comme le souligne Denis Retaillé : « Dans le nomadisme moderne la solidarité due à l'appartenance n'existe pas. Il n'existe éventuellement qu'une solidarité « objective » ou de fait mais certainement pas obligatoire puisque la liberté des opportunités est justement l'objectif de l'hyper-mobilité. »[643] La question de la responsabilité de l'individu envers le groupe est alors engagée. Concernant les motards, force est de constater que leur discours est unanime quant à la valeur de la solidarité, du salut et quant à leur obligation.

Pourtant, les faits que nous avons pu observer sur le terrain démontrent qu'il existe des interprétations très diverses de ces obligations : John ne saluera pas en domaine urbain car « *cela est trop dangereux de lâcher le guidon* », Pascal ne s'arrêtera pas pour s'enquérir d'un

[642] Retaillié, Denis, « Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts », *in* Knafou, R. (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.37-58, citation p. 47
[643] *Ibid*.

éventuel problème d'un motard stationné en bord de route car « *la dernière fois je me suis fait engueuler parce que le mec il fumait une clope !* », etc. Nos informateurs ont toujours quelques exceptions à pointer, quelques catégories à écarter, « *les 125* » ou « *les Harley* », les « *frimeurs* » ou les « *motards du dimanche* », entre autres. L'obligation de solidarité est donc un discours davantage qu'une obligation faisant loi pour le groupe.

Une alliance de circonstances, des valeurs peu coercitives.

La nature du lien entre « *passionnés de moto* » apparaît alors comme une alliance de circonstances, un arrangement permettant d'agréger des individus qui ne l'auraient spontanément pas fait dans leur existence ordinaire. Le groupe des motards correspond à un moyen par lequel les membres du groupe vont affirmer mutuellement leur valeur. Les nombreuses dérogations que les motards s'accordent quant au respect des valeurs motardes, et en premier lieu celle de la solidarité, en témoignent. Cet irrespect n'est d'ailleurs sanctionné par les semblables que par une attitude similaire (refus de salut, donc de la promesse d'entraide) et un discours disqualifiant qui ne pourra être retenu par la mémoire du groupe. La critique est en effet ponctuelle et porte le plus souvent sur un exemple concernant un autre motard que celui engagé dans l'échange verbal.
Si le motard se dit différent, supérieur à autrui, à celui qui n'ose pas s'engager dans une carrière de passionné, il ne risque guère de sanction émanant des semblables, en cas d'écart à la ligne de conduite motarde énoncée dans les discours.

Valorisation collective et individuelle.

L'essentiel est, selon les paroles recueillies, de partager le sentiment d'exception et de renvoyer à l'autre cette image. Le point commun entre motards est cette capacité, souvent soulignée dans les travaux portant sur le lointain, à affirmer être, de même que ses semblables, les vrais hommes, à la différence de ceux extérieurs au groupe[644]. L'exception partagée permet alors, par l'alliance, d'affirmer mutuellement sa valeur, de voir reconnue par autrui sa qualité personnelle, en tant que semblable. Par la « *passion de la moto* », l'homme va se distinguer de la femme mais également des autres hommes.

[644] Ce constat est persistant. J'ai ainsi pu le constater récemment dans un documentaire ethnographique de Frédéric Tonolli intitulé « Les enfants de la baleine » (2008, MK2). L'auteur décrit la vie quotidienne des Tchouktches à Ouélen, à l'est de la Sibérie. Ces autochtones qu'il observe en participation de long terme s'appellent eux-mêmes les « *livravets* », qui en langue Tchouktche signifie « les vrais hommes ».

Si l'engagement dans la « *passion* », comme nous l'avons postulé, relève non pas d'une volonté individuelle de se réaliser mais d'une tentative de créer du lien entre les hommes, la création de similarité, permise par la « *tolérance* », ouvre vers un monde de semblables. S'allier permet alors de valoriser la communauté d'interprétation et les individus qui la composent. Les deux logiques ne sont pas antinomiques, comme le seraient l'individualisme et le communautarisme. Il n'y a pas à trancher entre valeur individuelle et valeur des membres du groupe, l'affirmation mutuelle des qualités du « *passionné* » équivalant à celle des qualités personnelles partagées.

Des qualités partagées, dans un monde perçu comme incertain.

Selon Ulrich Beck, nos sociétés sont celles de la peur[645]. Les menaces, à la fois réelles et diffuses, plongent l'homme contemporain dans une angoisse sans limite, suscitant une réaction. Pour l'auteur :

« On voit apparaître, dans le monde moderne développé (…) (un) destin qui n'est pas placé sous le signe de la *misère*, mais sous celui de la *peur*, et il ne s'agit justement pas d'un « résidu de la tradition », mais d'un *produit* du monde moderne, qui plus est au stade de développement *le plus avancé*. Depuis Tchernobyl, les centrales nucléaires – ultime performance des forces productives et créatives humaines – sont devenues les nouveaux signes avant-coureurs d'un *Moyen Âge moderne du danger*. Elles assignent des menaces qui transforment l'individualisme de l'âge moderne – qui est simultanément poussé à son comble – en son contraire le plus exact. »[646]

Cette peur irrépressible car liée à des événements apparaissant hors de contrôle –à l'image de la fission de l'atome- occupe l'esprit de l'homme contemporain. Face au danger, il agit « instinctivement », en cherchant alliance et soutien. C'est ce qui fait dire à l'auteur que pour l'individu contemporain, celui du « monde moderne », l'individualisme est poussé à son paroxysme, en même temps qu'invalidé par ce danger partagé.

S'engager dans une « *passion* » supposant risque et solidarité ne peut-il alors faire sens au regard d'un contexte sociétal focalisé sur le danger éventuel et l'impossibilité de le maîtriser ? Les « *passionnés de moto* » affirment à une échelle modeste la double logique que présente Ulrich Beck : individualistes, recherchant le plaisir et la domination d'autrui, ils sont dans le même mouvement alliés, appliquant selon diverses variantes un principe de solidarité,

[645] Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, Paris, éditions Flammarion, 2003
[646] *Ibid*., p.14-15

affirmant par là le lien entre les hommes, face au risque. Un lien qui n'est pas qu'une ressource éventuelle. En effet, l'incarnation réelle du risque, par l'accident, n'est que peu probable. Ce discours permet pourtant de se valoriser mutuellement, par le dépassement métaphorique et réel d'un risque, en s'engageant dans un monde décrit comme dangereux, voire déviant. N'est-ce pas une manière d'affirmer que l'on parvient à vivre dans une société caractérisée par sa dangerosité ? Ce faisant, n'as-t-on pas intégré un principe général à l'échelle de l'*ethnos*, du petit groupe humain ?

Partager un risque choisi et non uniquement « moderne » et global.

Si l'on suit U. Beck, le discours sur le risque est banal aujourd'hui, alors que l'échelle globale des risques entraîne leur banalisation. Il ne s'agit plus de risques individuels mais bien de dangers pour l'Homme, comme l'affirme l'auteur :

« Bien entendu, les risques ne sont pas une invention de l'époque moderne. Lorsque l'on partait – comme Christophe Colomb – à la découverte de nouveaux pays et de nouveaux continents, on prenait des « risques ». Mais il s'agissait là de risques *personnels*, et non de situations globales de menace telles que celles que représentent pour l'humanité entière la scission de l'atome ou le stockage de déchets nucléaires. A l'époque, le mot « risque » était associé à des notions comme le courage et l'aventure, et pas à l'éventuelle autodestruction de la vie sur la terre. »[647]

La vision contemporaine du risque, généralisé et échappant au contrôle de l'individu, ne nous semble pourtant pas exclure le risque que l'auteur décrit au passé, comme « traditionnel ». Nous avons vu que le discours sur le courage est au cœur des propos motards, que leur intégration dans un univers décrit comme risqué, potentiellement létal, leur confère un pouvoir symbolique, et prouve à leur yeux leur virilité, adressant ce message au monde. Le risque global se développe alors que le choix du risque personnel est toujours une option. Elle permet de donner sens à l'action humaine au sein d'un environnement, fut-il perçu comme menaçant ou menacé.

[647] *Ibid*., p.39

Donner sens aux paradoxes contemporains par le langage de la « *passion* ».

Dans sa description de la modernité[648] caractéristique de la fin du 20ème siècle, A. Giddens expose en quoi différentes caractéristiques propres à la modernité ne disparaissent pas au profit de la « post-modernité », mais perdurent en gagnant en intensité[649]. Une de ces caractéristiques est l'existence d'un point commun entre confiance et risque, sécurité et danger. Ils font sens dans la société industrielle qu'étudie l'auteur, permettant de tenir un propos ayant de nombreuses « implications culturelles et épistémologiques. »[650] L'étude de la modernité à laquelle se livre l'auteur éclaire une facette de nos sociétés peu soulignée par les grands auteurs de la sociologie : si la modernité est synonyme de progrès, il ne faut pas pour autant négliger ses « aspects négatifs », par exemple quant à notre environnement (écologie) ou au pouvoir politique (despotisme, conflits mondiaux, etc.). Il en conclut que « le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui est fait de tensions et de dangers. »[651] Cette incertitude générale, que l'on peut rapprocher de la société du risque analysée par Ulrich Beck[652], entraîne des répercussions à tous les niveaux, des institutions qu'étudie l'auteur aux interactions quotidiennes de détail. Ce principe permet d'éclairer l'articulation entre individu et communauté propre à ceux qui se définissent comme passionnés de moto, une des manières possibles pour l'homme de vivre en fonction de ce principe général d'incertitude.

L'époque contemporaine n'est pas caractérisée par le passage de la prévalence de la communauté à celle de l'individu mais bien, comme le souligne l'auteur, par la confiance dépersonnalisée en des « systèmes abstraits », dissimulée par leur personnalisation réalisée par les agents avec lesquels on entre en contact, à l'image de l'hôtesse de l'air rassurant les passagers d'un avion. La communauté se pense alors comme un agencement complexe de « plusieurs ensembles d'éléments qu'il convient de distinguer. Il y a des relations communautaires proprement dites ((…) relations avec le lieu), les liens de parenté, les relations d'intimité personnelle entre pairs (amitié), et les relations d'intimité sexuelle. »[653] Si l'on dissocie ces différentes points de vue, l'opposition entre communauté et individualité

[648] Nous rappelons ici les réserves avec lesquelles le terme de « modernité » et son opposition au traditionnel sont à prendre selon certains auteurs, notamment : Lenclud, Gérard, « Le grand partage ou la tentation ethnologique », in Althabe, G., Fabre, D. et Lenclud, G. (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995 (1992), p. 9-37

[649] Giddens, A., *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994

[650] *Ibid*., p.11

[651] *Ibid*., p.19

[652] Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, Paris, éditions Flammarion, 2003

[653] *Op. Cit.*, p.123. Pour le développement de ces notions se reporter aux p.121-126 « Confiance et relations personnelles ».

vole en éclats. L'exemple de l'amitié le démontre : elle existait dans le régime traditionnel, mais était liée à un lieu précis, la communauté. Aujourd'hui, l'amitié dépasse cette frontière, et son association à l'honneur, elle devient participante du mouvement de généralisation, d'expansion (l'auteur utilise le terme « dé-localisation ») de la modernité. De nos jours, on oppose ami et connaissance sur la base de l'affection, à la fois confiance et risque, sécurité et danger.

Voilà qui éclaire le lien diffus créé entre les membres du groupe des motards. Il peut être de différentes natures : liens du sang, amitié, lien professionnel, rencontre fortuite, etc., et participe de l'ambivalence du lien unissant les pratiquants. Lorsqu'un lien individuel n'existe pas par ailleurs, le lien est souvent peu pérenne, occasionnel, faisant des autres motards des « *connaissances* », dont vont se distinguer les amis connus avant l'engagement dans une carrière de motard, ainsi que la famille.
Le « passionné » est donc dans une recherche d'équilibre délicate entre valorisation individuelle et attachement au groupe, selon diverses modalités. La comparaison entre « fan » et « motard » nous permet alors de dépasser l'échelle du groupe des motards pour toucher aux ressorts de l'agencement entre individuel et collectif caractéristique de l'engagement passionnel.

Entre individualité et collectif : l'investissement passionnel et ses similarités.

Les passionnés de Beatles, ou « fans », qu'aborde Christian Le Bart s'investissent dans « des formes exacerbées de la passion » qui permettent de rechercher « une image de soi différenciée. »[654] Ce chemin est pourtant complexe et précaire. En effet, le « fan » adhère par son engagement passionnel à une communauté se retrouvant autour d'un même objet suscitant la passion, tout en recherchant à se distinguer par cette adhésion de l'extérieur du groupe des fans. Toute la difficulté de ce type d'engagement est alors, selon l'auteur, dans la tension entre différenciation et reconnaissance, entre « complexification de l'image de soi » et oubli de son identité[655].
C. Le Bart nous apprend que l'étude du « fan » nous renseigne sur la construction identitaire de manière plus large : prenant naissance dans nos sociétés, elle nous informe sur ces

[654] Le Bart, Christian, « Stratégies identitaires des fans. L'optimum de différenciation », *Revue française de sociologie*, 2004/2, Vol.45, p.283-306, citation p.283
[655] *Ibid*., p.284

dernières. Le désir de se construire comme différent tout en restant semblable est une injonction fréquente, stigmatisant à la fois le parfaitement semblable et le fondamentalement différent. L'individu est pris dans une tension entre lien à autrui et singularisation. La logique de la « passion s'analyse comme une stratégie objective de différentiation »[656], à travers un choix qui distingue et un vécu personnel, ce que nous avons appelé concernant notre objet, et à la suite d'H. Becker, une carrière motarde[657]. Au cours de cette dernière, l'individu s'engage vis-à-vis de semblables, en opposition aux différents, affirmant mutuellement la valeur du « *passionné* » tout en dépréciant celui qui ne l'est pas.

La moto est un bien accessible à tous, *a priori*. Pourtant, différentes étapes, que nous avons soulignées, doivent être franchies afin de s'engager dans une carrière de passionné et prouver ainsi sa valeur. Le discours élitaire est ainsi facilité concernant les « *passionnés de moto* », car la carrière motarde nécessite de nombreuses étapes, et suppose donc une forte implication, à l'inverse, par exemple, du fait d'acquérir un disque des Beatles. Le « fan » peine dans ce dernier cas à se distinguer d'une consommation de masse[658]. Il existe, nous dit C. Le Bart, une ambiguïté entre diffusion et exception, légitimité et discours élitaire. Cela mène les fans des Beatles à dévaloriser, par exemple, le « tube » et à argumenter sur l'exception parmi l'exception. Ce type de discours se retrouve chez les motards rencontrés, prônant par exemple la qualité des motos « *italiennes* » ou « *américaines* » au détriment des « *japonaises* », les plus vendues sur le marché européen.

Affirmer sa valeur individuelle en s'engageant dans une communauté de pratique impose d'éviter de voir celle-ci se confondre avec « la masse ». Prétendre à un caractère exceptionnel est donc un jeu perpétuel entre différentes échelles, entre la force du groupe (liée à son nombre) et la valeur de l'individu (liée à ses connaissances).

L'alliance aux semblables est donc à la fois une manière de montrer une différence vis-à-vis d'« eux », de ceux « *qui n'en sont pas* », mais également d'affirmer sa valeur individuelle. Nous avons vu que la diversité ne manque d'ailleurs pas au sein de la pratique de la moto : par le choix du type de machine le motard devient « *biker* » ou « *sportif* » ; par celui d'un style vestimentaire il se fait « *rebel* », « *Joe Bar* » ou « *robot* » ; par celui d'une marque il devient membre des « *Ducatistes* » ou des « *BMWistes* » ; par celui d'un type de moteur particulier il

[656] Le Bart, *Op. Cit.* (2004), p.287
[657] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963
[658] Le Bart, C., *Op. Cit.*, p.294

se fait spécialiste des « *twin culbutés à soupapes latérales* », « *des deux-temps* » ou des « *six cylindres à plat* » ; enfin, par celui d'un modèle de moto particulier il entre dans le « *GoldWing Club de Paris, Ile De France* » ou le « *club 900 Diversion* ». Ces quelques exemples de subdivisions lisibles au sein du groupe démontrent que les attachements *a priori* communs autorisent une grande diversité associée à un savoir spécialisé.

De cette manière, le motard parvient à construire l'équilibre précaire entre différenciation identitaire et attachement communautaire. Ces deux éléments se répondent et se permettent mutuellement : la communauté donne un poids à l'affirmation des valeurs individuelles, alors que la subdivision en sous-attachement permet de rompre la sensation d'homogénéité du groupe, qui en ferait une masse.

Chapitre 2 : Le rapport humains / environnement non-humain.

Introduction : schéma corporel et perception de l'environnement.

Le corps permet une appréciation particulière de l'objet et de l'environnement dans lequel il est engagé. Reprenant E.T. Hall et son concept de « façonnement réciproque » entre l'homme et son environnement, nous pouvons dire que l'homme saisit son environnement par le biais des « prolongements » qu'il sollicite, à l'image de la moto. Ces derniers ont en retour un effet sur le comportement humain[659].

Manipuler l'objet, par l'usage, suppose son intégration au schéma corporel, un processus que nous avons décrit précédemment. L'objet, incorporé temporairement, devient un moyen de perception prolongeant le corps et ses sens, médiateur d'une relation à l'environnement. Sont compris dans cette médiation la machine et l'équipement du motard. Le casque, par exemple, produit un rapport à l'environnement différent de la tête nue, isolant pour partie des bruits extérieurs, les transformant en vibrations, sifflements et filets d'air, accompagnés d'une « *pression sur le front* ». Il est bien intégré dans le schéma corporel, ce que prouve à l'évidence une scène cocasse observée à différentes occasions, au cours de laquelle le motard cherche son casque, par terre, sur la selle de la machine, dans son « *top-case* » (coffre additionnel en pvc), etc., avant de constater qu'il le porte sur sa tête. Il m'est arrivé ainsi de réaliser que je portais mon casque, alors que je le cherchais dans mon garage, en heurtant un tuyau de chauffage situé habituellement juste au dessus de ma tête…

Le rapport à l'environnement construit par l'usage de la moto est en premier lieu l'intégration de la machine dans le schéma corporel. Cette intégration n'a de sens qu'en rapport à un environnement.

Alors que nous cherchions à définir le lien unissant homme et machine dans le cas abordé ici, nous en avons déduit que le concept de cyborg, tel qu'il a été sollicité par les féministes, désigne une piste essentielle. Il remet en cause les catégories élémentaires de l'humain, et plus

[659] Hall, Edward T., *La dimension cachée*, Paris, Points/Seuil, 1978

précisément les définitions et classifications ouvrant sur la différence de genre. Nous prolongeons ce propos en postulant que l'alliance à une machine ne se contentant pas d'imiter l'humain, telle que la moto, provoque une remise en question de l'identité humaine. C'est ce que les féministes affirmaient par le questionnement des catégories de sexe, c'est-à-dire celle du naturel. Si nous avons décidé d'écarter ce concept au bénéfice de celui d'agencement, il n'en reste pas moins qu'il ouvre des perspectives à prendre en considération.

L'agencement a l'avantage de ne pas considérer la machine comme un palliatif à une déficience humaine. Au contraire, ce concept, tel que le définissent Gilles Deleuze et Claire Parnet, ne postule pas de « manque » humain mais nous permet de saisir l'action humaine hic et nunc[660]. En effet, si l'usage engage nécessairement un corps et un objet incorporé, il s'accompagne également d'un organe de légitimation, de faits et de discours, en lien à un territoire. L'agencement provoqué par le motard en appelle à plusieurs éléments : la technique de la machine, un ensemble de tactiques du corps, un équipement, un réseau routier hyper fréquenté et l'importance accordée à la sécurité dans cet environnement caractérisé par son libre accès. L'agencement ouvre sur différentes échelles de réalité sociale et humaine, c'est-à-dire sur les dimensions multiples de l'objet.

L'agencement homme-moto-environnement livre un message et les conditions de son expression, en mobilisant une insertion alternative dans un environnement. Elle permet ce que G. Deleuze et C. Parnet nomment la « symbiose ».

1. Un nouveau rapport à l'environnement.

David A. Norman avance que comprendre nos interactions avec la machine permet d'appréhender la façon dont nous interagissons avec le monde.
Lorsqu'il étudie « l'interaction homme-ordinateur » il réalise que cela soulève « des questions qui vont bien au-delà du cas (…). Des problèmes analogues existent en effet avec pratiquement toute technologie, qu'elle prenne la forme d'une porte, d'un interrupteur, d'un ordinateur ou d'une salle de contrôle de centrale nucléaire. Mais notre manière d'interagir avec la technologie est-elle pour autant un cas spécial ? Ma réponse est non, car ce qui est

[660] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999

vraiment en jeu est notre interaction habituelle avec le monde et notre façon d'exécuter nos tâches. »[661]

Dans la manière dont nous engageons un objet se structure un « artefact cognitif » qui va nous permettre d'interagir avec l'ensemble de notre environnement. Comprendre comment l'homme pense son rapport à l'environnement par le biais d'une machine, c'est saisir son appréciation de cet environnement et sa manière d'interagir avec ce dernier. Les objets que nous sollicitons au quotidien ne sont pas uniquement des outils, dont l'usage permet de gagner sur le plan pratique dans nos rapports à l'environnement matériel. Ils sont aussi ce qui structure notre action et relaie notre vision du monde, que l'on peut donc cerner par le biais de leur usage et du discours qui l'accompagne. En ce sens l'agencement motard-moto-environnement nous révèle, par le choix d'un objet alternatif et défini par les motards comme passionnel, une autre manière possible de vivre son rapport à l'environnement. C'est cette nouveauté dans la manière de penser l'intégration de l'homme dans l'environnement qui focalise notre attention ici.

1.1. La « passion de la moto » : un rapport à l'environnement éclairé par la « glisse ».

Différentes pistes aperçues sur le terrain, à la fois dans l'usage de la machine et dans la description qu'ont réalisé les motards observés, ont incité à entreprendre un rapprochement avec l'univers de la glisse[662]. La comparaison permet d'éclairer le rapport à l'espace construit par l'agencement qui nous interpelle.

En effet, la « passion » que nous avons décrite chez les motards se caractérise par un rapport à l'environnement conçu comme une alternative, sur un modèle ludique, s'approchant davantage du « fun » que d'une logique utilitariste[663]. Afin de favoriser ce rapprochement nous nous intéresserons plus précisément à la « roule », une des manières possibles de vivre la tendance « fun » caractérisant la glisse[664]. Le skateboard ou « glisse urbaine » est d'ailleurs

[661] Norman, Donald A., « Les artefacts cognitifs » in Conein, Bernard, Dodier, Nicolas et Thévenot, Laurent (dir.), *Les objets dans l'action : de la maison au laboratoire*, Paris, Editions de l'EHESS, 1993, p.15-34, citation p.15

[662] Je tiens à remercier ici Christophe Gibout pour ses conseils de lecture et encouragements, qui m'on incité à poursuivre cette piste.

[663] Loret, Alain, *Génération glisse, dans l'eau, l'air, la neige…, la révolution du sport des « années fun »*, Paris, Autrement, 1995

[664] *Ibid*.

caractérisé par l'engagement affectif des pratiquants, tout comme le sont les « *passionnés de moto* » [665].

Quelques rapprochements significatifs.

En premier lieu, la nécessaire maîtrise de ses gestes, et notamment de techniques du corps associées à l'objet se retrouve dans la pratique de la glisse, et notamment du skateboard. C'est ce que C. Calogirou et M. Touché qualifient de « lucidité »[666]. Elle est à la fois compétence technique, faculté d'improvisation et conscience du risque. Elle n'exclut pourtant pas la prise de risque occasionnelle, sur le mode du défi. On saisit alors à quel point l'usage du skateboard et celui de la moto peuvent donner lieu à des justifications similaires.

Deuxièmement, le « skate », comme la moto, distingue son utilisateur de la masse, tout en entraînant un risque physique et social. Skateur et motard risquent la chute, sont l'objet d'une vision dépréciative et se voient stigmatisés par leur choix d'une pratique associée à un surcroît de risque. Les surnoms qui leur sont attribués l'illustrent parfaitement : si « Les skates de vitesse étaient dénommés « cercueils roulants » », les motards le leur disputent dans l'évocation du morbide en étant surnommés « *morts vivants* » ou « *donneurs d'organes* » [667].

Troisièmement, l'objet engagé permet de vivre différemment l'espace, dans un rapport ludique à l'environnement, mais sans qu'il ne soit pour autant « un jouet »[668]. Cela est vrai de l'usage d'une « board » comme d'une « *bécane* ». Cette dernière est souvent qualifiée de « *bombe* », ou encore de « *missile* », s'écartant ainsi d'un simple jouet. Les rares exceptions constatées lors de nos observations, au cours desquelles les motards évoquent leur machine comme un « *jouet* », sont à saisir comme des métaphores, permettant de désigner leur grande « *maniabilité* », le fait qu'elle « *braque dans un mouchoir de poche, un vrai jouet !* »

---

[665] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.)

[666] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.)

[667] *Ibid*., p.8

[668] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.), citant un skateur p.3.

Les deux objets associés à deux usages que nous évoquons ici sont incorporés temporairement. Le skateur ressent le monde à travers le skate, tout comme le motard à travers les roues de sa machine. Tous deux évoquent les informations livrées par les « *vibrations* » qui permettent de « *sentir le sol* » mais aussi, dans le cas du motard, si l'on est sur le « *bon régime moteur* ». Moto et skate se distinguent en effet dans leur mode de propulsion, mécanique dans le premier cas, humaine dans le second.

Deux univers de logiques proches.

Le monde de la glisse urbaine et celui de la moto restent deux univers séparés, même si certains motards sont également pratiquants d'un sport de glisse, ou inversement. Si des rapprochements peuvent être réalisés concernant les manières de vivre l'espace à travers la machine, les deux pratiques ne se superposent que rarement, le lien entre « passion de la moto » et glisse étant peu étayé par les faits. Certains types de machines s'en approchent davantage, à l'image des « *supermortards* », que de nombreux motards rencontrés qualifient de moto « *fun* » et « *qu'il faut utiliser tout en glisse* ». Ces machines sont apparues dans les années 80, par modification de motos de type « trail », que certains motards équipaient de jantes de motos de route. Les modifications avaient selon eux pour objectif de bénéficier de pneus sportifs et non plus « *mixtes route-chemin* », « *plus accrocheurs* », ayant davantage d'adhérence, ainsi que d'un système de freinage « *performant* ». Un lien est créé à l'univers de la glisse par leur dénomination, courante dans les magazines moto des années 90, ces machines étant qualifiées de « fun bikes », alors que l'appellation « *supermotards* » n'est apparue que plus tardivement, du fait du développement d'un championnat engageant ce type de machines sur des circuits mixtes terre/bitume.

Une exception : le « *stunt* ».

Aujourd'hui les « *fun bikes* » ne sont plus, elles sont remplacées par les « *supermotards* », catégorie en plein essor, ce que prouve l'apparition de modèles manufacturés correspondant à leur description dans les catalogues des trois plus grands constructeurs japonais (Honda, Yamaha et Suzuki). Ces machines sont très recherchées par les motards les plus jeunes, davantage dans les grandes villes, encore plus chez les « *stunters* ».
Cette tendance récente, consistant à réaliser des figures, ou cascades, à moto, est présente dans les magazines moto depuis les années 90 et s'est clairement développée depuis une

quinzaine d'années, ce que traduit l'apparition en France de magazines spécialisés depuis « *Moto et Motards* » en 1997 à « *Speed Bikes* » en 2004. Le « *stunt* » s'approche d'une pratique sportive, à travers de nombreuses compétitions telles que le « *Burns Day* » ou le « *Stunt bike show* », l'apparition de « *teams* » spécialisés, ainsi que d'une « *Stunt Académie* ». Selon C. Gibout et J. Laurent le skate présente une évolution similaire depuis les années 90. Les auteurs pointent l'évolution d'une logique de déambulation libre à une pratique sportive[669]. Il ne s'agit plus de vivre l'espace en le sollicitant à travers un nouvel usage, mais de l'arpenter selon une modalité relevant de la recherche de performance[670]. Une radicalisation du rapport à l'espace mène alors à la création d'un « noyau réduit mais forcené »[671] adoptant une vision exacerbée de l'esprit libertaire de la « glisse urbaine »[672], qui en devient « agressive »[673], que les pratiquants qualifient de « *stunt* ».

Ecartons le cas du « *stunt* », la délimitation de notre objet incitant à prendre de la distance avec les variantes les plus extrêmes et performantes, déjà largement étudiées, pour revenir au concept de glisse, et plus précisément dans sa modalité prenant place sur le bitume.
Alain Loret souligne que la « glisse » est une « forme inédite de contre-culture sportive apparue en Europe et aux Etats-Unis dans la seconde moitié du XXe siècle. » [674] De plus, l'auteur insiste sur le rapport entre « route » et « glisse », patent selon lui, à travers une manière de vivre l'espace, un rapport au monde ludique et ré-enchanteur, sur les traces de Jack Kerouac et autres écrivains de la *Beat Generation*[675]. Poursuivons donc cette voie, en prêtant attention à ne pas confondre glisse et performance.

[669] Gibout, C., Laurent, J., « Quand le skateboard « *glisse* » et quand il « *racle* » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de roule urbaine », *Esporte e Sociedade*, ano 3, n°7, Nov.2007-Fév.2008, 27p., en ligne : http://www.uff.br/esportesociedade/pdf/es70b.pdf, consulté le 10/03/09
[670] *Ibid*., p.17
[671] *Ibid*., p.18
[672] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.)
[673] Gibout, C., Laurent, J., *Op. Cit.* (2007), p.18
[674] Loret, Alain, *Génération glisse, dans l'eau, l'air, la neige…, la révolution du sport des « années fun »*, Paris, Autrement, 1995, p.105
[675] *Ibid*., et plus particulièrement : « De la « Route » à la « glisse » », p.104-141

Un usage non-conventionnel de l'espace routier.

Le skateboard métamorphose l'espace urbain par un usage non-conventionnel. Le skateur réalise un travail de création, il réinvestit les objets présents dans l'espace urbain en dehors de ce que leur conception présupposait[676]. Pour C. Calogirou et M. Touché, cette démarche ludique s'accompagne d'un investissement affectif des pratiquants, ainsi que d'un risque, tant social que physique[677]. Le skateur questionne l'usage conventionnel de la rue, en détournant les objets sur lesquels il s'appuie de l'usage auquel ils étaient originellement dédiés, à l'image du « slide » sur le dossier d'un banc public ou du « holy flip » au dessus d'un escalier.
L'usage de la moto est moins spectaculaire mais modifie également l'espace qu'il arpente, la route, en l'utilisant de manière alternative. Le motard se faufile, remonte les files de voitures à l'arrêt, zigzague, dépasse là où une automobile ne le pourrait, franchit un terre-plein, stationne sur un trottoir, etc.

Stationnement sur un trottoir.

[676] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.) ; Calogirou, C., Touché, M., « Des jeunes et la rue : les rapports physiques et sonores des skateurs aux espaces urbains », in *Espaces et sociétés*, n°90/91, 1997, p.69-88.
[677] On retrouve d'ailleurs chez les skateurs la possibilité de l'erreur, menant à une conscience du risque, point commun avec les motards. La dimension ludique de la « passion », relevant de l'*Alea* et de l'*Ilinx*, au sens de R. Caillois (Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958) semble partagée par l'usage d'un skate ou d'une moto.

Ce dernier cas est explicite : l'espace permettant aux piétons de circuler est détourné de son usage originel, en devenant place de stationnement pour deux-roues motorisé. Ce faisant, les motards mettent en question et récusent la répartition classique de l'espace urbain, tout comme les skateurs, c'est-à-dire leur occupation principalement réalisée par le piéton et l'automobile. Alors que les skateurs circulent sur les trottoirs, dans les rues piétonnes ou sur les places, le motard va à l'occasion emprunter une voie de bus, un trottoir, une allée ou voie piétonne dans lesquelles il peut s'engager du fait du faible encombrement de son véhicule. Là où le piéton circule, le skateur va également. Là où l'automobile ne peut aller, le motard accède. L'espace de circulation, le champ des possibles de la mobilité, permis par l'usage de la moto est ainsi supérieur à celui de l'auto. Ce véhicule est pourtant majoritaire au sein de l'espace routier, de ces « lieux de passage »[678], arpentés par le skateur dans l'espace urbain, par le motard « sur la route ».

L'usage non-conventionnel s'accompagne également d'un surcroît de rapidité. Nous l'avons évoqué concernant les motards. C'est également le cas des skateurs, rapporté à une autre référence : le skateur slalome entre les piétons comme les motards slaloment entre les automobiles[679].

Deux manières de vivre l'espace.

La comparaison avec la pratique du skate nous mène à décrire deux manières différentes de vivre l'espace aux fondements communs : l'espace est tour à tour envisagé dans une déambulation libre ou dans la localisation sur un site spécifique, les deux possibilités ne s'excluant pas, tout comme le skateur apprécie tour à tour de pratiquer dans un « skate-parc » et dans l'espace de « la rue » [680].

La première modalité est celle que les auteurs qualifient, concernant les skateurs, par la circulation dans ce dernier espace, lorsqu'ils arpentent le bitume en quête de l'inattendu. Le pratiquant circule alors sans but précis, imaginant de nouveaux « tricks », en fonction des structures urbaines et infrastructures qu'il rencontre sur son chemin. L'objectif de cette

[678] Calogirou, C., Touché, M., *Op. Cit*. (2007), p.7
[679] *Ibid*., p.6-7
[680] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.)

manière d'arpenter l'espace est de ressentir de nouvelles sensations, à travers la nouveauté et l'improvisation. On reconnaît là les caractéristiques de l'espace routier décrites par le motard, sa pratique ayant une dimension ludique relevant à la fois de l'*alea* et de l'*ilinx*, au sens de R. Caillois[681]. Vertige, sensations, doutes quant à l'évolution du cadre dans lequel est exécutée la pratique, recherche de l'inattendu permettant de prouver sa valeur, par sa maîtrise et sa faculté à agir, tant d'éléments qui rapprochent l'usage du skate dans l'espace urbain et celui de la moto sur nos chaussées. Pourtant, la comparaison entre skate et moto s'avère particulièrement heuristique lorsque l'on s'intéresse à la seconde manière de vivre l'espace, ce qui nous a permis d'éclairer toute une série d'observations de terrain ayant pour point commun la localisation sur un site précis.

Le « spot ».

Un exemple de « spot » très fréquenté, sur l'île de Man, en mer d'Irlande.

Cette seconde manière de vivre l'espace que l'on découvre chez les skateurs, comme dans d'autres pratiques de glisse, consiste à se localiser sur un « spot ». Le terme est issu de la pratique du surf, considéré comme la forme dont a dérivé le skate, avant de devenir une pratique à part entière et non un « second choix » de surfeurs ne pouvant accéder à l'élément marin. Le « spot » est un lieu fréquenté avec assiduité, à la fois lieu d'entrainement, de

[681] Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958

création et de vie sociale, celle du groupe. Les « spots » sont parfois des « lieux réservés », à l'image du skate-parc, qui sont pourtant peu fréquentés selon les auteurs[682].

Le skate parc est pour le skateur ce que le circuit de vitesse est pour le motard, à la différence que ce type d'espace est peu accessible aux « *passionnés de moto* ». Dans la pratique, on constate que très peu de motards se rendent sur les circuits, car ceux-ci sont peu nombreux et majoritairement payants. En France, deux circuits font exception et s'approchent de la forme des skate-parcs, dédiés à localiser une population désignée comme à risque : « Carole », en Seine-Saint-Denis et « Candie », en banlieue Toulousaine[683]. D'après nos constats, très peu de motards se rendent sur les circuits, préférant choisir un « spot » après l'avoir découvert par hasard lors d'une « *virée* », ou après se l'être vu indiqué par un autre motard présentant lors d'une conversation son « *potentiel* ».

Le « spot » prend alors fréquemment la forme de « *la petite route que l'on connaît par cœur* », voire même parfois d'un seul virage. Nous avons ainsi pu constater à de nombreuses reprises le désir de « *refaire le virage* » parce qu'on « *ne l'a pas bien négocié* ». Ainsi, alors que nous circulions -en plein cœur de l'été 2007- sur une route départemental de l'arrière pays Meurthe et Mosellan, Théo, Miguel et sa passagère Valérie firent demi-tour au milieu d'un champ, ce que Miguel m'exposa de la manière suivante, sans quitter la selle de sa « *Triumph 900 Daytona* », une moto « *sportive* » :

« *Trop bien la succession de virages ! Il faut qu'on la refasse, avec la Daytona, j'ai eu un peu de mal à prendre bien toutes les courbes !* »[684]

Le « spot » était alors désigné. Les caractéristiques de l'exemple cité sont : une succession d'une quinzaine de virages en sous-bois, ayant des caractéristiques « *idéales* », à savoir très peu de lignes droites et un seul carrefour sur plusieurs kilomètres, ce qui autorise une vitesse élevée, donc « *des sensations fortes* » ; des arbres en bordure de route, ce qui « *accroît*

[682] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.), p.6

[683] Remarquons que ces deux circuits ont été baptisés du nom de jeunes spectatrices tuées au cours de « rodéos moto ». « Carole » était ainsi le prénom d'une jeune fille assistant au « *run* moto de Rungis », ayant été percutée suite à la perte de contrôle d'un motard adepte des cascades sur un site qui les accueillait traditionnellement. Ils n'ont d'ailleurs pas cessé avec l'apparition du dit circuit, prouvant que les deux manières de vivre l'espace ne s'excluent pas l'une l'autre mais s'alternent. Le même échec est souligné concernant les constructions de skate-parc, sous-estimant l'importance du contact avec l'espace de « la rue » chez les skateurs, comme le soulignent C. Calogirou et M. Touché (C., Touché, M., « Des jeunes et la rue : les rapports physiques et sonores des skateurs aux espaces urbains », in *Espaces et sociétés*, n°90/91, 1997, p.69-88).

[684] Phrase reconstituée à partir des notes de terrain, carnet de terrain, 15 juillet 2007.

l'impression de vitesse » et « *de la pente* ». Cette dernière caractéristique permet d'ailleurs de différencier les sens de circulation, certains préférant « *faire la route dans le sens de la montée* », alors que d'autres privilégient « *la descente* ». Une même route pour deux parcours, renouvelés à l'envie afin d'apporter un plaisir par les sensations ressenties, par la connaissance de l'environnement sur un espace réduit, mènent à la « symbiose » de l'agencement homme-moto-environnement.

Voici donc le « skate-parc » des motards, bien différent du circuit de vitesse. Ce jour là, nous avons réalisé quatre allers-retours sur ce même tronçon de route départementale. Ils étaient ponctués de pauses allant de quelques secondes pour la plus brève, assortie de commentaires relayant l'excitation ressentie, sous la forme de « *Waouh !* » criés à l'attention des semblables, à une quinzaine de minutes pour la plus longue, où nous abandonnions les machines pour quelques instants au bénéfice de la conversation. Dans ce dernier cas, tout le monde commentait le « *parcours* » : Miguel préfère définitivement les virages à droite pour la « *sensation visuelle de vitesse, avec les arbres* », Valérie soulignant les « *sensations géniales qu'on a sur cette route* », alors que Théo regrettera l'unique carrefour duquel une voiture est sortie lors d'un de nos passages, lui valant « *une belle frayeur* ».

Vivre la route différemment.

La possibilité d'utiliser l'espace routier comme un « spot » permet d'affirmer que les motards, tout comme les skateurs, font un usage de l'espace en développant une pratique différente de celle couramment envisagée, de celle adoptée par exemple lorsqu'ils circulent en automobile. La « *passion de la moto* » serait-elle alors une « contre culture de la route » ? Par l'engagement d'un objet dans un espace arpenté habituellement selon des modalités différentes, le motard réalise un agencement proposant une « symbiose » s'écartant de celle que l'on rencontre au quotidien. Nul impératif de mobilité dans le cas du « spot », l'espace n'est plus parcouru afin de se rendre sur un lieu mais dans une optique « fun », destinée à procurer plaisir et sensations au motard. L'espace de la route n'est alors plus un lieu de passage, devenant autre chose que ce que Marc Augé qualifie de non-lieu[685].

[685] Augé, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992

1.2. Transformer les « non-lieux » en espaces vécus.

Dans son *Manuel d'ethnographie,* Marcel Mauss évoquait le fait qu'en étudiant les « Voies de communication » d'une société, dont font partie « ses routes », on peut parvenir à la comprendre[686]. Aborder la façon de parcourir les routes, c'est aussi comprendre nos sociétés. Pour ce faire, il ne suffit pas d'étudier l'agencement matériel de l'espace, ce que font très bien les géographes ou urbanistes, il faut se pencher sur les manières de vivre l'espace, à la manière de l'anthropologie urbaine qui s'intéresse non aux institutions et structures matérielles de la ville mais aux vécus citadins.

La route est en premier lieu un espace public, donc partagé. C'est aussi un lieu d'expression et de démonstration, un espace fréquenté par tous, ou en tout cas accessible à tous. Le comportement sur la route est un message adressé aux autres individus présents sur le réseau, la conduite étant une activité non individualiste mais nécessitant un accord collectif. L'identité de l'homme s'éprouve et se comprend dans son rapport à l'espace, qui ouvre à la fois sur les dimensions individuelles et collectives de son identité[687]. En abordant la façon de vivre l'espace propre aux motards, nous saisissons l'identité d'individus mais également la logique de ces derniers, engagés dans un groupe et dans une société.

Parcourir la route comme fin et non comme moyen.

La « *virée* » a pour caractéristique d'être une fin en soi. Le but n'est pas de se rendre en un lieu précis mais de se déplacer afin d'éprouver du plaisir. Cette logique semble relever de l'engagement dit passionnel. Le passionné engage en effet un objet dans une pratique qui est une fin en soi et non un moyen. Il sollicite l'objet de la « *passion* » pour le plaisir de pratiquer et non selon une optique d'efficacité.

[686] Mauss, M., *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1947 et plus particulièrement : « Industries du transport », p.61-64, citation p.61

[687] Lévy, Jacques, « Nous habitons des lieux multiples », in Knafou, R. (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.193-197

D'autres pratiques que leurs adeptes nomment « *passion* » révèlent une logique similaire, comme le souligne Maurice Duval concernant les passionnés de voile :

« Leur bateau n'est pas un moyen, un mode de locomotion pour partir en vacances par exemple, il est une fin en soi. »[688]

La « *passion* » s'oppose alors à la raison, l'utile au pratique, le plaisir à l'efficacité et l'intensité du vécu à la mobilité. Il en va de même de l'ensemble des sorties motardes. La « *concentration* » l'illustre : bien souvent, le temps passé sur la route est supérieur à celui passé sur site, à l'image de ces motards américains rencontrés à l'« *Altes Elefantentreffen* », ayant mis plusieurs semaines pour se rendre sur site afin d'assister à un événement durant deux jours.

Les sorties moto ne sont donc pas organisées en premier lieu afin de se rendre sur un site. Cela suppose un vécu différent de l'espace, qui n'est plus moyen mais fin. La route n'est alors plus un lieu de passage mais bien un lieu vécu, investi mentalement et permettant le plaisir.

Le déplacement que réalisent les motards est choisi et associé au plaisir, ce que traduit la dimension ludique du mouvement, de la mobilité engagée lors de l'usage. Comme le routard, le motard arpente le bitume pour sa satisfaction, par choix et/ou idéologie et non par obligation[689]. La différence est marquée avec cette dernière, d'autant plus qu'il pratique également à d'autres occasions ce type de déplacement contraint et nécessaire. Le discours tenu sur le cas particulier du déplacement domicile/travail éclaire la différence fondamentale du déplacement en auto et en moto, pour un trajet pourtant similaire. On peut s'attendre à ce qu'il soit décrit comme dénué de plaisir, pragmatique, « *pratique* ». Il n'en est rien, même le déplacement « *utilitaire* » et obligatoire est présenté comme un moment de plaisir par le motard. Il existe donc, selon le motard, une autre manière d'arpenter l'espace, que l'on peut appliquer en sollicitant un agencement différent de l'automobiliste-automobile-environnement, par la symbiose motard-moto-environnement. Une nouvelle interaction entre l'homme, la machine et la route, symbolisant l'environnement, est alors construite.

[688] Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452, citation p. 435

[689] Michel, Franck, *Voyage au bout de la route, Essai de socio-anthropologie*, Paris, Editions de l'aube, collection « essai », 2004, sur le routard voir notamment p.10

Une forme inhabituelle de mobilité, s'approchant de l'errance.

Le motard propose alors une forme inhabituelle de déplacement, que l'on peut approcher de l'errance. Franck Michel souligne que le voyage comme contrainte ou nécessité, liée à l'activité professionnelle est, dans le contexte occidental, perçu comme acceptable, ce qui n'est pas le cas de l'errance. La formule récurrente selon laquelle les représentants de l'ordre s'enquièrent de la destination du voyageur le révèle : aller sans but est peu admissible, tout du moins insolite[690]. Ce type de déplacement est critiqué car non productif, à l'inverse du déplacement professionnel rentabilisant la mobilité. La manière dont le motard vit l'espace routier n'est pas placée sous le signe de la création de richesse économique mais sous celui du plaisir et de l'appréhension de l'environnement.

Les motards proposent donc une alternative, une manière de vivre l'espace et non de l'arpenter, une errance attentive et ludique, qu'ils expriment sous les vocables de « *liberté* » et de « *solidarité* ». Ne dit-on pas que la route est « *le dernier espace de liberté* »[691] ? Pour le motard la route n'est pas une nécessité, voire une contrainte, assortie au monde dominant du travail salarié. Elle est un lieu vécu selon un modèle alternatif, créant le lien entre les hommes. Dans une société où tout pousse à la sédentarisation, à rentrer dans le rang, les motards proposent une figure hybride entre errant et sédentaire, entre espace vécu et espace subi, entre la route empruntée pour aller sur leur lieu de travail le lundi matin et celle qu'ils vivent lors de leurs virées des soirs et week-end. Si le motard n'est pas à proprement parler un errant, il réinvente une manière de vivre la route par l'errance, sans la recherche d'efficacité sous-entendue dans le discours contemporain sur la mobilité.

[690] *Ibid*., p.219-220.

[691] Nous sommes ici conscients que ce discours n'est pas universel et que d'autres objets peuvent le permettre : la mer, la montagne, le rêve, l'automobile décapotable ou ancienne, l'internet, etc. Tous permettent sans doute d'exprimer un agencement alternatif. Il serait sans doute heuristique d'établir une comparaison entre tous ces objets désignés couramment comme les « derniers espaces de liberté », ces lieux réels ou virtuels au sein desquels l'homme peut s'investir et « se sentir exister ».

Le couple « lieu/non-lieu » comme outil.

Selon Marc Augé, l'espace contemporain serait agencé entre « lieux » et « non-lieux », deux manières de vivre l'espace caractéristiques de la « modernité » et de la « sur-modernité » [692]. L'auteur qualifie cette dernière par l'accélération de l'histoire (que traduit l'afflux massif d'information), le rétrécissement de l'espace (mondialisation par exemple) et l'individualisation des références (à l'image de la télévision comme universel perçu individuellement).

Si nous n'adhérons guère à la subdivision moderne/sur-moderne, comme nous l'avons dit concernant celle qui lui donne naissance (modernité/tradition), le couple lieu/non-lieu nous apparait éclairant, en tant qu'outil permettant de penser les « rapports que chacun entretient avec les espaces »[693]. Lieu et non-lieu n'ont de sens qu'en renvoyant l'un à l'autre, ce qui peut révéler notre manière paradoxale de vivre l'espace, l'opposition que pointent les discours des « *passionnés* » entre l'espace rentabilisé par le travail et celui arpenté pour le plaisir. Mobilisons donc ici les notions de lieu et de non-lieu, qui permettent de saisir deux manières de vivre l'espace, sans relayer pour autant les thèses générales de l'auteur.

Un aéroport est, pour Marc Augé, l'exemple type du « non-lieu » pour les gens qui y passent, qui y sont anonymes, qui le traversent, au contraire de celui qui y travaille, qui y a des relations, qui « y vit », c'est alors « un lieu de vie au sens plein ». Aucun lieu n'est donc non-lieu dans l'absolu, il s'agit d'une manière de l'appréhender, d'une interaction entre un espace, un environnement matériel et ses caractéristiques, sous le regard de l'homme. Le « non-lieu » apparait donc essentiellement pour l'ethnologue comme une métaphore, permettant de saisir un rapport particulier à l'environnement, celui que va dénoncer le « *passionné* » par son usage alternatif de l'espace.

Selon l'auteur les non-lieux se multiplient, ce qui est caractéristique du « monde contemporain », à l'image des « espaces de circulation » mais aussi de ceux de la « communication » et de la « consommation ». Ce sont « des espaces où on coexiste, où on cohabite, sans vraiment vivre ensemble ». Ils se caractérisent, en lien à l'individu qui y passe,

[692] Augé, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992. Voir également la vidéoconférence : Augé, Marc, « Un anthropologue dans la ville », Paris, L'université des savoirs, Juin 1994, 59 min, où l'auteur synthétise sa pensée et les concepts principaux issus de son travail dans le domaine urbain, dont les « lieux » et « non-lieux ».

[693] Vidéoconférence : Augé, Marc, « Un anthropologue dans la ville », Paris, L'université des savoirs, Juin 1994, 59 min

par une « relation contractuelle »[694]. Le non-lieu est en définitive un espace vide de sens, un lieu où l'homme ne parvient pas à s'écrire, à se dire, à formuler son intégration dans l'environnement. L'auteur définit d'ailleurs le non lieu à la fois comme un espace désigné empiriquement et comme une représentation qu'en ont les individus qui s'y trouvent. Il s'agit à notre sens davantage d'une représentation de l'espace que d'une réalité. Cela se traduit par la peur de la perte du lien entre les hommes, à travers des espaces déshumanisés, des lieux publics où la rencontre n'a plus sa place. Ainsi, l'aéroport est à la fois un non-lieu et un lieu, permettant la rencontre mais autorisant également la solitude du voyageur.

Vivre l'espace du « non-lieu », y compris à l'arrêt : exemple d'une station service devenant « refuge » lors d'une averse.

694 *Ibid*.

Les non-lieux se développent aujourd'hui de manière universelle, par ce que l'auteur qualifie de « ceintures d'irréalité » au sein desquelles l'espace est « dépersonnalisé ». Certains lieux deviennent ainsi difficiles à penser pour l'homme, à l'image des autoroutes ou aéroports, de ces espaces qui se ressemblent de par le monde, ces paysages que l'auteur qualifie de « monotones » et « déqualifiés » (ni rural, ni urbain). Les parkings de supermarchés, les zones à initiales (ZAC, ZI, etc.) en sont l'exemple type. Ces espaces sont nombreux dans notre environnement, ils sont arpentés au quotidien et entraînent le développement d'un imaginaire de l'espace comme succession de non-lieux. L'homme ne peut en effet y reconnaître les caractéristiques donnant sens à un lieu, permettant de se définir par lui, avec autrui et en lien à une histoire partagée.

Par l'engagement passionnel le motard restaure à ses yeux le sens de l'espace, ce qui en fait un lieu. Il redevient identitaire, l'homme s'y reconnaît, se définit à travers lui, par l'usage qu'il fait de l'espace routier. Il redevient relationnel car les individus engagés parviennent à lire la relation qui les unit, entre autres par le « *salut motard* », le dépannage, les « *concentrations* », et d'autres formes de reconnaissance. Il redevient, enfin, partie d'une histoire, en s'inscrivant dans une antériorité, une filiation, à travers un ensemble de connaissances partagées et transmises par-delà les générations de motards.

Arpentant l'espace routier, le motard en refait un lieu, qui, comme le souligne Marc Augé, « symbolise le rapport de chaque individu à lui-même » (« point de vue identitaire »), « aux autres occupants du lieu » et « à leur histoire commune »[695].

Du « non-lieu » à l'espace vécu.

Selon Michel de Certeau, le lieu ne s'oppose pas au non-lieu mais bien à l'espace, comme l'immobile et l'ordre au mouvement et à l'instabilité[696]. Le lieu n'est pas l'espace vécu mais le cadre dans lequel va venir s'inscrire une vie, par le mouvement. C'est sur la base des « rapports de coexistence » fixés dans le lieu que peuvent évoluer des positions par le mouvement :

« Un lieu est donc une configuration instantanée de positions. Il implique une indication de stabilité.
Il y a *espace* dès qu'on prend en considération des vecteurs de direction, des quantités de vitesse et la variable de temps. L'espace est un croisement de mobiles. Il est en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient. Est espace l'effet produit par les opérations qui l'orientent, le circonstancient, le temporalisent et l'amènent à fonctionner en unité polyvalente de programmes conflictuels ou de proximités contractuelles. »[697]

Ce que Marc Augé qualifie de lieu est (au sens de Michel de Certeau) un espace vécu, parcouru, « pratiqué ». Dès lors qu'il y a mouvement, vie, activité, modification des caractéristiques du lieu au fil du temps, le déplacement de lieu à espace se justifie. La route que parcourt le motard est donc en ce sens un espace, s'opposant au « non-lieu » tel que nous l'avons évoqué. La seule manière de ne pas vivre son insertion dans un lieu, nous dit Michel de Certeau, est l'immobilité, le caractère passif, qui est la caractéristique du « cadavre », du « tombeau » et non de l'homme[698]. C'est par le mouvement que l'homme vit l'espace, que le motard nous dit quelque chose sur notre environnement et en premier lieu sur la route. Elle n'est plus un espace de passage dans le cas de l'usage de la moto, ce cheminement ne laisse guère l'homme indifférent. La route est le lieu du mouvement et de la modification de l'environnement, elle est donc « espace ». Cet espace, nous devons le saisir par le biais de son caractère vécu. Pour cela nous pouvons nous intéresser à la manière dont les motards s'insèrent et mobilisent un lieu pour en faire un espace, ainsi qu'au récit qui va accompagner

[695] Augé, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992
[696] De Certeau, Michel, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, collection « Folio », 2002, et plus particulièrement : Chap. IX « Récits d'espace », p.170-194
[697] *Ibid*., p.173
[698] *Ibid*., p.174

ce mouvement. Le motard transforme sa représentation des lieux arpentés en faisant du non-lieu un espace vécu.

Vivre l'espace : « *rouler pour rouler* », « *tourner* ».

Un élément de vocabulaire propre au motard est caractéristique du rapport aux lieux : lorsqu'il réalise une « *virée* », il dit aller « *rouler* » ou « *tourner* ». Il ne s'agit alors pas nécessairement de se rendre à une destination précise mais bien de « *rouler pour rouler* ». « *Tourner* », c'est rouler sans but précis, « *suivre la route jusqu'à l'horizon* ».
Lorsqu'il « *va tourner* », le motard peut emprunter une route qui lui est familière, en l'agrémentant de variations, ou rouler « *droit devant* » lui, c'est-à-dire au hasard de l'itinéraire routier qui « *se déroule devant les roues* ». De la promenade en bord de mer de l'amateur de « custom » Niçois au possesseur de moto de type trail de Beaurepaire, décidant d'« *aller voir si le monde est plus joli au bout de l'ornière* », en passant par l'adepte de la « *virée sportive* », tous les motards rencontrés ont, un jour ou l'autre, « *été tourner* ». Certains préfèrent « *tourner en ville* », d'autres sur « *les petites routes de campagnes* », certains privilégient l'autoroute. La caractéristique commune de toutes ces « *virées* » non organisées, solitaires ou en petit groupe, est d'arpenter l'espace au hasard, de « *prendre la route comme elle vient* », selon les termes de Thomas.
« *Tourner* » permet de vivre la route d'une manière différente, non de la parcourir pour se rendre d'un lieu à un autre mais de la vivre et de s'en saisir. Deux cas de figures sont alors possibles : soit la route en question est fréquemment parcourue, ce qui rapproche de l'image du « spot », soit le motard circule au hasard, par une « déambulation libre ». Dans les deux cas, il découvre la route selon des modalités différentes : découverte du détail et d'évolution dans le premier cas, repérage de la nouveauté et de son éventuelle qualité dans le second.

« *Rouler* » comme création.

Premier cas de figure, la « *petite route préférée* », bien souvent peu distante du domicile ou du lieu de travail, est appréhendée dans ses détails, on découvre ainsi « *une nouvelle construction* » (Noël), « *un cheval dans le champ après le village* » (Rachid), « *un trou dans le virage à gauche avant le stop* » (Fabrice), etc. Fabrice réalise ainsi un trajet récurrent, tous les dimanches à l'exception des mois où la température est négative, formant une boucle de 30 km au départ de son domicile. Du fait de sa proximité avec mon domicile, j'ai pu

l'accompagner à de nombreuses reprises et ce durant 3 ans. Son parcours a très peu évolué, ne présentant que quelques variantes et deux enchaînements de virage récurrents. « *Tourner* » revient alors à « tourner en rond », à revenir à son point de départ, donc à n'atteindre aucun but, tout en ayant accumulé des connaissances sur le trajet réalisé, la configuration de la route, de l'espace l'entourant, bref de l'environnement. Ce parcours est pourtant chaque fois commenté, par une présentation de la nouveauté appréhendée, d'un élément non observé auparavant. Cela permet de décrire la circulation à moto comme une création : malgré un parcours identique, la nouveauté est toujours de mise, tel virage ne pouvant, par exemple, jamais être parcouru à l'aide d'exactement la même « *trajectoire* ».

Dans le second cas de figure, la découverte, le motard évalue la qualité du parcours au regard de ce qu'il estime être une « *route à moto* ». La plupart du temps il s'agit d'une route « *viroleuse* », c'est-à-dire présentant une succession de virages favorisant les sensations et imposant un grand nombre d'actions sur les commandes de la machine (pédale, levier au pied, leviers à main, guidon, etc.), et « *au revêtement nickel* ».

Les déceptions ne sont pourtant pas rares, les routes parcourues étant bien souvent « *peu attractives* » : zones industrielles désaffectées, routes peu entretenues, habitations et carrefours omniprésents, nombre de véhicules présents élevé, tant d'éléments en général peu appréciés des motards, sauf exception. Mais la désillusion s'accompagne toujours d'une sélection : le motard repère les lieux correspondant à sa conception de l'usage idéal de la moto et les garde en mémoire. Certains des motards rencontrés les notent même par écrit. Ils réalisent alors leur « *road book* » de « *routes à motards* » (Yves), qu'ils échangent ensuite avec d'autres motards, afin de leur faire découvrir telle ou telle caractéristique, à leur sens intéressante, de la route en question.
Lorsque plusieurs tronçons routiers correspondent à la « *route idéale* », la découverte de la route ouvre vers la construction du « *circuit* » fréquemment arpenté, une des formes possibles du « spot ». La découverte est donc essentielle pour le motard, parcourir de nouveaux espaces lui permet de saisir des informations qu'il va ensuite trier, compiler et analyser selon ses critères afin de construire sa « *route préférée* ».

L'espace disséqué, référencé, jalonné.

Agnès Jeanjean constate également, à propos des égoutiers employés par « la compagnie », le fait qu'ils « tournent » en dressant « en quelque sorte un inventaire, un état des lieux quotidiennement remis à jour. »[699] Pour ces derniers, cette connaissance est ensuite sollicitée afin de se repérer et d'exercer leur activité professionnelle avec efficacité.
Dans le cas des motards rencontrés, il s'agit de prendre des repères visuels et sensitifs concernant la route : un chantier à tel endroit présuppose une chaussée souillée donc glissante, un défaut de revêtement impose un rythme inférieur, un revêtement rénové permet une « *parenthèse sportive* », un arbre sert de « *repère de freinage* » lorsque l'individu roule « *à bon rythme* », etc.
L'espace n'est donc pas simplement parcouru, il est saisi, répertorié, découpé, analysé, bref, il est vécu. Le temps du mouvement n'est plus une contrainte dont il faut nécessairement s'affranchir, il devient un plaisir, croissant au fil du cumul des informations répertoriées à l'aide de tous les sens mis en éveil par l'usage de la moto. Bien souvent, les motards semblent parcourir l'espace routier à vive allure de manière instinctive. Il n'en est le plus souvent rien, l'espace étant découpé et interprété en fonction des connaissances accumulées en phase de découverte. Ces connaissances sont ensuite transposables à d'autres lieux similaires : la présence d'un carrefour suppose, au-delà de celui observé par le passé, la présence éventuelle de véhicules ; celle d'un chantier de boue sur la chaussée ; d'arbres dans l'alignement de la route un virage plus ou moins marqué selon l'information visuellement perçue, etc. Il existe donc chez le motard une lecture de la route, selon un ensemble d'exemples observés au fil du vécu, formant une base de données dans laquelle il va puiser. Il n'est d'ailleurs pas rare, lors des pauses, d'évoquer telle situation de conduite ou configuration des lieux en référence à une sortie précédente.

Les « *passionnés de moto* » initient-ils une nouvelle manière de percevoir l'espace, par la critique de sa représentation en tant que « non-lieu », à laquelle ils préfèrent une lecture par le biais de recherche d'indicateurs pertinents, car mobilisable d'aventure lors de l'usage de la machine ? Redonnent-ils sens à l'environnement, le vivent-ils davantage qu'ils ne le parcourent, en le jalonnant de repères applicables en différents lieux, dans un rapport à ce tout

[699] Jeanjean, Agnès, « Basses Œuvres. Ethnologie d'un réseau technique urbain : les égouts de Montpellier. » Thèse de doctorat d'ethnologie de l'Université Paris V, sous la direction de Jean-Pierre Warnier, Non publié, 1998, citation p.243, sur « tourner » voit la partie « Parcours à travers la ville », p.242-253. L'auteur rencontre également l'expression « tourner », qu'elle aborde principalement p.242-244.

que forme l'environnement ? Ce dernier se rencontre souvent dans leurs discours sous le vocable de « *route* » mais également, ce qui a suscité notre curiosité, de « *nature* ».

1.3. La route comme lieu de contact avec la « *nature* ».

L'usage de la moto permet la découverte, celle de nombreux paysages, de lieux insolites, par l'itinéraire choisi ou suivi mais également par les nombreuses haltes qui l'émaillent. Lorsqu'il est choisi, il sera de préférence peu fréquenté par d'autres usagers et « *agréable* ».

L'exemple du trajet vers Arnhem l'illustre : réalisé afin de se rendre à une concentration Hollandaise en compagnie de Noël et Rachid, il a été réalisé uniquement par les routes nationales et départementales, afin de « *voir du pays* ». Les pauses étaient fréquentes mais brèves, l'essentiel restant de « *tailler la route* », d'autant plus qu'elles ne pouvaient être abordées à rythme élevé. Les kilomètres passèrent donc lentement.
De nombreux motards nous ont d'ailleurs confié que, « *sur petite route* », « *les kilomètres comptent double* », à la fois en temps et en fatigue. Le déplacement n'a alors pas vocation à être efficace mais plaisant, par la « *découverte* » et le « *plaisir de conduite* », voire de « *pilotage* ». Même lorsque le rythme s'élève, l'objectif n'est pas de gagner en vitesse sur l'ensemble d'un parcours mais de favoriser les sensations associées à son exercice. Comme l'affirmait Fabrice : « *Pour aller vite, rien ne vaut le train* ».

Vivre quelque chose sur le chemin, s'engager dans un espace et en ressentir du plaisir, interagir avec la route, non l'arpenter tel un « non-lieu », est une manière différente de vivre l'environnement[700]. Pour pouvoir accéder à cette manière d'arpenter l'espace, les motards rencontrés démontrent qu'il faut y accorder du temps et des moyens, en lui consacrant un temps et un lieu. La « *passion de la moto* » permet de métaphoriquement renouer le contact avec l'environnement, ce dernier ayant été écarté en lien à l'injonction omniprésente à la rapidité et à l'efficacité. Pour les motards rencontrés, rien ne sert de focaliser sur l'objectif, l'arrivée, le bonheur est dans le parcours, « *sur la route* ».

[700] Augé, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992

Un petit détour sur la route de Beaurepaire afin de faire une halte « au bord du lac ».

Créer un contact à l'environnement, le temps d'une « *virée* ».

Sous le pseudo « Midiclic », un motard fréquentant les forums du repaire des motards nous livre ses sentiments et impressions suite à une « *virée* » nocturne en solitaire, au cours de laquelle il semble avoir mentalement construit un lien particulier à l'environnement :

« et moi je reviens a l'instant d'une bonne balade a moto sous les etoiles...

la tete vide concentré uniquement sur la route...

voir defiler les lignes blanches sous les roues, avec juste le bruit du vent dans le casque, s'arreter en pleine campagne et poser le pied a terre le temps d'une pause. ecouter les bruits nocturnes et s'enivrer de ce plaisir simple, quel extase...

ne pas se sentir agressé par les autres avoir la route pour soi et ouvrir les gaz en grand sur quelques centaines de metres juste pour sentir la puissance et le souffle de son moteur, je ne me suis jamais senti aussi bien que cette nuit.

faire corps avec sa machine, se fondre en une seule entité mi homme mi machine le temps d'un "ride", les phares pour seul guide routier et voir les kilometres defiler sur le compteur juste pour le plaisir de rouler sans but, se defouler et ne meme pas sentir la morsure du froid...

ce que l'on appelle "l'esprit motard" m'aurait il enfin envahi? je l'espere en tout cas car je ne me suis

jamais autant senti motard que cette nuit a rouler sous les etoiles sans me soucier de la destination ni du temps qui s'ecoulait... » [701]

Son discours s'écarte assurément de la manière de vivre l'environnement au quotidien, notamment dans le cadre des déplacements liés à nos obligations, au nombre desquelles on compte en premier lieu les contraintes professionnelles et familiales. Le motard pratique donc deux rapports possibles à l'environnement, que nous révèlent une récurrence observée lors de nombreuses sorties moto : les trajets aller et retour sont conçus de différentes manières, si l'on peut les qualifier de tels dans le cas de l'usage de la moto.

Lors du trajet aller sur le chemin d' une « concentration » en Belgique : Rachid s'arrête pour « nourrir les poneys ».

Vivre l'espace par la « *passion* », le traverser dans la vie ordinaire.

Cette différence d'appréciation du déplacement engagé est lisible dans l'opposition fréquente lors des sorties d'un week-end, par exemple à destination d'une concentration ou du bord de mer, entre le voyage aller et le voyage retour. Leur schéma est bien différent : l'aller est associé au plaisir et consiste donc en un itinéraire sélectionné pour ses qualités supposées

[701] www.lerepairedesmotards.com/ Message posté le 30.11.04 à 00 : 38.

(routes peu fréquentées, « *à virages* », parfois « *pittoresques* », connues ou choisies selon leur « *dessin sur la carte, avec une préférence pour le sinueux* ») ou choisi au hasard au fur et à mesure du chemin ; le retour consiste souvent en un itinéraire simple et rapide, peu contraignant, à savoir l'autoroute ou la route nationale lorsqu'elle est seule disponible.
Se représenter un vécu différent de l'environnement est sans doute davantage autorisé dans le fait de « partir » que dans l'idée de « retour ». Ce premier ouvre un champ des possibles, un espace imaginaire et réel où va venir s'inscrire un vécu. A l'inverse, la fin de l'excursion du « *passionné de moto* » traduit le retour à une logique ordinaire, celle du domaine quotidien et du monde du travail, des obligations et des astreintes, qui renvoient à la nécessité de la mobilité, à l'espace traversé tel un « non-lieu ». Fabrice déclarait ainsi, alors que nous nous apprêtions à quitter Amsterdam pour Metz : « *Bon, à l'aller on a bien savouré, le retour on va l'expédier. On prend l'autoroute ?* »

Prendre le temps de vivre l'environnement par l'usage de la moto est souvent exprimé par les motards rencontrés par l'intermédiaire de l'expression « *entrer en contact avec la nature* ». De quoi parle-t-on lorsque l'on en appelle à la catégorie de « nature » ? Selon Jean Viard, la nature est un « tiers espace », apparaissant en sus de l'espace citadin et de l'espace rural[702]. La « nature » est également un nouveau concept, que l'homme pense de plus en plus, ce qu'illustre par exemple la préoccupation croissante pour l'écologie ou encore le développement des parcs nationaux. Penser le rapport homme-« nature » c'est penser l'existence possible de l'homme en dehors de la nature, c'est-à-dire dans le social[703]. Aborder ce rapport c'est donc penser une distance à la nature et la respecter. La nature est l'objet d'un « regard » que l'on peut saisir. Ce regard permet, dans le cadre de cette thèse, de cerner une représentation de l'environnement non-humain et, par là même, de nous dire quelque chose sur le rapport que nous construisons à notre environnement. Un préalable : la nature est aujourd'hui dominée par l'homme, et ce depuis la renaissance, domination par le biais de « la technique », des moyens de transports aux découvertes scientifiques[704].

[702] Viard, Jean, *Le tiers espace, essai sur la nature*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1990, développé p.13-14
[703] *Ibid*., p.27
[704] *Ibid*., développé p.34-37

D'une « *passion* » à dimension ludique à l'image de l'éco-jeu.

Nous avons dit que la « *passion de la moto* » a une dimension ludique, sans pour autant constituer un jeu. Prolongeant cette perspective, une distinction issue du travail de Pierre Parlebas sur l'investissement du corps dans le sport, nous semble heuristique afin de qualifier le rapport construit à l'environnement non-humain engagé dans l'agencement motard-moto-environnement[705].

Pierre Parlebas, alors qu'il dresse une classification des tactiques du corps, prolongeant le propos de Marcel Mauss[706], en fonction des « domaines d'action »[707], établit une première distinction essentielle, conditionnant les tactiques du corps qui vont pouvoir s'y échafauder. Cette taxinomie permet de différencier le type d'environnement au sein duquel homme et objet sont engagés en fonction du « rapport que le pratiquant entretient avec l'espace et les objets. »[708] Deux cas sont alors possibles.

Dans le premier, l'environnement est « stable », donc déterminé et assurant d'un déroulement connu à l'avance. C'est le lieu d'exercice de l'habitude, de « l'habitus » Maussien. Dans le second cas, l'environnement est mouvant dans un sens échappant à l'acteur. Il « est instable et porteur d'incertitude », ce qui entraîne une évolution constante, selon le déroulement de l'action, des tactiques du corps adoptées[709].
Il nous semble que, si nous éloignons le rapport à l'environnement qu'évoque l'auteur du seul contexte sportif, la distinction entre « éco-jeux » et « techno-jeux » fait sens concernant la « *passion de la moto* » [710].

[705] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43
[706] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » *in* Mauss, M., *Sociologie et anthropologie*. Paris, PUF, 1995, p.365-386
[707] Parlebas, *Op. Cit.* (1999), p.40
[708] *Ibid*.
[709] *Ibid*., p.41
[710] *Ibid*., notions développées p.39-41

Selon Pierre Parlebas, « deux grands types de jeu » existent, l'« éco-jeux » et le « techno-jeux » :

« Les éco-jeux se déroulent dans un environnement non transformé artificiellement et dont les accessoires éventuels sont empruntés au milieu naturel ou domestique. On y trouve essentiellement les jeux sportifs traditionnels. Les techno-jeux sont profondément influencés par le développement technologique au point de s'accomplir dans un environnement avec des matériels tendant à devenir entièrement artificiels. On reconnaît là essentiellement le sport. »[711]

Les tactiques du corps adoptées dépendent des caractéristiques de l'environnement dans lequel va s'engager le pratiquant, selon que celui-ci s'approche du milieu dit naturel ou d'un espace agencé totalement par l'action humaine. Eco-jeux et techno-jeu s'opposent comme la piste au stade, la forêt au terrain de football. L'opposition fait également sens pour l'auteur selon l'opposition entre « sports traditionnels » et « sport » contemporain. Pourtant « éco-jeu » et « techno-jeu » s'opposent, nous semble-t-il, comme la possibilité de l'imprévu à la maîtrise de l'environnement. Le stade, par exemple, n'est guère le lieu de l'aléa, si ce n'est exceptionnel, alors que la mer, la forêt, le désert, etc. le sont.
L'incertitude dans l'engagement, voilà une caractéristique qui nous permet d'opposer fondamentalement ces deux rapports à l'espace. Dans le cas du « techno-jeu », on veut dominer l'environnement, le maîtriser afin de le faire correspondre à un cadre de caractéristiques stables dans lequel va s'inscrire une pratique.

Nous avons vu que si la « *passion de la moto* » n'est ni un jeu, ni un sport, elle engage intensément le corps et les sens du pratiquant et présente une dimension ludique relevant à la fois de ce que R. Caillois qualifie d'*Ilinx* et d'*Alea*[712]. Ludisme et hasard, le tout devant être maîtrisé par l'homme sollicitant une machine singulière dans un environnement caractérisé par son imprévisibilité, la « *passion* » que nous décrivons s'approche de l'éco-jeu qu'évoque P. Parlebas. Cette taxinomie permet de saisir l'importance du caractère imprévisible de l'environnement dans lequel est engagé l'individu, du fait de son caractère à la fois « naturel » et interactionnel.

[711] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43, citation p.39-40
[712] Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958

Un espace incertain, interactionnel et mouvant.

La dimension ludique de l'usage de la moto entraîne un rapport à l'espace et aux objets qu'éclaire la catégorie d'« éco-jeu » : l'environnement n'est pas stable mais bien « porteur d'incertitude »[713]. Dans son cadre, le pratiquant doit s'adapter constamment à l'environnement, qui reste ouvert à l'inconnu, à la « nouveauté ».

Pour Pierre Parlebas, le sportif engagé dans un éco-jeu est également caractérisé par « l'interaction motrice avec autrui »[714]. Le rapport à l'environnement doit donc être conçu comme un projet en construction permanente et mutuelle, chaque mouvement faisant sens pour tous. Les tactiques du corps adoptées par les joueurs en interaction dépendent également des actions d'autrui, de leurs décisions motrices.

L'analogie avec la conduite, qui est fondamentalement une interaction réalisée entre mobiles engagés dans l'espace public, est éclairante : le motard engagé en conduite livre un message aux autres pratiquants, à ceux qu'il conçoit comme des semblables comme aux hommes en général. Son sens : le motard dit savoir que l'environnement dans lequel il s'engage n'est pas stable, mais soumis à l'incertitude. Ce faisant, il questionne l'ordre apparent du monde. Si, dans la majorité des situations, le *statu quo* est entretenu, le « *passionné de moto* » énonce la nécessaire attention aux évolutions possibles, à la résurgence éventuelle du chaos dans le domaine qu'il appelle « *la route* ».

Il donne alors à voir une représentation de la réalité : l'imprévu, que traduit la dimension ludique relevant de l'*Alea*, est toujours possible[715]. Sa figure exemplaire est l'accident, cas extrême de l'incertitude non appréhendée. Qu'il fasse suite à une évolution de l'environnement non perçue (adhérence faible ou défaut de la chaussée par exemple) ou au caractère interactionnel de la circulation routière (erreur d'appréciation personnelle ou d'autrui), l'accident fait sens. Sa fréquente évocation dans les discours motards démontre que l'usage de la moto mène à percevoir le rapport à l'environnement d'une manière sensiblement similaire à un « éco-jeu ».

[713] *Ibid*., p.41
[714] *Ibid*.
[715] Au sens de Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958

L'aventure, expression contemporaine de la « *liberté* ».

Nous avons vu que la dimension ludique de la passion de la moto est complexe, agençant les composantes de l'*Alea* et de l'*Ilinx*, tels que Roger Caillois les développe[716]. Vertige et hasard, porte ouverte sur le sauvage, voilà qui fait de la passion de la moto une aventure.
Marianne Barthélémy[717] nous dit que l'aventure, si l'on se tourne vers son étymologie, signifie « ensemble des choses qui doivent arriver. » L'aventure a donc pour dimension le hasard, « l'incertitude la plus totale », dans laquelle l'individu s'en remet « au destin ». Cette aventure, que l'auteur décrit comme de moins en moins possible au fil de la découverte des derniers espaces sauvages et de liberté, se traduit par une recréation de domaines où l'aventure est possible, à l'image des « expériences de vie en jungle » ou encore d'un « trek au Népal » [718]. Plus proches de nous, le motard propose de vivre une aventure au quotidien, faite de risque et de vertige, de chaos potentiel et de liberté.
Voilà ce qu'il affirme par le biais du discours sur la « *liberté* » : l'aventure est encore possible et ce au quotidien, près de chez nous, dans cet espace à la fois connu et « *infini* », pacifié et dangereux : la route. Le retour possible du chaos, de l'accident et de la mort, est la contrepartie de l'accès au vertige et du discours sur la liberté. Se sentir libre, pour le motard, c'est également accepter de s'exposer afin de générer les sensations que certains expérimentent par l'aventure sur catalogue. Celui du motard est issu de grands manufacturiers et rends l'aventure disponible au quotidien, le ludique accessible lors de chaque « *virée* ».

Arpenter l'espace incertain, ou l'aventure au quotidien.

Pour les motards rencontrés, l'engagement dans une carrière motarde permet de vivre une aventure au quotidien, de créer un espace ou cette dernière est encore possible. A l'heure de la disparition de l'ailleurs synonyme d'aventure, les motards désignent un lieu où celle-ci est accessible par l'usage de la machine : la route. Pourquoi cet objet favorise-t-il l'imaginaire de l'aventure ?

[716] *Ibid*.
[717] Barthélémy, Marianne, « Le goût de l'extrême : passion et souffrance dans les aventures organisées », *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.477-496
[718] *Op. Cit.*, p.477

En premier lieu, voyager léger symbolise l'aventure. Avoir à sa disposition peu de ressources issues de la culture matérielle permet à l'homme de s'imaginer prouver sa valeur[719]. L'automobile étant investie au quotidien, notamment dans le cadre du déplacement professionnel, l'objet médiateur de l'aventure doit être identifiable comme autre, différent. La moto, objet dont l'usage est associé à un discours de la « *passion* » le permet à notre sens.

Un second point va en ce sens. Nos différents carnets de terrain, et plus précisément les passages concernant le voyage à moto, démontrent que ce dernier suppose un certain risque. Il nous semble que l'aventure est telle si elle peut être valorisée symboliquement par l'épreuve surpassée, donc si l'engagement humain n'est pas encadré au point d'interdire tout danger. D'autre part, le motard est exposé à de nombreux aléas, au doute et aux difficultés, en lien à différents éléments : circulation, défauts de chaussée (sensibilité à l'état de la route plus prononcée que pour une voiture), panne mécanique (fiabilité nettement moindre par rapport à une auto), panne d'essence (autonomie très inférieure à une voiture), chute (instabilité latente du véhicule à deux roues du fait même de son architecture) et accident (vulnérabilité du corps non protégé par une carrosserie). Ces difficultés sont acceptées, voire appréciées.

En effet, nos informateurs disent ressentir du plaisir à les surpasser, à la fois individuellement et avec l'aide de ceux qu'ils perçoivent comme des semblables. La pause est l'occasion d'évoquer les embûches surpassées, chacun exposant la manière dont il a personnellement vécu ces moments, avant de conclure quant au plaisir d'avoir affronté les mêmes dangers. Par exemple, le chemin vers la concentration hivernale baptisée « *Altes Elefantentreffen* » est émaillé de fréquentes pauses au cours desquelles les motards évoquent le froid, le manque d'adhérence, la mauvaise visibilité et la fatigue accumulée, tout en soulignant le bonheur ressenti « *sur la route* ». Un plaisir est alors créé par l'acceptation présentée comme volontaire, pleine et consciente, des aléas éventuels et des contraintes inévitablement liées à l'usage de la moto, sorte de « consentement éclairé » issu de l'engagement dans une carrière motarde.

[719] Tout comme nous imaginons l'aventurier de l'Ouest américain chevauchant un cheval et non circulant en chariot, la moto fait davantage office de symbole d'aventure que l'auto. (Lagayette, Pierre, *L'Ouest américain. Réalités et mythes*, Paris, Ellipses, collection « Les essentiels. Civilisation anglo-saxonne », 1997, voir notamment p.61 et suivantes, où l'auteur expose la réalité suivante : les pionniers de l'Ouest américain partaient en chariots, chargés d'affaires diverses, et s'en délestaient petit à petit, au fil des difficultés rencontrées, pour parvenir à s'adapter et à dépasser les aléas du chemin. Pour cela le cheval était bien plus adapté que le chariot.)

2. L'aventure ordinaire.

2.1. L'aventure de la « passion ordinaire ».

Christian Bromberger évoque la piste de l'aventure à travers une catégorie possible des passions ordinaires :

« Un quatrième ensemble regroupe petits et grands *aventuriers*, avides d'exploits corporels dans un cadre naturel, la *performance*, le *corps* et la *nature* étant devenus trois ressorts majeurs de l'horizon des désirs contemporains. (…) Cet esprit de conquête et ce désir de frôler les limites s'éprouvent, au superlatif, dans les sports motorisés ou dans la confrontation directe avec des obstacles naturels. Courses sauvages, « concentrations » ostentatoires, spectacle des grands prix rythment le calendrier des amateurs de motos de grosse cylindrée (…) »[720]

La moto figure ici en bonne place des illustrations de la logique aventureuse propre, selon l'auteur, aux « passionnés ». Cette modalité possible des passions ordinaires nous semble d'importance, recoupant les discours motards pouvant sembler épars, allant des sensations à la ligne de conduite motarde, en passant par ses valeurs et son discours sur le risque. Nous postulons donc ici que la catégorie de l'aventure peut nous aider à lire la logique de la « *passion de la moto* », en tant que manière particulière de vivre son rapport à l'environnement, en tant que code particulier permettant d'appréhender d'un nouveau point de vue les interactions que construit l'homme avec son environnement, et notamment avec ce qu'il appelle la « *nature* ».

S'exposer afin de ressentir le contact avec « *dame Nature* ».

Dans un courrier publié dans *Moto Journal*, Philippe expose le « *bonheur* » qu'il ressent lorsqu'il conduit sa machine, à travers un retour nocturne estival :

« (…) *Après une soirée inoubliable avec l'amour de ma vie (pas le VFR !), j'ai pris le chemin du retour vers minuit pour refaire le parcours en sens inverse, et là, ze bonheur ! L'autor' est vide, la température idéale, et tant pis pour les radars. Mon équipement se fait oublier, la mécanique est heureuse, moi itou. Quel pied de ressentir à ce point l'atmosphère qui vous entoure. Dans les descentes, tu savoures ce petit air frais qui te fait frissonner, puis c'est dans les montées que tu te*

[720] Bromberger, Christian, « Introduction », *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38, citation p.17-19

rappelles qu'il a fait chaud aujourd'hui, sans oublier les effluves de fumier quand tu passes à proximité des fermes, les champs récemment moissonnés, les odeurs de dame Nature à mesure que tu manges des kilomètres. Depuis plus de vingt ans, je ne m'en lasse pas. Ze bonheur, j'vous dis ! »[721]

On y lit sans mal le contact éprouvé avec les éléments, avec « *dame Nature* », fait de sensations variées. L'exposition du corps du motard fait ici sens : s'exposer c'est également permettre de ressentir des sensations, ouvrir un champ des possibles en termes de perception. A l'heure de la technologie protectrice ou menaçante de la *société du risque*, le motard dit ressentir l'environnement qui l'entoure par la médiation d'une machine[722].

L'exposition du corps constatée chez le motard lui autorise un contact avec l'environnement, avec ce que de nombreux motards interrogés qualifient de « *nature* ». Le plus souvent, celle-ci est évoquée par l'intermédiaire du « *vent* », de « *l'air* », du « *plein air* », du « *souffle* » ou de la « *pression de l'air* », autant d'expression désignant la sensation selon laquelle l'air entourant l'individu devient palpable, par la vitesse du déplacement. L'exposition du corps permet donc de se penser comme intégré dans l'environnement. Cette exposition est décrite par les motards rencontrés comme permise par l'objet moto, à l'inverse de l'automobile, comme le souligne Daniel R. Wolf :

« La conduite de la moto revêt un caractère immédiat qu'on ne trouve pas au volant d'une voiture. Le motocycliste fait partie intégrante du décor, plutôt que d'être simplement véhiculé d'un point à l'autre. Sur une moto, le conducteur est saisi par le sentiment de faire corps avec l'environnement, de commander les événements. La moto en mouvement devient partie intrinsèque de son corps. »[723]

L'absence de séparation entre le corps de l'individu à moto et l'environnement est alors exprimée comme une intégration de l'homme dans celui-ci par le biais de l'usage de la machine. Le rapport à l'environnement est fonction de « l'instrument » intégré dans le schéma corporel[724]. Nous avons évoqué précédemment l'instrument moto, il nous faut souligner le second appareillage du corps humain propre à l'usage d'une moto, c'est-à-dire l'interposition d'un équipement entre corps et environnement.

[721] *Moto Journal* n°1578, 24 juillet 2003, « Spécial Vacances », rubrique « courrier de motard », p.164
[722] Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, 1986, Paris, éditions Flammarion, 2003
[723] Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995, citation p.62
[724] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43

Comme lors des débuts de l'automobile, la moto impose un équipement et est avant tout utilisée pour goûter aux sensations provoquées par l'usage de la machine, par exemple par l'intermédiaire de la vitesse. Celle-ci était déjà au cœur des discours lors de la découverte de l'automobile. Selon C. Studeny, cette dernière n'était pas orientée en premier lieu vers l'efficacité du transport, mais vers le plaisir ressenti à l'usage[725]. Cela rapproche la moto de l'automobile du début du siècle, car elle constitue, selon les motards interviewés, un « *plaisir* » avant d'être un « *moyen de locomotion* ».

Ajoutons que l'auto du début du siècle précédant était caractérisée par son exposition. Elle était en effet principalement de type « torpédo », « cabriolet », alors qu'elle est devenue au fil du temps essentiellement « conduite intérieure »[726]. L'aventure en auto était alors possible, du fait de l'exposition de son conducteur. Lorsque celle-ci a été abandonnée la moto a incarné à elle seule l'aventure routière :

« Les motocyclettes concurrencent l'automobile dans le plaisir vertigineux. L'année 1913 voit la parution de *Moto Revue* et les débuts des boîtes de vitesses, de l'embrayage et de la transmission par chaîne pour une conduite plus facile (…). Une autre cause explique le plaisir de leur conduite. Alors que la conduite automobile s'est en partie dégrisée, sans pare-brise on goûte sur deux roues le vent de la vitesse. En 1936, pour Paul Claudel, l'avion est rare et dispendieux, l'auto ne nous fait pas communiquer directement avec l'espace, seulement par la main et le volant, la bicyclette demande un effort de bielle humaine ; avec la moto, « c'est le départ tout prêt, c'est la monture inépuisable, c'est l'ouverture sur l'infini de la route. Elle est à nous, exclusivement à nous, nous possédons entre nos deux jambes cette force qui fait corps avec nous plus encore que le Pégase de chair […]. C'est la vitesse à l'état pur ». La possibilité se répand pour tous de tenter ainsi ces plaisirs insolites. »[727]

Aujourd'hui encore la moto est caractérisée par l'exposition de son conducteur, alors que les rares tentatives pour le protéger des éléments, voire des chocs, n'ont guère été couronnés de succès. Un modèle tel que le BMW C1, premier scooter à toit fixe n'imposant pas le port du casque –mais celui d'une ceinture de sécurité, à l'image de l'automobile- a été rapidement abandonné malgré sa conception novatrice sur le plan sécuritaire, crash-test à l'appui.

L'aventure n'est pas uniquement permise par la moto, elle impose pourtant une sensation de contact avec l'environnement, donc l'exposition du corps en mouvement dans un espace perçu comme « naturel », dont la route est une incarnation possible.

[725] Studeny, Christophe, *L'invention de la vitesse* (sous titre : France, XVIIIe-XXe siècle), Gallimard, 1995, p.89 et suivantes.
[726] *Ibid*., p.328
[727] *Ibid*., p.332

L'exemple de la « *concentration hivernale* » est en ce sens patent : pourquoi donc chercher à parcourir les routes glissantes du plein hiver, braver le froid afin de se retrouver autour d'un feu de camp à commenter son voyage ? Afin d'affirmer ensemble la restauration du contact avec la « nature », dans des situations ou celui-ci ne fait *a priori* aucun doute, par le biais de la comparaison au quotidien de référence, celui de l'automobiliste.

C'est pourquoi le port de l'équipement est l'objet d'un débat constant chez les motards observés, dont les magazines moto, et plus spécialement le courrier des lecteurs, ainsi que les forums dédiés, traduisent. La plupart des motards soulignent la nécessité de l'équipement, étant donné le risque inhérent à leur pratique. La chute peut en effet avoir des conséquences néfastes. Ryan a ainsi pu souligner, au hasard d'une conversation de terrain et photos à l'appui, les conséquences d'une chute à moins de 80km/h sur le bitume, sans autre équipement qu'un casque. L'intégration dans l'environnement peut se transformer, par l'erreur ou l'aléa, en heurt avec l'environnement. Nous avons vu que la comparaison avec la glisse permet de mettre à jour certaines des logiques de la « *passion de la moto* », nous pouvons affirmer à sa suite que glisser sur le monde c'est s'y heurter en cas d'échec. Le résultat est alors souvent marquant, le contact entre la peau et le bitume laissant des traces indélébiles. Elle devient alors ce que les motards nomment, de manière imagée, une « *pizza* »[728].

L'équipement est le plus souvent présenté comme une nécessité par les motards que j'ai fréquentés lors de notre travail de terrain. De nombreux motards choisissent pourtant de se vêtir léger : un casque, un blouson léger, des gants fins ou sans gants, un pantalon en « *jean* » ou en toile et des chaussures de ville. Ce sont d'ailleurs parfois les mêmes individus qui insistent sur la nécessité du port de l'équipement et avouent y déroger « *parfois* » ou « *selon les conditions* ». Ils ne sont pas pour autant « inconscients », mais désirent obtenir par la pratique un maximum de « *sensations* », c'est-à-dire placer aussi peu de barrières que possible entre leur corps et l'environnement.

[728] D'autres métaphores « culinaires » sont mobilisées afin de décrire l'état du corps suite à la chute, par exemple chez Karl, relatant les conséquences de son accident sur autoroute « *une Fazer (n.b. : moto Yamaha FZS600 Fazer) en bouillie et un genou en pur tuning de chez hamburger* ».

Un juste *ratio* entre protection et exposition.

Pour que l'usage de la moto fasse sens il faut que le motard ressente l'environnement, ce qu'illustrent certaines critiques adressées à des individus perçus comme des semblables. Nous avons ainsi par exemple pu observer, à la lecture d'un fanzine motard, un dessin parodique représentant un motard portant une tenue de cosmonaute, ressemblant à un bibendum Michelin[729]. Ce motard devenu cosmonaute est alors accusé de s'isoler de l'extérieur, il crée un écran entre son corps et le monde, empêchant de penser l'intégration en son sein. La volonté de se protéger est perçue comme légitime, nous l'avons vu, elle est également perçue comme risible si le motard en oublie le contact avec l'environnement. Etant moi-même enclin à chercher un maximum de protection lors des phases de terrain j'ai souvent entendu des réflexions sur ce point : « *la vache, t'es vachement équipé ! Limite trop !* » (Noël) ; « *Il faudrait pas que ça t'empêches de conduire, avec tout ça tu ne sentiras plus les commandes* » (Paul) ; « *ta veste ça sert à rien, c'est un grigri pour te rassurer* » (Guillaume) ; etc.
Ces remarques traduisent deux éléments. Premièrement, à trop focaliser sur la sécurité on perd le bénéfice symbolique d'affirmation de la virilité propre à la « maison des motards » en montrant ses appréhensions aux yeux de tous. Deuxièmement, s'équiper à outrance entraîne une coupure entre l'homme et « *les éléments* » en empêchant de ressentir les « *sensations* » issues de la conduite, s'approchant de celle que les motards dénoncent dans le cas de l'automobiliste enfermé dans sa « *caisse* ». Rester attentif à un minimum de confort et de sécurité est donc possible à moto, sans pour autant mettre ces notions au cœur de la perspective. Comme l'affirmait Guillaume, *« si tu veux de la sécurité, t'as qu'à prendre ta bagnole* ». Sécurité et isolement *versus* risque et intégration dans l'environnement, telle est l'opposition réalisée par les motards entre auto et moto.

Qu'en conclure ? Que l'homme pense renouer le contact avec son environnement par le biais de l'usage de la machine et par la croyance en un ensemble de discours qui l'accompagnent. Ressentir le « *contact* » avec l'environnement n'est alors possible que sous condition : l'individu doit accepter de s'exposer, d'accéder à la fois aux sensations et à un ensemble de risques caractéristiques selon lui de la « *nature* ».

[729] « Bip bip des coyots ». Fanzine motard du « *Coyot club* », n° 8, Janvier 2002

Qu'est-ce que la « nature » : l'environnement sauvage ?

Nous avons vu précédemment que la « *passion de la moto* » présente une image de sauvagerie et permet, de ce fait, de tenir un propos sur la limite entre nature et culture[730]. Si on entend nature au sens large, elle comprend l'environnement matériel et humain de l'individu. Ensauvager, c'est aussi se rapprocher d'une image typique de la nature. La « *passion* » qui est au cœur du propos traduit donc un imaginaire de la vie sauvage, que nous allons rapprocher de « l'expérience de la « vie sauvage » » que nous livre le camping[731]. Il ne s'agit pas ce faisant de postuler une interprétation similaire du fait de similitudes de pratiques, mais de saisir les composantes essentielles de la façon dont se pense un rapport à l'environnement. Nous pouvons donc bénéficier des apports de l'étude de l'imaginaire de la « vie sauvage » afin d'en tirer quelques éléments ouvrant vers une possible sémiologie. Ainsi, le campeur, comme le motard, n'est pas à proprement parler un « sauvage », si ce n'est dans sa volonté de se confronter à une nature fantasmée, idéalisée ou métaphorisée.

Première dimension essentielle, la représentation livrée du camping fait appel à une image du « dénuement »[732]. Le retour à la nature est alors saisi comme un retour aux *vraies valeurs*, permettant de revenir à « ce que la vie comporte de plus élémentaire et les plaisirs simples. » La simplicité est alors saisie comme authenticité, comme un moyen de permettre à l'homme de comprendre sa vraie nature, de se souvenir de qui il est, malgré l'oubli lié à la vie en société. Cette image s'approche de la figure du « bon sauvage » chère à Rousseau, présentant l'Homme à nu devant la nature, par un retour à l'essentiel. Nous pouvons affirmer ici l'existence d'un fantasme humain selon lequel la simplicité est synonyme d'essentiel, la complexité de superficiel. On oppose ainsi environnement naturel (au sens courant du terme) et vie sociale, sans refuser une version élémentaire de cette dernière. Pour O. Sirost, le camping bénéfice d'ailleurs d'un « socle » de culture populaire, valorisant la simplicité.

Seconde dimension qui nous apparaît essentielle : ce dénuement est synonyme de risque. On peut le saisir au regard des discours des motards rencontrés sur le terrain. Ils présentent en effet de manière récurrente une opposition fondamentale entre moto, pratique choisie et peu

[730] Une question abordée dans la Partie 2, Chapitre 3. Pour plus de détails sur ce point on se reportera également aux Annexes. Annexe 24 : La passion de la moto au regard de la catégorie du sauvage : détails.
[731] Sirost, Olivier, « Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air », *Ethnologie Française* XXXI, 2001, 4, p.581-589.
[732] *Ibid.*, p.581

fréquente, et auto, nécessité contrainte de la vie sociale et professionnelle. Deux figures dont l'image résume l'opposition sauvage/civilisé, associant au premier terme la notion d'insécurité. Comment la comprendre dans le cadre d'un rapport à l'environnement ? Evoquer l'insécurité consiste à souligner une vulnérabilité, une mise en danger, qui est aussi une mise en jeu. Les motards semblent nous dire : « Pour risquer de gagner il faut risquer de perdre ». Le risque donne une valeur à l'action. C'est par une mise en situation que les motards et les non-pratiquants rencontrés décrivent comme risquée que les « *passionnés* » vont pouvoir penser un retour à l'essentiel, une vision *non pervertie* des choses qui nous entourent.

Le retour du danger et de l'œuvre civilisatrice.

Olivier Sirost insiste sur le fait que, dès les débuts du camping, de nombreuses revues (dont « *Le Risque* ») relaient les « récits des aventuriers à la tente », à une époque où camper était conçu comme retour à la « culture primitive » commune. L'insécurité de l'environnement ressurgit donc sous la forme de l'aventure. Ses ingrédients sont les suivants : du risque, un cadre « naturel » et un récit permettant de banaliser ce discours. Revenant à l'opposition automobile/motocyclette, il est possible de différencier ses composantes par le biais de séries binaires : sécurité/risque ; quotidien/aventure ; civilisation/transgression (ou civilisation/image de sauvagerie). L'objet servant de support au vécu dans un environnement doit permettre les ingrédients de l'image du risque, de l'aventure, de la potentielle sauvagerie. Pour le campeur, il s'agit selon O. Sirost, de son « dénuement », pour le motard de sa vulnérabilité physique.

Repenser le rapport à l'environnement équivaut donc à un discours de conscience du risque, l'individu qui se pense engagé dans la « nature » propose d'abandonner sa toute puissance sur l'environnement pour revenir à l'*authentique*. De quoi se compose cette métaphore de l'authentique ?
Elle relaie l'oubli des conditions de vie habituelles et procède par apprentissage, sous la forme de l'expérience. Ajoutons : par expérience du danger[733]. Expérimenter en situation de danger permet d'affirmer la valeur de la vie en société davantage que de la critiquer. Le campeur teste d'ailleurs le plus souvent (des exceptions existent, nous le verrons plus avant) sa

[733] Olivier Sirost évoque d'ailleurs un « apprentissage brutal des tâches élémentaires telles que se protéger, se nourrir et se loger ». (Olivier Sirost, « Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air », *Ethnologie Française* XXXI, 2001, 4, p.581-589, citation p.584)

résistance à la vie sauvage dans les meilleures conditions : sa période faste est l'été et le « village de toile » n'est pas la forme la plus simple de contact avec la nature[734]. Peu de campeurs dorment à la « belle étoile », comme peu de motards oublient de s'équiper de vêtements adaptés à leur pratique avant de prendre la route. La passion du camping et celle de la moto sont des passerelles entre nature et culture, présentant une confrontation temporaire et circonstanciée à la nature.

Ce contact à la nature reste temporaire, le retour à la civilisation concluant toujours « l'aventure ». Métaphoriquement, la nature est perçue comme généreuse et menaçante et impose donc aux humains de se préserver de ses dangers, de se mettre en jeu pour penser reprendre leur existence en main. C'est donc davantage une victoire du social et du civilisé sur la nature qu'un retour au sauvage qui est mis en image par ces pratiques. Une victoire qui fait nécessairement suit à un questionnement. Les individus s'engagent au contact d'une nature fantasmée, pensée comme touchant deux univers et vont décréter la supériorité du civilisé sur le sauvage. La route en est une image : elle fait œuvre de civilisation, tout en étant le lieu où la sauvagerie humaine peut ressurgir. Elle reste pourtant, en dernier lieu, une preuve de la valeur et de la force de l'Homme, de ses capacités civilisatrices.

La « *passion de la moto* » ou l'aventure du proche.

Selon Marianne Barthélémy, les « ingrédients de l'aventure » sont « l'incertitude » liée à des « conditions difficiles » dans lesquelles l'événement se déroule, à l'image d'un « environnement lointain et hostile » qui rend « l'issue hasardeuse et donc aventureuse. »[735]
De plus, l'auteur saisit l'aventure comme l'engagement extrême possible par l'entremise d'objets investis dans d'autres situations, davantage quotidiennes, banales, tels que l'automobile ou le char à voile. Cela limite l'imaginaire humain de l'aventure à l'association au lointain et au risque symboliquement le plus élevé.
Nous ne partageons pas ce point de vue, à l'heure du rétrécissement de l'espace et du décalage possible par le biais de l'engagement passionnel, l'aventure est possible en bas de chez soi, dans des proportions certes différentes. Les « raids-aventure » se multiplient également près de chez nous, par des marathons, courses d'orientations, de VTT ou de « caisses à savon »,

[734] Olivier Sirost, « Les débuts du camping en France : du vieux campeur au village de toile », *Ethnologie Française* XXXI, 2001, 4, p.607-620.
[735] Barthélémy, Marianne, « L'engouement pour les raids-aventure ou la société du risque transfigurée par le destin », *Sociétés* n°77, 2002/3, p.83-93, citation p.85

entre autres. L'engagement passionnel que nous avons décrit par le biais de l'objet moto engage assurément un espace perçu comme soumis à l'aléa, la route, imposant la maîtrise de l'objet engagé, un point sur lequel les motards sont unanimes. Enfin, l'usage de la moto est, nous l'avons vu, caractérisé par un fort niveau de risque, comparativement aux autres moyens de locomotion, ainsi qu'ouvrant à un discours sur le plaisir par les sensations. Il s'agit donc d'une aventure au quotidien, sous la forme d'une pratique quotidienne présentant les caractéristiques de l'aventure. Seul l'éloignement géographique, le lointain, n'est pas présent. S'il permet assurément de penser l'entrée dans un univers sauvage, le lieu possible de la valorisation de soi par l'épreuve, la route peut également être le lieu du retour possible du chaos et, en cela, elle permet le discours de valorisation propre, entre autres, aux « raids-aventure » qu'évoque M. Barthélémy. L'aventure, tout comme l'ethnologie, est possible au coin de la rue, car l'altérité s'y niche, s'y découvre et peut fournir du sens.

La « *passion de la moto* » constitue, tout comme les « raids-aventure », une des « « niches » dans lesquelles le risque vécu se voit réhabilité face à une société trop aseptisée. »[736] A l'heure de la banalisation des risques technologiques et sanitaires, des mises en garde incessantes obligeant à regarder ailleurs afin de continuer à vivre, certains risques peuvent faire sens. Leur caractère choisi fait alors leur valeur et permet ce discours.

<u>L'aventure comme lieu de lutte entre l'homme et le désordre…</u>

Mais qu'est-ce que l'aventure ? Nous la considérons couramment comme un lieu non maîtrisé par l'homme, comme un « espace vierge » appelant à être domestiqué. Le champ de l'aventure est à la fois le domaine du risque et de la liberté, celui du danger et du sauvage auquel s'oppose la capacité humaine de civilisation. La route, lieu possible de la « barbarie routière » fait alors office de cadre de l'épreuve[737]. Arpentée dans un dénuement relatif, en acceptant d'exposer son corps et sa vie, elle permet d'affirmer la valeur, le courage et la qualité de l'homme engagé.
La route est un espace permettant de penser le danger du désordre, du chaos qui risque de resurgir[738]. Le motard pense vivre sur la route une épopée, il domestique la sauvagerie à laquelle il dit faire face, il parcourt l'espace de la route en cherchant à démontrer sa maîtrise

[736] *Ibid*., p.93
[737] Delannoy, Pascal et Viard, Jean (dir.), *Contre la barbarie routière*, Paris, éditions de l'aube, 2002
[738] Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988

et son « *courage* », vertus cardinales de l'aventurier. A l'époque de la disparition des espaces vierges et des aventures formatées, telle que celle que vivent les participants au Paris-Dakar, l'homme sait que tout espace peut devenir lieu d'exercice de l'aventure[739]. La « *passion de la moto* » est en quelque sorte une manière de vivre l'aventure au quotidien, de trouver un exutoire à l'omniprésence du civilisé, de construire un lieu où l'on peut encore prouver sa valeur et affirmer sa qualité, un lieu où les caractéristiques individuelles et collectives de l'homme lui permettent encore de domestiquer la sauvagerie qui, semble-t-il, perdure malgré la civilisation. Sans doute avons-nous besoin de penser la limite, de la mimer et d'en jouer afin de réaffirmer la valeur de la loi des hommes

<u>… permettant d'affirmer l'intégration de l'homme dans l'environnement.</u>

Gilles Raveneau affirme que par l'engagement sportif à risque, l'Homme fait « l'expérience d'une autre nature qui ne se réduit pas à un simple décor[740]. Les paroles des pratiquants portent la trace d'une présence, d'une rencontre qui vaut pour elle-même. » Cette expérience va en retour influencer les acteurs, qui vont penser leur intégration dans l'environnement comme « sortie de soi temporaire ». Les « paroles de pros » présentées dans ce numéro d'*Ethnologie française* sont en ce sens explicite, comme le rappelle Gilles Raveneau :

« « *J'ai l'impression de faire corps avec la nature* », constate Géraldine Fasnacht ; ce qu'Anne Liardet confirme : « *tu as l'impression physique que tu fais partie de l'univers* », quand Jean Troillet remarque qu'« *en montagne, je laisse revenir la nature en moi* », et que Pierre Frolla considère qu'en plongée en apnée, « *il s'agit de descendre au plus profond de soi* ». » [741]

Par l'engagement risqué au sein d'un espace perçu comme naturel, par la logique de l'éco-jeu, l'homme parvient à ressentir qu'il est partie prenante de l'environnement. Il retrouve en gestes et en sensations son être au monde, par l'investissement dans une « *passion* », qu'elle soit sportive ou « ordinaire », engageant le corps directement au contact des éléments[742]. Ce constat permet de postuler l'intégration de l'Homme dans l'environnement, et la formulation de cette intégration, c'est-à-dire une cosmogonie. Son principe ne serait donc pas

[739] L'édition 2009 du Paris-Dakar se déroule d'ailleurs en Amérique du Sud, démontrant que l'aventure est possible en tout lieu.
[740] Raveneau, G., « Prise de risque sportives : représentations et constructions sociales », *Ethnologie française* 2006/4, Tome XXXVI, p.581-590
[741] *Ibid*., p.589
[742] Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998

caractéristique des sociétés dites traditionnelles, et pourrait également être investi dans les sociétés contemporaines.

2.2. L'aventure questionne la valeur du risque et de la sécurité.

« L'homme est un animal qui fait des choses raisonnables à partir de principes déraisonnables et qui part de principes sensés pour accomplir des choses absurdes. »[743]

Ce principe, énoncé par Marcel Mauss, incite à saisir le sens donné à l'exposition du motard. Souvent saisie en tant que risque d'accident et de mort, cet engagement par le biais de la machine peut paraître « absurde ». Il nous semble pourtant relayer des « principes sensés », permettant d'organiser la vie dans un environnement, en premier lieu en permettant un discours articulant vie et mort.

L'accident comme « mauvaise mort » ?

La « question de la bonne et de la mauvais mort » est essentielle en ethnologie, car elle permet de saisir le lien créé entre les vivants et les morts[744]. Selon les circonstances du décès, le vivant sera ou non laissé en paix. Le survivant doit pouvoir donner du sens à la mort d'autrui. Les modèles de mauvaise mort venant le plus immédiatement à l'esprit aujourd'hui, selon Claudine Fabre-Vassas, sont « l'accident soudain », qui interrompt la vie « avant l'heure », ainsi que la « longue maladie ». La « bonne mort », à l'inverse, est celle par laquelle l'homme est « accompagné » de manière « juste », par tout un ensemble de gestes et de discours, qui ne sont plus aujourd'hui désignés comme un ensemble homogène suscitant l'adhésion. Entre le modèle traditionnel de la mort « dans son lit » et le modèle contemporain de la mort « à l'hôpital », l'alternative ne parvient à être pensée, car son efficacité fait toujours doute[745].

Il existe pourtant une voie médiane, où la mort ne survient ni au domicile, ni à l'hôpital mais dans un « tiers espace », celui de la route[746]. L'accident est-il réellement conçu comme une mauvaise mort ? La question peut être approfondie par notre observation de l'adhésion à une

[743] Mauss, M., *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1947 (1926), citation p.53
[744] Fabre-Vassas, Claudine, « Avant-propos », *Terrain, n°20 –La mort* (mars 1993), [En ligne], mis en ligne le 15 juin 2007. URL : http://terrain.revues.org/document3054.html. Consulté le 5 mai 2008, p.2
[745] *Ibid*.
[746] Viard, Jean, *Le tiers espace, essai sur la nature*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1990

« *passion* » qui sous-entend un risque non-négligeable d'accident et de décès. S'engager dans une carrière motarde, apprendre et appliquer le principe de « *conscience du risque* » motard, est un acte par lequel le motard semble accorder du crédit aux caractéristiques de la mort « *sur la route* ». Que nous dit cette « *conscience du risque* », équivalant à l'acceptation du risque de mort chez les « *passionnés de moto* » rencontrés ? Une représentation de l'Homme et d'une de ses caractéristiques anthropologiques universelles, son caractère mortel, que nous pouvons décrire.

Le paradoxe risque de mort/accomplissement.

Comment se saisir d'une activité paradoxale telle que la « *passion de la moto* » ? Définie par les acteurs eux-mêmes comme une manière de « *s'accomplir* » (Yann), de « *vivre pleinement* » (David), elle peut pourtant les mener à la mort, et ce dans des proportions plus importantes que n'importe quel autre moyen de locomotion. Les motards mettent pourtant en œuvre un principe de « *conscience du risque* ». Nous ne pouvons donc les évoquer tels des « inconscients », et éluder la question. Comment choisir une activité définie par un risque accru ? Pour le comprendre, postulons que l'acteur réalise, consciemment ou non, un « calcul rationnel », ce qui évite d'émettre un jugement moral, en se fondant sur les références et espoirs de l'acteur.

De ce point de vue, il devient possible de saisir pourquoi –comment- un individu ayant conscience du risque décide par exemple d'avoir des rapports non protégés à l'heure de la pandémie du SIDA[747]. Ce comportement à risque s'explique alors non comme une pulsion irrationnelle mais en recherchant « des facteurs et mécanismes explicatifs de cette contradiction entre les savoirs et l'agir. »[748] Cela ne signifie pourtant pas que l'individu adhère à l'idéologie du risque zéro. Il sait pertinemment que celui-ci est une chimère, il espère réaliser un calcul lui permettant un gain sur la base de l'« utilité espérée », c'est-à-dire du ratio risque/gain[749]. L'individu n'est donc pas strictement rationnel en finalité, mais espère gagner par son action et ses choix, même s'ils peuvent paraître, de prime abord, insensés.

[747] Beltzer, Nathalie, Dab, William et Moatti, Jean-Paul, « Même l'individu rationnel peut choisir de ne pas mettre de préservatif », *in* Peretti-Watel, Patrick (dossier réalisé par), *Problèmes politiques et sociaux*, n°919, « Les comportements à risque », décembre 2005, p.60-63
[748] *Ibid*., p.60
[749] *Ibid*., p.63

Nous allons donc cerner ici ce gain potentiel, c'est-à-dire ce que certains hommes recherchent au point de soumettre momentanément leur existence à une plus grande possibilité de heurt physique, voire de mort.
Pour ce faire, il faut revenir un instant sur la question de notre engagement en observation participante. Ce parcours de recherche et son lien à ma carrière motarde permettent d'éclairer la question du risque accepté par celui qui se dit passionné de moto.

L'ethnologue en difficulté face au risque.

La question du risque a accompagné notre processus de recherche, depuis nos premières lectures jusqu'à l'acceptation au sein du groupe des « *passionnés de moto* ». Tout d'abord au cœur de notre perspective, celle-ci s'est ensuite vue écartée après avoir réalisé l'état de la question. Ce dernier désignait la nécessité de faire un pas de côté, afin d'adopter un point de vue s'écartant du stéréotype du motard comme déviant. Nous n'avons pourtant pu l'écarter aisément.
Cette question revînt brutalement, au cours d'une phase de terrain au *Tourist Trophy* de l'île de Man[750]. La fréquence et l'extrême violence des accidents constatés sur site nous ont mené à focaliser sur ceux-ci en tant qu'éléments spectaculaires. Personnellement choqué par mes observations, nous n'adoptions plus l'attitude compréhensive adéquate. Un discours de dénonciation de l'inutilité de ce risque était alors lisible dans notre journal de bord, tendance qui nous a longtemps accompagné, que seul le long terme a permis d'abandonner.

Si l'on se réfère à Véronique Moulinié, la peur de l'ethnologue face au danger propre au terrain est une réaction commune autant que préjudiciable à son travail[751]. Lorsqu'il s'engage en observation participante, pour l'auteur un poste de manutentionnaire dans une parqueterie, il finit par l'apprivoiser et passer outre, de la même manière qu'elle a pu dépasser sa peur de la « tronçonneuse » servant à découper différents morceaux de bois. Son rapport au terrain éclaire alors notre expérience. Elle a, dans un premier temps, focalisé son attention sur le risque inhérent à sa tâche, et s'est de ce fait vue placée en tant que personne extérieure. Elle avait en effet obtenu le droit de refuser l'usage d'un outil qu'elle associait au danger, ce qui n'est pas le cas de l'ouvrier. Dans un second mouvement, par l'observation participante de

[750] Terrain réalisé du 27 mai au 06 juin 2003.
[751] Moulinier, Véronique, « Peur, méfiance et défi face à la machine », *Terrain* n°43, Peurs et menaces, Septembre 2004, p.47-62

long terme, elle a pu progressivement entrer dans ce rôle : elle va alors « saisir (le) danger », « le maîtriser » et « lui donner sens »[752].
Pour autant le danger n'est pas absent de son terrain tout comme du notre, les cas réels d'accidents étant là pour le confirmer[753]. En définitive l'ethnologue doit, comme le souligne l'auteur, « faire avec »[754].

Nous pouvons en conclure, au regard de mon parcours de terrain et de l'évolution de point de vue qui l'a accompagné, que focaliser sur le danger équivaut à conserver un point de vue extérieur, à trahir le principe méthodologique d'observation participante. D'où une nécessité : l'ethnologue doit présenter la façon dont les acteurs vont gérer ce risque quotidien, et non focaliser sur ses figures extrêmes, ce qui peut être compris comme une forme de dénonciation. C'est donc ce point de vue que nous avons adopté, en suivant la norme de conduite indiquée par les pratiquants au fil de notre carrière d'observateur participant. Cela consiste à écarter la peur, celle qui m'animait suite aux accidents du *Tourist Trophy*, pour valoriser l'engagement et la maîtrise car, comme l'affirmait David : « *tu fais pas de moto si t'as pas confiance* ». En définitive, ce qui fait sens pour l'ethnologue doit être ce qui fait sens du point de vue autochtone, ce dernier consistant à dire qu'« *avoir peur c'est le meilleur moyen d'aller au tas* » (Noël). V. Moulinier souligne d'ailleurs que pour les ouvriers rencontrés sur son terrain, « la peur fait le danger »[755], ce qui est également le cas dans les discours motards.
Nous allons donc adopter ici ce point de vue, écarter nos appréhensions personnelles, ce qui a nécessité un travail de long terme et l'épuisement de nombreuses fausses pistes, afin de cerner le sens que les « *passionnés de moto* » confèrent à ce qu'ils ne réduisent jamais uniquement à un risque.

[752] *Ibid*., p.48
[753] *Ibid*., développé p.51-54
[754] *Ibid*., p.50
[755] *Ibid*., p.56

Le discours autochtone sur le risque : « bonne vie » et « bonne mort ».

Dans un courrier intitulé « *Mais de quoi mourra-t-on enfin ?* », Frédéric nous donne un exemple de ce que les motards nous disent sur la mort comme part du quotidien, comme nécessité faisant sens en lien à la vie :

« *J'ai récemment entendu un ministre annoncer, en gros, que le prix du tabac augmentera jusqu'à ce que plus personne n'ait les moyens de fumer. Le projet de nos autorités est clair : tout sauf la mort. Zéro cancer, zéro mort sur la route ; même à la guerre, on veille désormais à ne pas faire trop de victimes. Le pourraient-ils, nos dirigeants déclareraient la mort prohibée et passible d'amende (…). On aura l'air malin avec notre civilisation de centenaires plus ou moins cacochymes aux agonies que le corps médical s'ingéniera à prolonger le plus possible en dépit des douleurs. (…) il ne s'agit pas d'argent, mais bien de philosophie, et celle qui préside aux destinées de notre société (peut-on vraiment encore parler de civilisation ?) me débecte, qui refuse d'admettre que la mort fait partie de la vie, (…) cette doctrine du « tout sauf la mort » ne tardera pas à nous donner des générations de dégénérés. Quoi qu'il en soit, cessons de nous mettre la rate au court-bouillon, profitons bien de la vie en dépit des envieux, en attendant la mort qu'il conviendra d'accueillir sans peur ni préjugés. Et loin des idéaux sacro-saints, veillons à ne pas trop emmerder nos voisins.* » [756]

L'auteur de ce texte réaffirme le lien fondamental entre vie et mort, ainsi que l'association entre « bonne vie » et « bonne mort ». Accepter un certain nombre de risques qui sont aussi des plaisirs, semble nous dire Frédéric, rend la vie agréable et intéressante. Dans le cas inverse, la privation, l'acharnement thérapeutique, etc. ne permettent de toute manière pas d'éviter la mort. Toute réaction de défense de l'homme face à la mort ne mène de toute manière qu'à un terme commun : le trépas. Pour Frédéric, agir comme si on pouvait se préserver de la mort revient à se leurrer et mène à la « mauvaise mort », symbolisée ici par l'acharnement thérapeutique. « Mauvaise mort » et mauvaise vie sont synonymes de refus de la mort, de peur, à l'inverse de la belle vie que Frédéric pense vivre par son engagement dans une carrière motarde, risquant de le mener à une « bonne mort ». Vivre pleinement et mourir sans regrets et rancune ou vivre dans la peur, longtemps et de manière incomplète, telle semble être l'alternative présente à l'esprit de l'auteur de ce courrier.

[756] *Moto Journal*, n°1573, 19 juin 2003, rubrique « humeurs », p.82

Pour les « *passionnés de moto* », la sécurité peut porter atteinte à la recherche d'une « bonne vie ».

En acceptant l'exposition de leur corps, les motards rencontrés énoncent en actes que malgré l'ensemble des progrès, par exemple en termes de sécurité routière, ils restent mortels.
Un exemple l'illustre : les « *rails de sécurité* ». Ces derniers font l'objet de nombreuses protestations de motards, et en premier lieu de la FFMC qui les pointe tels des « *obstacles fixes rendant l'accident bénin mortel* », comme l'affirmait Gérard, militant à la fédération. De nombreuses manifestations et pétitions relaient cette critique. Dans les discours des motards rencontrés, le rail de sécurité devient « *rail d'insécurité* ». Il s'accompagne le plus souvent d'une image choc : la possible décapitation du motard suite au heurt avec les poteaux de soutien de cet équipement. Ce type de choc provoque la mort de motards tous les ans, comme d'autres obstacles fixes tels que les voitures en stationnement[757].
Le rail de sécurité, cet équipement omniprésent sur nos autoroutes et routes nationales, devient dans les discours motards un facteur de danger en se métamorphosant en « *guillotine à motards* ». Un objet technique à l'efficacité largement prouvée fait alors l'objet d'un discours de dénonciation : le rail de sécurité ne permet pas uniquement d'éviter la mort, il peut également la provoquer pour certaines catégories d'usagers. Le motard affirme donc qu'un ensemble d'efforts restent à faire en lien aux manières alternatives de parcourir l'espace.
Accepter d'exposer son corps en échange de sensations et d'une nouvelle manière de penser son être au monde n'équivaut donc pas à négliger sa sécurité. Lorsqu'un équipement de sécurité banalisé par l'homme dans l'environnement routier devient « *râpe à motards* » (David), de nombreux motards se mobilisent afin de souligner que la recherche de sécurité ne doit pas se faire au détriment d'un vécu « plein », caractérisé selon eux par l'engagement passionnel. La solution la plus efficace afin de se préserver du choc avec un poteau de soutien d'un rail de sécurité, de préserver au maximum sa sécurité consisterait alors à circuler en auto. Les motards rencontrés vont pourtant préférer alterner les deux options.

[757] « MAIDS : Motorcycle Accidents In Depth Study », Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM), rapport final, 2004

La « *passion moto* » comme écart temporaire à la moralité.

Selon H. Becker l'homme est en permanence confronté à des « notions morales conventionnelles, et plus précisément (…) (à des) impératifs moraux fondamentaux qui prescrivent à l'individu de se soucier de sa propre santé, de son propre équilibre, et de se conduire raisonnablement. » [758] Si le drogué qu'il étudie est emblématique de ce manquement à la moralité, d'autres conduites peuvent prêter à un discours similaire. Se soucier de sa santé, se conduire raisonnablement, c'est également refuser le risque, physique comme social, refuser les pratiques désignées comme déviantes et l'engagement passionnel. Nous avons vu quelle image le « *passionné de moto* » relaie : celle d'un transgresseur, en association au risque d'accident et à la vitesse. Cette image apparaît comme une accusation, celle de violer l'impératif fondamental que souligne H. Becker.

De plus, il réintègre au quotidien la possibilité de l'accident, donc celle de la mort. L'engagement du « *passionné de moto* » est une critique de la norme de préservation de soi, qui apparaît aux motards rencontrés comme contraire au fait de vivre « pleinement », comme se prémunir de toute épreuve empêche de se construire comme homme viril.

Enfin, de la même manière qu'Howard Becker nous dit que les déviants en appellent au besoin à des catégories conventionnelles, les motards sont également automobilistes et appliquent donc couramment ce qu'ils critiquent par l'engagement « passionnel ». Ils relèvent alors de deux registres. Cela leur permet de correspondre en général au schéma courant, tout en conservant un espace au sein duquel ils vont pouvoir symboliquement se valoriser, donner sens à leur insertion dans un environnement sur un autre mode que le « principe de précaution ».

Le message selon lequel l'homme est mortel s'adresse en premier lieu aux pratiquants perçus comme des semblables. Ces derniers sont également automobilistes, piétons, citoyens, etc. La portée de ce message dépasse donc le seul groupe des motards.

[758] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, p.96

La chute comme rappel du caractère incertain de l'existence.

Vivre l'environnement par le biais de l'usage de la moto entraîne une conséquence : la possibilité de la chute. Pour les motards rencontrés, elle survient lorsque l'homme et la machine n'équilibrent plus leurs forces relatives : maîtrise et puissance. De plus, il reste dans l'exercice de la « *passion de la moto* » une part d'indéterminé, d'aléa, de hasard, susceptible d'entraîner l'accident. En effet, l'agencement homme-moto-environnement ne se résume pas au discours d'une dialectique engageant deux termes : homme et machine. Elle engage également un troisième terme, le monde[759].

Ce dernier, comme la logique de l'« éco-jeu » nous l'enseigne, est mouvant, indéterminé[760]. D'où le statut ambivalent de la chute : elle est punition par la douleur physique et l'atteinte portée à la « *fierté* » du motard, provoquant « *une blessure à l'amour propre* », en remettant en question ses capacités de maîtrise ; elle est également apprentissage ultime, car menant à développer la « *conscience du risque* », y compris par la douleur.

La chute permet au motard qui ne l'a encore réalisé par les échanges d'expérience d'accéder à deux informations majeures : la puissance conférée par la machine n'est rien sans sa maîtrise, c'est-à-dire sans l'adaptation de l'usage de la machine en fonction des circonstances, afin de créer la « symbiose » caractéristique de l'agencement motard ; l'homme est faillible et soumis à l'aléa, il ne peut de sa propre volonté faire disparaître le risque inhérent à l'engagement routier à moto, il doit donc envisager la possibilité de la chute, tout en cherchant à l'éviter.

Lorsque survient la chute, le motard en est atteint dans sa fierté (maîtrise invalidée) mais également dans sa chair (douleur). Il entre alors brutalement en contact avec l'environnement, ce qui lui rappelle sa présence, son caractère incertain de même que l'est celui de l'existence humaine.

Comme on peut le lire dans le travail d'Elaine Scarry, la torture et d'autres expériences douloureuses font passer du « corps que l'on a » au « corps que l'on est » [761]. La chute du motard, par la douleur qu'elle suppose, lui rappelle que l'homme est son corps, comme l'affirment les auteurs du groupe MàP. L'exposition du motard lui permet de ressentir

[759] Tout comme Gilbert Simondon le soulignait, la relation engagée dans la dialectique, au sens de John Hart, étant une médiation entre la machine, l'homme et le monde. Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier/Res, 1989

[760] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43

[761] Scarry, Elaine, *The Body in Pain : The Making and Unmaking of the World*, New York, Oxford University Press, 1988

« *directement* » (Noël) l'environnement, donc de se penser comme un être vivant, comme un corps qui est et non un corps outil. Sans doute est-ce pour cela que les motards considèrent la chute comme un apprentissage de forte intensité, le contact douloureux avec le sol rappelant cette réalité. C'est notamment le cas lorsque le motard oublie qu'il est son corps, le sollicite comme un outil de pure recherche de plaisir, s'écartant du principe de « conscience du risque », et en arrive alors, tôt ou tard, à l'accident. C'est dans la douleur (rapport à l'environnement non-humain) et l'humiliation (rapport à l'environnement humain) dues à la surestimation de ses capacités de maîtrise qu'il s'insère dans l'environnement, qu'il cesse de saisir celui-ci comme un lieu de pur plaisir pour en revenir à une conception proche de l'éco-jeu.

Réaffirmer le caractère mortel de l'Homme : l'exemple des forums motards.

Les forums motards sont un lieu d'échange pour certains des motards rencontrés. La thématique de l'accident y est très présente. Sur le site du « repaire des motards »[762] nous avons relevé de nombreux messages concernant l'accident d'un membre du forum, voire de personnes inconnues, au point que les « modérateurs »[763] ont décidé de poser des conditions à l'évocation des accidents mortels. En effet, on peut constater que les « post » évoquant en toute banalité les accidents mortels de motards se faisaient nombreux, nuisant à la recherche de « convivialité » et de « bonne humeur » que revendique le créateur du site[764]. Les accidents ne disparaissent pas pour autant des « posts ». Ils sont évoqués afin de répondre au questionnement de certains et permettent d'expliciter leurs angoisses ou de présenter des conseils de conduite à l'attention des moins expérimentés.

Les laconiques constats d'accidents mortels sont pourtant une porte intéressante vers ce thème pour le chercheur.

[762] www.lerepairedesmotards.com/
[763] Les « modérateurs » ou « modos » sont des bénévoles aidant à la tenue du site et plus particulièrement au respect des « règles » instaurées par le créateur du site, synthétisées dans une « charte » correspondant au « code de conduite » que les internautes s'engagent à respecter sur l'espace du site.
[764] Ces éléments sont lisibles dans la « charte » associée au site. Tout motard ou internaute contribuant aux échanges réalisés sur ce support s'engagent au préalable à la respecter. S'ils ne le font pas, les « modérateurs » censurent tout ou partie de leur message.

Ils permettent de cerner quelques idées forces exprimées de manière récurrente, à l'image du « post » suivant, en date du 17 juin 2004, mis en ligne sous le pseudonyme « ThomasM » :

« *Un jeune motard de 23 ans est décédé à 18h30 à La Bouille, petite commune de Rouen.*

Il a percuté le milieu arrière d'une Safrane.

Une pensée pour Sébastien. ☹ »

Les réponses sont principalement des expressions compatissantes, structurées sur le modèle de la démonstration de la « *solidarité motarde* », par des « *condoléances* » et offres de « *réconfort* », principalement des « *pensées* » dédiées à « *la famille* ». Elles relaient l'idée d'un lien entre motards, issu du partage d'une condition et d'une alliance face au risque qu'elle sous-entend.
Une seconde formulation s'avère récurrente dans les messages consultés :

« missdesmo :

Sincères condoléances à tous les proches, famille, amis, collègues…

Que son âme repose auprès des autres anges que la route nous a volé et que cette désolante et horrible nouvelle nous rappelle que nous ne sommes vraiment pas grand-chose ici-bas… (…) »

Quelques messages plus loin :

« lillou :

C'est terrible….. rien à dire

si ce n'est.. les jeunes …. soyez réalistes .. nous ne sommes pas tout puissant …..… prudence .. toujours …

Un copain motard de mon fils s'est planté il y a 2 jours … 21 ans … il s'appelle Sébastien aussi … coma .. jambe arrachée .. il est très mal .. mais vivant …

*Le matin .. lorsque nous nous levons … certains ne reviennent jamais ….. **arrêtons l'hécatombe** … soyons conscient que nous sommes périssables…..* »

Si ces messages relaient l'idée courante que les plus jeunes sont les plus vulnérables, les messages cités, repris sous d'autres formulations et concernant des cas de figures engageant des motards et motardes d'âges variés, soulignent une évidence à faire connaître : l'homme est mortel. Les motards sollicitent les récits d'accident et de décès afin de réaffirmer ce qui

leur apparaît comme une réalité trop souvent oubliée : nous sommes tous, motards ou non, mortels.

Cela nous permet de postuler, d'après les discours motards, deux niveaux de perception de la réalité : les motards ayant conscience de leur caractère mortel donc de celui de l'Homme et ceux qui ne le sont pas ou de manière inadéquate. Il s'agit bien entendu des « *faux motards* » ou « *kékés* » (« frimeurs »), que les motards rencontrés dénoncent comme oubliant cet aspect de la réalité. Ces derniers sont alors porteurs d'un message : avoir conscience de son caractère mortel permet de vivre de manière pleine et prudente, dans une forme d'équilibre constamment remis en cause entre confiance et risque, sécurité et danger, des oppositions pertinentes dans le contexte contemporain selon A. Giddens[765].

Se confronter au risque est une manière de rappeler à tous, notamment ceux qui ne comprennent pas ce choix, la nature mortelle partagée. Au-delà de toute différence sociale, ceux qui acceptent cet état de fait se percevant alors comme supérieurs, virils, réalistes, membres de l'exception, etc. Ce discours s'adresse donc à l'ensemble des hommes et se veut exercer un pouvoir en rappelant à tous qu'ils sont simples mortels, malgré toutes leurs tentatives de démonstration de valeur personnelle et/ou sociale.

[765] Giddens, A., *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994

2.3. Penser vivre une aventure redonne un sens et une place à la mort.

L'accident est souvent présent dans les échanges entre motards. On rencontre ce thème par le biais des forums motards mais également des conversations courantes, ainsi que dans la publicité. Dans ce dernier cas elle prend souvent, d'après nos constats, la forme de jeux de mots en appelant à la connaissance motarde, à l'image de cette publicité pour une moto de marque BMW titrée :

« *Le Cruiser BMW R 1200 C*
De mémoire de motard,
on n'avait jamais encaissé de choc aussi fort. »[766]

Cette publicité ne présente pas la dite machine suite à l'accident, mais bien la nouvelle moto de la marque, immaculée, « *un bijou* » qui « *n'est que cuir, chrome, aluminium.* » La référence à l'accident, comme part de l'histoire de la moto est alors patente.

Sublimer la mort en l'approchant.

Comme les publicitaires, les motards aiment jouer du pouvoir symbolique que leur donne le fait de frôler la mort, exposant devant le novice ou le profane les sensations ressenties « *à 250 kilomètres heure* », ou encore celle de « *l'inclinaison dans une grande courbe prise à 200* ». Ils se plaisent également, dans certains cas, à choquer le non-motard ou l'apprenti motard par le biais de récits mêlant le métal et la chair.
Ce fut mon cas lors des premières phases de terrain où David et Patrick –patron d'un petit garage moto dans le bassin houiller lorrain- aimaient converser en ma présence concernant leurs divers accidents. Ces récits s'accompagnaient de description des opérations chirurgicales qui leur ont été consécutives, les deux individus concernés illustrant le tout par la comparaison de leurs cicatrices.

[766] *Moto News*, n°2, Mars 1998, p. 2-3

Evoquer la proximité de la mort comme si elle n'avait guère d'importance, au cours d'une conversation courante dans un atelier de moto, voici une manière de la dépasser, comme le souligne Louis Vincent Thomas[767] :

« Il pourrait y avoir trois manières de dépasser la mort. La nier, la sublimer, l'exorciser par l'humour. (…) (La nier) La mort n'est rien pour celui qui s'y est préparé, qui la réduit à ses justes limites, qui l'attend dans l'indifférence la plus totale (...). (La sublimer) Il y a ainsi un dépassement au nom de valeurs jugées supérieures à la vie (...), comme il y a un dépassement par négation de la mort (...) ou simplement par son acceptation (...). (L'exorciser) l'exorcisme de l'humour devant sa mort immédiate ou celle de l'autre, voire la mort en général, entre dans les mécanismes de dépassement. »

Les motards rencontrés donnent une place à la mort dans leurs discours comme ils disent le faire dans leurs pratiques, et neutralisent sa charge émotionnelle par le biais d'un discours lui donnant du sens. La mort n'est alors plus celle subie par les proches dans les hôpitaux, celle que l'on ne donne plus à voir et à comprendre. Elle devient celle possible au quotidien, celle qui marque la chair et entraîne la dislocation des corps, celle que l'on peut encore imaginer faire sens en exposant son corps dans un espace à la fois pacifié et émaillé de décès : la route.

Ce faisant les « passionnés » interrogés réaffirment une réalité : l'homme reste mortel malgré toutes ses précautions, tant pour préserver son intégrité physique que pour se préserver de la vue de la mort d'autrui. Par son engagement, le motard pense faire partie de l'environnement, être inscrit dans l'ordre des choses, dans un tout réuni à ses yeux par son caractère éphémère. La mort est alors représentée comme inhérente à l'ordre des choses et accompagne l'être au monde des motards. Par l'agencement homme-moto-environnement, l'individu mobilise un discours sur la mort et lui donne une place, perceptible par tous sur la route.

<u>La « passion » répond à une nécessité anthropologique : dire la place donnée aux morts.</u>

Pour Patrick Baudry, que l'on traite des sociétés dites primitives ou de nos sociétés, les morts ont une place. De cette manière ils peuvent devenir les interlocuteurs des vivants. Par cet échange, nous pouvons construire cet universel anthropologique qu'est le « rapport à la

[767] Thomas, Louis-Vincent, *Anthropologie de la mort*, Paris, Bibliothèque scientifique Payot, 1975, citation p.324-327

mort »[768]. Pourtant, les sociétés occidentales tendent à évacuer la mort, un point sur lequel s'entendent de nombreux auteurs, tels Louis Vincent Thomas[769] ou Edgard Morin[770].

L'homme occidental n'est en cela pas différent de celui « exotique ». L'alliance fondamentale entre mort et vie est un donné anthropologique universel, car nécessaire. Si les sociétés occidentales contemporaines sont thanatophobes, l'homme qui les habite doit toujours donner une place à la mort dans l'existence humaine. Pour donner du sens à la vie, il faut donner un sens à son terme, à cet événement qui s'accompagne donc de croyances, de systèmes explicatifs variés lui attribuant une place. Cette place ne peut être simplement matérielle, au sens de lieux dédiés à ce moment de passage, l'hôpital, et d'accueil de la dépouille, à l'image du cimetière. L'Homme va donc construire une explication, attribuer une place à ce qui n'en a plus universellement. La « passion de la moto » est un lieu possible d'expression du sens et de la place que la mort occupe nécessairement dans la vie humaine, c'est-à-dire à la place que vont prendre les mort parmi les vivants, par le biais d'une image-relai : l'accident.

L'accident tend à occuper la scène médiatique, sous sa forme spectaculaire, que P. Baudry qualifie de « ritualités détraquées ». Pour l'auteur, ces dernières entraînent une logique de disparition, permettant de nier la portée de la mort[771]. Notre thèse est différente. Il nous semble que l'accident est simplement évoqué comme étant du domaine du possible, ce que traduit le principe motard de « *conscience du risque* », ainsi que celui de « *solidarité* ». Le constat d'un surcroît de risque mène à vivre « *la route* » telle une aventure et non un affrontement extrême, qui reste cependant du domaine des possibles, mais relève de l'exception, non de l'ordre du quotidien. L'aventure que pense vivre le « *passionné de moto* » se déroule dans un domaine où il s'expose à l'imprévu, dont la mort est une conséquence possible. Lors de l'usage de la machine, la mort a une présence, par un discours qui lui accorde une place. La rhétorique motarde de la maîtrise le démontre : le « *passionné* » doit savoir maîtriser sa machine, sans pouvoir totalement dominer le caractère aléatoire des interactions routières. La mort est susceptible de s'incarner dans l'accident, à tout moment. Elle fait donc partie de l'environnement du motard.

[768] Baudry, Patrick, *La place des morts : enjeux et rites*, Paris, A. Colin, 1999, citation p.11 (en italique dans le texte).
[769] Thomas, Louis-Vincent, *Anthropologie de la mort*, Paris, Bibliothèque scientifique Payot, 1975
[770] Morin, Edgar, *L'homme et la mort*, Paris, Seuil, 1976 (1951)
[771] *Ibid*., p.81-91. Voir également, sur les « ritualités détraquées » : Baudry, Patrick, *Le corps extrême : approche sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, collection « Nouvelles études anthropologiques », 1991

L’environnement humain n’est donc pas constitué que de vivants, mais également de morts, par le lien que la « *passion de la moto* » entretient entre deux univers de sens fondamentalement liés : la vie et la mort. Leurs liens se distendent pourtant, du fait de la disparition de moments communautaires permettant de lui donner sens.

Mes observations témoignent d’ailleurs que les motards se rassemblent autour de divers événements, dont la mort fait partie. Les militant de la FFMC se rassembleront symboliquement sur le lieu d’un « *carrefour dangereux* » (aussi qualifié de « *point noir* ») où un motard a perdu la vie il y a un an ; de nombreux motards se réunissent pour la date anniversaire de la mort de Coluche sur le site de son accident ; des offices commémoratifs dédiés aux morts décédés dans un accident de la route lors du *Tourist Trophy* se tiennent dans toutes les chapelles de l’île de Man lorsqu’un drame y prend place ; les motards réunis lors de l’*Altes Elefantentreffen* défileront en cortège (« *à la mémoire des disparus de la route* », précisa Barnabé après avoir constaté mon étonnement devant cette procession) nocturne à la lueur des torches en provoquant une clameur sur leur passage ; un décès sur le chemin d’une concentration est marqué par une commémoration faisant se succéder « *une minute de silence* » puis « *une minute de concerto gazs en grand* » (c’est-à-dire d’accélérations marquée, à l’arrêt, ce qui provoque par exemple les « *larmes aux yeux* » de David), etc.

Sur le lien de l'accident mortel du comique : donner une place aux morts parmi les vivants.

Si les formes évoquées ici à titre d'exemple sont peu connues du grand public, leur caractère rituel vient confirmer l'idée de vie avec la mort dans le groupe de ceux qui se disent passionnés de moto, et en premier lieu à ceux les plus engagés dans la carrière motarde. C'est donc par l'engagement passionnel que peut se dire l'alliance fondamentale de la vie et de la mort, par l'expérimentation quotidienne, à travers un discours, des échanges avec ceux que l'on conçoit tels des semblables, ainsi que quelques moments exceptionnels, issus des « *traditions motardes* » (Thomas).

Le discours donnant une place aux morts est critique.

Les motards mettent ainsi en œuvre une procédure critique de l'individualisation de la mort caractéristique de nos sociétés. La mort n'est plus simplement « la fin d'un individu », ce que Patrick Baudry propose d'appeler la mort « d'un seul », mais va faire sens à une échelle

supérieure, celle de la communauté d'interprétation[772]. Ce discours s'acquiert et s'expérimente, par l'échange au sein du groupe, comme l'ensemble de la connaissance motarde. Il n'est accessible que par l'engagement d'une carrière motarde et sa poursuite sur un temps long. Ce dernier est nécessaire à la construction d'une expérience minimale de l'usage de la moto, donnant sens à l'accident. La « prise de conscience » de la présence des morts, et de la mort, parmi les vivants, ne vient qu'au terme d'un processus supposant acceptation du discours motard et abnégation par l'exposition du corps.

C'est pourquoi de nombreux motards cessent de pratiquer après un premier accident : la « prise de conscience » n'est pas immédiate et lorsque ce discours n'est pas connu, l'événement vient bouleverser la construction du modèle alternatif du rapport à la mort. La logique courante est alors réaffirmée, faisant de la mort un événement et de la « *passion de la moto* » un « rituel détraqué »[773]. Selon ce modèle de compréhension du rapport a la mort de notre contemporain occidental, l'oubli de l'activité qui se caractérise par un risque de mort, par l'accident, permet d'écarter son éventualité. Pour les motards rencontrés ayant une longue expérience de l'usage de la moto, il en va tout autrement : l'accident fait sens, de même que la mort. Il n'entraîne d'ailleurs pas nécessairement l'arrêt de la pratique.

Certains cas sont même étonnants pour le néophyte, à l'image de ce motard conduisant un side-car suite à un accident qui l'a laissé paraplégique, ou de Steve, le « sergent d'armes » des « Rebels », continuant à conduire sa moto avec une prothèse après avoir perdu sa jambe gauche dans un accident de la route[774]. Ces individus apparaissent comme « insensés », « stupides » ou « inconscients » aux non-pratiquants, car ils ont instauré une place à la mort et à l'accident dans leurs représentations du quotidien. Par là même, ils procèdent différemment de la norme caractéristique de nos sociétés occidentales, au sein desquelles l'individu fait « comme si la mort n'existait pas ou surtout comme si elle n'avait aucune importance, (ce qui) caractérise une société à la fois en panne de sens et de solidarité. »[775] Cette façon de faire choque, par le modèle alternatif qu'elle propose.

---

[772] *Ibid*., p.94

[773] Baudry, Patrick, *Le corps extrême : approche sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, collection « Nouvelles études anthropologiques », 1991

[774] Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995. Une association motarde œuvre afin de permettre aux personnes souffrant d'un handicap, consécutif à un accident de moto ou non, de passer leur permis moto. Ainsi, « Handicap Motard Solidarité » (HMS) met à disposition des machines dont les commandes sont adaptées afin de pouvoir les conduire malgré un handicap : moto solo aux commandes reportées d'un seul côté pour les hémiplégiques, side-car aux commandes placées au guidon pour les paraplégiques.

[775] Baudry, Patrick, *La place des morts : enjeux et rites*, Paris, A. Colin, 1999, citation p.18

Cet être au monde permis par l'agencement motard fait pourtant sens et, comme nous l'avons postulé, se fonde sur des principes sensés afin d'accomplir des actions en apparence insensées. Dire l'alliance de la vie et de la mort ne l'est pourtant en rien, car ce discours répond à un besoin existant depuis la prise de conscience de ce qu'Edgar Morin qualifie de « no man's land anthropologique » : la mort[776].

Un être au monde permis par l'engagement passionnel ? Le motard et l'alpiniste.

La manière dont l'exposition du corps propre à la « *passion de la moto* » mène à un discours de conscience concernant la dimension mortelle de l'homme, n'est pas exclusive de cette pratique. D'autres engagements permettent des discours proches[777]. L'alpinisme, qu'évoque Pierre-Henry Frangne, nous semble constituer un point de comparaison heuristique[778]. En effet, l'auteur souligne la grande exposition de l'homme face à la montagne, permettant de saisir « la précarité, la vulnérabilité, la finitude de son existence singulière et de la condition humaine en général, à une époque où l'homme prométhéen vit souvent dans l'illusion d'une maîtrise ou d'une possession intégrale de la nature ; d'une toute puissance technique. »[779]

Ce discours fait écho à celui qui nous avons décrit chez les motards rencontrés. Caractérisée par une grande exposition, reliée au « risque de mort », présent « à chaque pas » pour l'alpiniste comme à chaque « *tour de roue* » pour le motard, ces deux engagements traduisent un être au monde approchant, bien qu'incarné dans des proportions différentes. L'exposition apparaît comme une première caractéristique commune permettant d'accéder à cet être au monde proche, par l'agencement motard (homme-moto-environnement) ou alpiniste (homme-équipement-montagne). La comparaison peut être poursuivie.

En effet, ces deux agencements postulent la recherche de sens et son absence dans un contexte ordinaire. Les individus engagés dans ces deux « passions » semblent éprouver le besoin de

[776] Morin, Edgar, *L'homme et la mort*, Paris, Seuil, 1976 (1951), notamment p.31-47. Pour l'auteur ce « no man's land », lieu de définition de la mort est ce qui permet de parler d'Homme et non plus d'animal. La conscience de sa mort, que l'on découvre par exemple dans le fait de donner une sépulture à la dépouille, fait passer l'être vivant du domaine de la nature à celui de la culture.

[777] On pensera également ici à la navigation en haute mer, ou encore à la navigation à voile, dans la limite de la différence concernant l'objet engagé : le bateau est « protecteur » et « intérieur », à la différence de la moto. A toute fin utile on se reportera au travail de Maurice Duval et notamment : Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998 ; Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452

[778] Frangne, Pierre-Henry, « L'homme, la montagne et la mort. Alpinisme et philosophie », in *Esporte e Sociedade*, ano 3, n°7, Nov.2007-Fév.2008, version numérique 16p. http://www.lazer.eefd.ufrj.br/espsoc/pdf/es70a.pdf

[779] *Ibid*., p.6

créer un lieu où générer du sens, en contact avec l'environnement. L'usage de la moto comme l'alpinisme engagent la logique essentielle que l'on rencontre également dans ce que Pierre Parlebas qualifie d'« éco-jeux »[780]. Ils se déroulent en contact avec un environnement imprévisible, ce contact étant recherché par l'homme et étant une fin en soi : le motard « *tourne* », apprécie de « *rouler pour rouler* » comme l'alpiniste « monte pour monter »[781].

Le contact à l'environnement est sans doute plus clairement perceptible dans le cas de l'alpinisme, l'homme étant alors « dans » la montagne, alors que le motard est « sur » la route, ou « sur » sa machine. Cela implique en effet que la « passion » qui nous intéresse peut-être interrompue bien plus aisément que dans le cas de l'alpinisme. Si l'individu souhaite cesser l'engagement, il lui suffit de couper le contact, alors que l'alpiniste doit rebrousser chemin, lorsque cela lui est possible.

Ce qu'affirme avec force l'engagement dit passionnel dans la pratique de l'alpinisme, comme dans celle de la moto, c'est que la vie est nécessairement liée à sa « négativité » : la mort[782]. Par un discours et une pratique que l'on peut saisir comme une acceptation de l'alliance anthropologique fondamentale entre vie et mort, l'Homme parvient à dompter la « nature », l'environnement, qu'il soit route ou montagne, en disant ne pouvoir exercer un contrôle absolu. Il se soumet alors à l'ordre du monde qu'il perçoit afin de pouvoir penser s'y intégrer. Par là même il va pouvoir donner sens à cette intégration, afin, comme le conclue Pierre-Henry Frangne, de ne pas se contenter d'« être » mais bien de pouvoir « exister » [783].

<u>L'engagement passionnel permet-il de réaffirmer le caractère ontologique de la mort ?</u>

Louis-Vincent Thomas, dans son *Anthropologie de la mort*, compare ce qu'il qualifie de « Civilisation négro-africaine » et la « Civilisation occidentale » concernant leurs caractéristiques essentielles (« Thème général ») et leur « philosophie de la vie et de la mort »[784]. On peut y lire que l'occident est caractérisé par son absence totale de pédagogie

[780] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43
[781] Frangne, P.-H, *Op. Cit.* (2007-2008), p.7
[782] *Ibid*., p.8
[783] *Ibid*., p.12-15
[784] Thomas, Louis-Vincent, *Anthropologie de la mort*, Paris, Bibliothèque scientifique Payot, 1975, tableau p.528-529. Dénuons ici le terme de « civilisation négro-africaine » de tout jugement de valeur issu de l'évolutionnisme. Dans le travail de Louis-Vincent Thomas la comparaison apparaît comme un outil permettant de mettre en lumière les constructions de pensée propres à diverses civilisations. Les spécificités apparaissent au

officielle de la mort, par un traitement de la vie fait de mépris (« société mortifère » qui « tue ou laisse mourir ») et une attitude « équivoque à l'endroit du corps » (celui-ci n'est donc pas traité avec « respect » et selon ses « rythmes »). Cela mène l'auteur à souligner l'angoisse occidentale face à la mort, provoquant un « Déni », et un principe de « Fuite devant la mort *ontologique* au profit de la mort *accident* que la science pourra supprimer. » La mort n'est alors pas perçue comme un élément inhérent à l'organisation même de la vie, comme un principe « nécessaire du circuit vital » comme elle peut l'être selon l'auteur dans le cas qu'il évoque comme point de comparaison anthropologique.

Ce constat mène à penser que l'homme tente de donner du sens à cet événement à la fois dissimulé et nécessitant explication. Par le discours proposé dans le domaine de la « *passion* » sont mobilisées des catégories qui, passant par la médiation de la mort-accident, peuvent redonner un caractère ontologique à la mort. Réaffirmer le possible accident, ainsi que la possibilité du trépas, équivaut alors à redonner une place à la mort au sein du quotidien du vivant. Ce faisant, une « pédagogie de la mort », bricolée dans l'engagement dit passionnel, est instituée et va fournir du sens aux humains. Nous l'avons rencontré dans le cas de la « *passion de la moto* », Pierre-Henry Frangne dans celle de l'alpinisme[785].

Nous ne pouvons ici qu'inviter à poursuivre cette piste, en élargissant la comparaison afin de parvenir à une anthropologie des passions humaines, mobilisant les alliances contraires anthropologiques fondamentales, présentes dans les mythes et apparaissant comme remobilisées aujourd'hui dans le champ des passions : vie et mort ; risque et sécurité ; homme et femme ; sauvage et domestique ; puissance et vulnérabilité.

---

regard des différences, permettant de prendre de la distance avec ce qui nous apparaît à tort comme évident. Il nous me semble également que l'auteur sollicite la logique de l'« exotique » afin de critiquer certains oublis propre aux sociétés occidentales en ce qui concerne le rapport aux morts et à la mort.

[785] Frangne, P.-H, *Op. Cit.* (2007-2008)

3. La piste du sacrifice.

Procédant de manière classique en ethnologie, nous partons de l'étude d'un objet précis, la « *passion de la moto* », pour en tirer des enseignements plus larges, pour explorer des problématiques dépassant le groupe des motards et concernant la société au sein de laquelle est engagé le dit objet, à savoir la société occidentale contemporaine. En explorant le rapport construit par l'agencement motard entre l'homme, la machine et l'environnement, nous pouvons en tirer des interprétations généralisantes, dédiées à être mises à l'épreuve de la comparaison.

Notre objet permet cette généralisation car il est partie de l'ensemble d'une culture matérielle à laquelle nous sommes aujourd'hui familiarisés, que l'on regroupe sous le vocable de « technique ». Cette dernière accompagne, fonde et construit la société humaine et ses modes de pensée. Elle constitue un fait social total : par la technique on peut comprendre l'ensemble des motifs d'actions, de l'organisation et des représentations propres à une société[786]. L'analyse d'une activité engageant l'usage d'un objet technique singulier met au jour un discours sur le semblable et le différent et nous permet d'accéder aux représentations des « *passionnés de moto* », ainsi qu'à des motifs symboliques intégrés dans la société dans laquelle celle-ci fait sens.

3.1. Donner à voir le risque contemporain.

Le développement du deux-roues motorisé nous semble relever d'une tendance à l'accroissement de la mobilité, il entraîne également une certaine dangerosité[787]. Statistiquement établie, la plus grande mortalité des motocyclistes et cyclomotoristes est la rançon de l'accroissement du nombre de pratiquants. L'inadéquation entre une société où mobilité et vitesse restent des références historiques et l'impossibilité d'accroître l'espace disponible mène à sélectionner les véhicules s'approchant le plus d'un déplacement performant, ou de son image.

[786] Schlanger, N., « Le fait technique total. La raison pratique et les raisons de la pratique dans l'œuvre de Marcel Mauss », *Terrain*, n°16 : « Savoir-faire », 1991, p.114-130

[787] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexes 25 : Accroissement de la mobilité, limites de l'espace : éclairage par l'usage de la moto.

Réelle solution de mobilité urbaine, le scooter et la moto n'en sont pas moins statistiquement « *lanterne rouge* », pour reprendre l'expression d'un inspecteur du permis de conduire rencontré lors de notre travail de terrain. La réalité des chiffres prouve en effet que l'accidentologie motarde ne s'améliore guère en valeur absolue, même si, étant donné l'augmentation constante du nombre de permis délivrés, la tendance est à l'amélioration si on la considère en taux.

Ajoutons qu'à l'heure du fort développement des assistances à la conduite et de l'amélioration de la « sécurité passive » en auto, la moto ne présente guère de progrès de ce type, qui pourraient infléchir la tendance. Le discours courant consiste alors le plus souvent à stigmatiser le mode de locomotion ayant réalisé le moins de progrès en ce sens, au lieu d'interroger le phénomène. L'état de la question que nous avons dressé l'a démontré, le motard est victime d'une perception stéréotypée. Sans faire preuve d'un regard naïf et idéalisant, force est de reconnaître le décalage du regard d'un problème identifié à la stigmatisation des individus le représentant ou le donnant à voir. Nous sommes alors proches de ce qu'Ulrich Beck qualifie de société du bouc émissaire :

« Lorsque l'on prend conscience d'un risque, il est particulièrement facile de *déplacer les problèmes* dans le domaine de la pensée et de l'action, de les transformer en conflits sociaux. Et ce type de pratique est très apprécié. A mesure que les dangers se multiplient, la société du risque a donc spontanément tendance à se muer en « société *à bouc émissaire* », tout en pratiquant l'inactivité politique : subitement, ce ne sont plus les menaces qui provoquent l'inquiétude générale, mais ceux qui en signalent l'existence. »[788]

On évitera ainsi par exemple d'entendre les revendications des militants de la FFMC pointant la dangerosité de sites précis (les « *points-noirs* »), au titre qu'on ne peut « mettre les routes aux normes des circuits de grand-prix ». Ce faisant, on déplace effectivement la question du risque de l'environnement et sa structure, parfois synonyme d'accroissement du danger, aux personnes arpentant l'espace en question dans un état de grande vulnérabilité. On ne s'intéresse plus à la menace (la pile de pont, le « *rail guillotine* », le virage non signalé, le plot à même la route, etc.) mais à celui qui démontre sa présence, c'est-à-dire celui qui en est la première victime : l'usager le plus exposé, motocycliste et cyclomotoriste. Le motard s'approche donc, si l'on suit U. Beck, d'un bouc émissaire, que l'on sacrifie faute d'identifier ou de porter son attention à la menace. De quel ordre est-elle ?

[788] Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, Paris, éditions Flammarion, 2003, citation p.137-138

Elle s'avère extrêmement diffuse et difficile à qualifier. On peut la synthétiser par un concept : le risque. Celui-ci est pourtant si présent aujourd'hui qu'il ne permet aucune désignation claire. Comme le souligne Gilles Raveneau, la définition du risque ne donne lieu à aucun consensus[789]. Tout au plus apparait-elle comme ouvrant sur deux dimensions : le risque peut être valorisé et/ou redouté. Dans le premier cas, il donne une valeur à l'engagement volontaire face au risque, dans le second il est craint, à l'image de l'accident.

Un discours de portée générale sur « le risque ».

Deux niveaux de réflexion nous semblent ici pertinents. D'une part le fort développement contemporain est intégré aux acteurs non-humains, à l'image des machines, et crée un décalage dans l'agencement entre caractéristiques techniques de la machine et de l'environnement[790]. Ce décalage va devoir être pacifié, ce que l'on perçoit dans l'agencement motard-moto-environnement par l'injonction à l'équilibre prôné par le motard. Sans celle-ci, l'excès de performances, issu de la technique contenue dans la machine, aurait tôt rendu l'agencement différent de la symbiose qui en est la condition d'équilibre, comme nous l'apprennent G. Deleuze et C. Parnet[791]. Cette pacification existe au niveau individuel, par la foi du motard en la dialectique homme/machine. Elle peut également être soulignée à une échelle plus large, par exemple dans l'ensemble des travaux portant sur le thème de la sécurité routière.

D'autre part, la « *conscience du risque* » se développant en lien à l'usage d'une machine potentiellement dangereuse fait évoluer l'être au monde de l'humain engagé. Il accroît alors sa tolérance à l'incertitude, ce qui lui permet de mieux vivre dans un contexte où elle est de plus en plus portée à sa connaissance. Le risque vécu par l'engagement volontaire, à la fois individuel et collectif, permet de donner sens à la place croissante dans nos représentations de l'idée de risque comme contrainte inhérente à notre cadre de vie. La « *passion de la moto* » fait alors sens au regard des risques globaux, nucléaires, alimentaires, ou encore, par exemple, écologiques.

[789] Raveneau, G., « Prise de risque sportives : représentations et constructions sociales », *Ethnologie française* 2006/4, Tome XXXVI, p.581-590

[790] On s'approche ici d'une des sept caractéristiques majeures du risque moderne selon A. Giddens : Giddens, A., *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994. Il s'agit de la troisième grande caractéristique de « l'environnement de risque particulier à la modernité » : « Le risque issu de *l'environnement créé*, ou de la *nature socialisée* : l'injection de savoir humain dans l'environnement matériel. », citation p.131-132.

[791] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999, pour une synthèse de ce qui est entendu par « agencement », se reporter aux p.84-89

Un principe global est vécu dans un engagement de détail, comme nous l'avons lu dans le propos de David :

« Alors, est-ce que tu as confiance en la route ?

Oh ! (Silence bref) Je dirai : j'y pense pas. Le gibier... la route... le tracteur... faut pas y penser. (Silence) Les gens qui font pas de moto ils vont te dire : ah ouais et si t'as un sanglier qui traverse, si t'as le cochon qui traverse euh... j'lui dit mais grand, si c'est comme ça, moi je serai toi je sortirais même pas dehors, tu sais que la couche d'ozone elle est trouée ! (Rires) T'as vu ce que tu manges comme bœuf ! (Rires) Non, tu lui files ça à ton bœuf ! Et ben, moi je serai toi... t'es plus en danger que moi, toi ! (Rires) Non mais...

Enfin, toi t'aimes bien le bœuf !

(Rires) Je m'en fous ça fait 20 ans qu'on en bouffe ! T'sais ! C'est pas maintenant que ça va changer t'sais, donc je vais pas changer mes (habitudes)... bon je continue, bref... et euh... ah ouais, ouais... y'a toujours l'aléa du pépin. La petite frayeur : le piéton que t'as pas vu, le nid de poule, la bagnole que tu t'y attendais pas... »

Cet extrait d'entretien approfondi démontre comment David crée un lien entre deux niveaux de réalité. Nous sommes tous soumis au risque à une échelle globale, à l'image de « *la couche d'ozone (…) trouée* », certains le sont également sur la route, par l'usage de la moto et la possibilité du « *pépin* ». Ceux-là en sont accusés, alors qu'ils ne font que, selon David, avoir conscience de la présence quotidienne du risque, sous différentes formes.
Ces deux dimensions de la perception contemporaine du risque se rejoignent dans un discours d'acceptation accrue au risque comme part du quotidien. L'accepter dans les discours permet de le pacifier, afin de continuer à vivre.

Le motard s'engage dans ce qu'il appelle une passion par l'usage d'une machine caractérisée par ses hautes performances. Elles risquent de provoquer sa perte, s'il est mis en défaut de maîtrise, ou si l'imprévu se présente sur sa route et devient chute. Il doit donc domestiquer la puissance de la machine.

3.2. La piste du sacrifice.

Pour René Girard la vie des hommes est organisée selon une règle, la culture, émanant d'une gestion de la violence[792], réalisée lors d'un rituel faisant appel au sacrifice. C'est en analysant le sacrifice rituel que l'on peut donc saisir l'ordre d'une culture. Il est en cela paradoxal, car

[792] Girard, René, *La violence et le sacré*, Paris, Grasset, 1972

exécuté en vue de renforcer la vie. Walter Burkert a développé une approche s'inscrivant dans la continuité du travail de R. Girard, partant des mythes et rites grecs afin d'en tirer des enseignements sur l'homme occidental d'aujourd'hui. Selon lui l'*Homo Necans*, « l'homme qui tue », a durablement marqué nos coutumes et nos pratiques, subsistant aujourd'hui sous des formes détournées[793].
Un sacrifice a de la valeur s'il engage un être vivant qui nous ressemble (ce qui entraine un sentiment de culpabilité) tout en sachant très bien qu'il reste différent. Peut-on dès lors considérer qu'un individu stigmatisé par son engagement « *passionnel* », désigné comme transgresseur, puisse constituer une figure sacrificielle, permettant la mise à mort symbolique ?

Si on se réfère à W. Burkert et R. Girard, le sacrifice rituel est soit une substitution (remplacer l'homme par la victime) soit une identification (lors de la mort la victime s'approche très fortement de l'homme), voire les deux. L'homme désigné comme différent, extérieur, barbare, sauvage, peut donc être l'objet d'un sacrifice. Celui ayant la volonté de prouver sa différence, de se distinguer de « nous » pour s'engager parmi « eux » (de devenir altérité), devient tel. Par son engagement alternatif, il se dissocie symboliquement d'un collectif, crée une nouvelle identité sociale, temporaire et inquiétante. Il est donc humain, tout en démontrant sa différence sous le masque de la menace, celle du désordre, du possible retour de la sauvagerie[794].
L'image stéréotypée par laquelle il est le plus souvent désigné permet de le mettre symboliquement à distance, d'en faire une figure d'étrangeté, devenant un sacrifié plausible.

Les motards présentent donc les caractéristiques nécessaires à leur sacrifice symbolique. Ce dernier est cependant dé-ritualisé, il ne prend pas place au cours d'une cérémonie, et la mise à mort n'est pas entre les mains d'un personnage désigné et reconnu par la communauté. Si l'on se risque à utiliser l'image du sacrifice, il faut préciser qu'elle fait sens lorsque le regard dépasse l'acte de donner la mort. En effet, le sacrifice du motard est symbolique, par son exposition. Il peut être amené à perdre sa vie suite à l'erreur humaine, personnelle ou d'autrui, ou au « *hasard* », c'est-à-dire à une mauvaise lecture, ou une lecture déficiente, de

[793] Burkert, Walter, *Homo Necans : Rites sacrificiels et mythes de la Grèce ancienne*, Paris, Les belles lettres, 2005 (1997), et plus spécialement le chapitre 1 intitulé « Sacrifice, chasse et rituel funéraire ».
[794] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe combien 24 : La passion de la moto au regard de la catégorie du sauvage : détails.

l'environnement (danger non perçu ou mal estimé) ou des caractéristiques de l'objet engagé (problème technique).

Le nombre de motards ne cesse de croître, démontrant la nécessité d'un tel sacrifice, dans un environnement qui se rétrécit, devient de plus en plus restrictif (du fait de l'augmentation du trafic) et de moins en moins permissif (du fait de l'accroissement de la répression et de la sensibilité à la thématique de l'insécurité routière).

Expliquer l'ordre du monde par le sacrifice.

En l'absence de rituel religieux, nous ne pouvons évoquer l'usage de la moto tel un sacrifice rituel destiné à apaiser la puissance issue d'un ordre supérieur. La « passion de la moto » reste contingente, issue de la manipulation d'une puissance inhérente à l'action humaine, par la médiation de l'objet manufacturé. Si un risque de résurgence du sauvage est pointé, l'équilibre entre ordre et désordre est maintenu par un discours désignant transgression (lisible dans l'image du motard) et inversion (opposition entre logiques de la « *passion* »/du quotidien).

Le motard est donc une métaphore moderne de la figure sacrificielle, permettant de dompter le sauvage dans les discours, à la différence des sociétés dites traditionnelles pour lesquelles le sacrifice n'était pas une image. Cela s'explique, selon Georges Balandier, par la différence entre ordre issu de la « tradition » et de la « modernité »[795]. Dans ce second contexte, l'auteur postule qu'ordre et désordre ne s'équilibrent plus, se dissocient, à l'image de la séparation entre homme et nature.
Pourtant le « *passionné de moto* » met en œuvre un discours, celui de l'aventure, et des actes qui le traduisent, dédiés à recréer un lien supposé insatisfaisant (voire perdu) avec le monde. L'homme pense réintégrer l'environnement par le biais de l'usage de la machine. Le discours de la « *passion* » permet donc de réaffirmer le lien entre homme et « *nature* », invalidant la dissociation rigide entre tradition et modernité. Le motard restaure l'idée de destin, à travers la figure du risque d'accident, faisant partie du quotidien du « *passionné* ». Le monde est

[795] Sur le désordre dans la modernité voir : Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988, p. 147-235. Sur le désordre dans le domaine traditionnel voir : p. 89-145

encore bien en ordre, même s'il n'est plus cosmos, la croyance contemporaine au risque n'est pas opposée à l'idée de destin, elle en constitue une réinterprétation[796].

Jouant avec la puissance de la machine, l'homme joue également avec le désordre, tentant de le maîtriser par la mise sous contrôle de la puissance de la moto. Ce faisant, le motard a symboliquement une « vraie puissance », au sens de G. Balandier, c'est-à-dire qu'il a la possibilité de maîtriser les forces du chaos.

Il n'en devient pourtant pas tout puissant et reste faillible et mortel. Il ne peut maîtriser indéfiniment cette énergie, imposant une part d'erreur dans ses choix d'usage de la machine, menant à l'accident. Il sait donc pouvoir être victime de la puissance de la machine, qu'il ne peut dominer tout à fait. L'ordre du monde est saisi comme en partie lié à l'action de l'homme, tout en restant soumis au hasard. Ce dernier apparaît comme un principe nécessaire, menant à pondérer le progrès technique issu de la main de l'homme et son sentiment de maîtrise. En dernier ressort, la logique de l'engagement passionnel lisible chez les motards traduit une croyance : le sort et l'ordre du monde lui échappent, même s'il y contribue.

Penser l'ordre du monde en donnant une place à la machine.

Qu'on l'appelle culture, raison, science ou « *passion* », l'homme a de tous temps mis en forme des récits de formes variées afin de saisir l'ordre du monde, ainsi que la place qu'il va pouvoir y trouver. Ces récits sont connus sous le nom de mythes, expliquant à la fois la naissance d'une civilisation et son principe vital, assurant sa pérennité à traves le rite. Ils s'appuient sur l'environnement, ainsi que sur des objets formant une culture matérielle.

Cette dernière a été l'objet de modifications majeures, par le développement de la technique et le règne de la machine. Comme le souligne Roger Bastide, le milieu mythique de l'homme « archaïque » voit disparaitre son environnement symbolique, remplacé pour le moderne par la technique[797]. L'environnement lui-même n'est plus pensé par le symbole mais par la

[796] Pour Roger Bastide (Bastide, Roger, *Le sacré sauvage*, Paris, Stock, 1997), l'homme, en passant de « l'ordre cosmique à l'ordre historique », se différencie du monde. Il n'est donc plus part du cosmos (formé des objets qu'il pense et démythifie) mais de l'histoire. Sa figure type est le « mythe du progrès » (*Ibid.*, p.83) qui s'applique encore aujourd'hui à tous les domaines malgré des démentis historiques cinglants. L'homme transforme progressivement le mythe pour qu'il perdure car il en a besoin, « parce que ce mythe permet à l'homme, qui ne peut plus se situer dans l'ordre de la nature, qu'il a désenchanté, de se situer au moins dans l'ordre de la volonté, qui lui a succédé. En substantialisant l'Histoire et en faisant de la chronologie le nouveau Cosmos, qui redonne un sens à la vie et arrache l'humanité à son désespoir. » (*Ibid*., p.85)

[797] Bastide, Roger, *Le sacré sauvage*, Paris, Stock, 1997, développé p.87 et suivantes. Précisons ici une réserve que nous souhaitons apporter au propos de l'auteur, liée à l'opposition tradition/modernité que nous avons critiquée à plusieurs reprises. Contrairement à ce que souligne l'auteur l'homme comme « animal créateur de

technique, à travers les industries, les machines : les « poteaux électriques » remplacent « les arbres vivants ».
Afin de saisir son être au monde, l'homme se doit de construire un récit qui l'organise, l'agence et lui donne sens. Ce récit intégrera donc de « nouveaux symboles », et en premier lieu la machine.

Par le récit de la « *passion de la moto* », l'homme accorde une place d'importance à la machine dans l'ordre du monde. L'agencement que nous avons étudié est celui réalisé entre homme, machine et environnement. La technique est ainsi réintégrée au discours, tout en étant séparée de l'environnement, tel un troisième terme. L'homme parvient donc encore à donner sens à son environnement, ce qui nécessite pourtant le passage par un médiateur afin de recréer le lien entre les hommes (« nous »), avec l'autre (« eux »), ainsi qu'avec le monde, dans une cosmogonie où homme et machine parviennent à s'inscrire dans un ordre qui les dépasse.

Roger Bastide évoque cette évolution par une métaphore, celle de « Prométhée ou son vautour », relayant l'idée d'une sanction liée au progrès (à la « contre-modernité », expression à laquelle nous préféreront le contemporain)[798]. Prométhée amène le feu à l'homme mais se voit sanctionné par Zeus, ainsi que par le vautour. L'homme sera pour sa part dorénavant soumis aux maladies, guerres et catastrophes, revers de la médaille du progrès. Si le feu permet de domestiquer la nature, de rendre le cru cuit, de développer la métallurgie, etc., il ne peut être attribué sans contrepartie. Il nous semble que l'imagination humaine contemporaine procède selon un schéma similaire, traduit originellement dans ce mythe, aujourd'hui réinvesti différemment : le progrès technique, la performance, les sensations, tant d'éléments permis par la technique, permettant de domestiquer la « *nature* », l'espace, de s'y faufiler, d'y vivre. Recréer cette image de nature maîtrisée, domestiquée, ne peut aller sans contrepartie, incarnée par l'exposition de l'Homme. Le feu et la performance sont acquis de haute lutte et tout

---

mythes » n'est pas passé des « symboles archaïques » à ceux de la modernité, engageant la technique. La technique existe depuis l'outil mais sa complexification entraine une plus grande proximité, de même qu'une plus grande distance à l'homme (il peut la manipuler plus aisément, son usage en est étendu, sans jamais pouvoir être totalement maîtrisé). L'auteur souligne d'ailleurs le rapport homme/machine caractéristique du passage au contemporain par une « transmutation paradoxale » qu'il évoque en ces termes : « (…) tout se passe comme si, par un phénomène de transfusion sanguine, l'homme devenait de plus en plus un robot alors que sa vie s'écoule, au cours de cette même opération, à la machine qui devient autonome et toute puissante par rapport à son créateur. » (*Ibid*., p.88) Cette manière de se figurer le rapport homme/machine ne nous apparait en rien comme caractéristique du contemporain, ce même principe étant lisible sous des formes variées, notamment dans des cosmogonies de type animistes.

[798] Bastide, Roger, *Le sacré sauvage*, Paris, Stock, 1997, p.163-182

comme l'homme Prométhéen, ce gain doit être équilibré, par le vautour ou l'accident, par un sacrifice symbolique, qu'il soit traduit dans un mythe, à l'image de celui de Prométhée, ou dans un discours sur la « *passion de la moto* », prouvant la valeur et le danger de la domestication de la puissance de la machine.

CONCLUSION

Les motos circulant sur nos routes représentent une part non-négligeable de la forte mobilité qui caractérise nos sociétés. Investie émotionnellement et discursivement par ceux qui se disent « *passionnés de moto* », elle devient davantage qu'un moyen de locomotion individuel. Son usage s'avère alternatif, s'écartant de la référence automobile, pour des individus qui l'utilisent également. Peu pratique, nullement protectrice, elle ne cesse pourtant d'attirer de plus en plus d'individus, majoritairement de sexe masculin.
S'intéresser à l'engagement de ces hommes, ainsi que de quelques femmes, nous a conduit à décrire une manière alternative de vivre l'espace, une modalité de création du lien dont les « *passionnés de moto* » défendent la valeur. L'engagement passionnel « déborde », tout comme les forces sauvages tapies sous les apparences civilisées, de sens[799]. Il questionne, il interpelle. Il met en actes et en discours des insatisfactions que disent ressentir certains de nos contemporains. Cela leur permet de remettre en jeu des symboles pérennes depuis que l'Homme existe, en s'investissant « corps et âme ». On aurait tort de négliger aujourd'hui la portée de cet investissement[800].

Un des objets de cette thèse est de cerner comment des individus vont mobiliser un objet caractérisé par une exposition volontaire du corps. De nombreux travaux interpellent à demi-mot cette question. Elle disparaît pourtant le plus souvent, en Sociologie comme dans d'autres disciplines, sous le poids normatif de la catégorie éclectique réunie sous l'intitulé « risque ». C'est pourquoi il a été difficile de se positionner dans le cadre de cette recherche. Nous avons longtemps tâtonné en suivant la certitude de nos collègues et prédécesseurs, qu'elle soit délibérée ou non, selon laquelle l'éclairage pertinent de l'objet moto était la prise de risque, voire la transgression.

La plupart des travaux abordant l'usage de la moto oublient sa dimension essentielle de « passion ». Seuls quelques rares auteurs, à l'image de François Portet, ont pris le temps

[799] Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988
[800] Wacquant, Loïc, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002

d'entendre ce que les individus engagés avaient à en dire[801]. Ce dernier procède pourtant d'une manière similaire à Nicolas Christakis[802] ou Pascal Duret et Georges Vigarello[803], en ciblant un groupe de taille réduite, qui plus est orienté vers la performance. Qu'il s'agisse de motards organisés en club et férus de motos « sportives », réunis par la conduite « sportive » ou motards « sportifs » confrontés à la chute, le chercheur associe fréquemment usage de la moto et pratique extrême. La perspective de David Le Breton l'illustre tout particulièrement : la moto permet un engagement extrême, de même que nombre d'autres objets ou investissements corporels[804]. Nous avons pourtant constaté lors de nos observations de terrain que l'usage de cette machine singulière ne renvoie pas systématiquement à une démarche de recherche de la limite. Ne s'agit-il pas alors d'un fantasme que nous partageons volontiers ? Nous lui avons d'ailleurs parfois accordé un certain crédit au cours de notre enquête, postulant l'association entre « passion de la moto » et « prise de risque », en lien à l'exercice de la vitesse. Evoquer la circulation routière par le biais d'une moto en l'associant systématiquement à l'enjeu réel traduit par la préoccupation pour la sécurité de nos concitoyens équivaut à porter des œillères : seule une partie de la réalité est perceptible. Le chercheur se focalise alors sur cette dernière et élude une grande partie du sens de l'engagement motard.

C'est pourquoi nous avons décidé de faire un pas de côté, d'écarter l'*a priori* selon lequel la « *passion de la moto* » est un objet à traiter en lien à une préoccupation pour la sécurité routière. Cette approche a été maintes fois réalisée et est renouvelée régulièrement par sa lecture quantitative[805]. Procédant de manière classique pour un ethnologue, nous ne nous sommes pas intéressé à un objet comme symptôme d'un problème plus large (l'insécurité routière, voire la « barbarie routière »[806]) mais au vécu d'individus singuliers pour qui l'usage de la machine fait sens, une fois situé dans un contexte de vie. Il nous fallait donc écarter le point de vue constaté dans l'état de la question dressé, nous éloigner d'une approche traduisant l'image courante de la « passion de la moto ». La réalité des faits s'écarte toujours de l'image de l'objet de recherche. Les points communs entre la perspective majoritairement

[801] Portet, François, « L'argent de la moto », *Terrain*, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], mis en ligne le 21 juillet 2005. URL : http://terrain.revues.org/document3104.html.
[802] Christakis, Nicolas, « Prise de risque et recherche des limites : exemple de la conduite sportive à moto », *Revue internationale de psychosociologie*, 2003/1, Volume IX, p.121-141
[803] Duret, P. et Vigarello, G., « La machine et le chute. Mutations de l'imaginaire motard », in *Ethnologie française*, 1991/3-Violence, brutalité, barbarie, p.314-316
[804] Le Breton, David, *Passions du risque*, Paris, éditions Métailié, 1991
[805] Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005 », Rapport, ONISR, La Documentation française, Paris, 2008
[806] Delannoy, Pascal et Viard, Jean (dir.), *Contre la barbarie routière*, Paris, éditions de l'aube, 2002

adoptée en sciences humaines et sociales et l'image courante de la « passion de la moto » incitent à la prudence.

Sans doute cet objet laisse-t-il avec difficulté le chercheur prendre du recul vis-à-vis de questions auxquelles il doit également donner sens en tant qu'individu. Les difficultés rencontrées sur le terrain dans la manière d'appréhender l'objet, ainsi que l'impossibilité parfois vécue personnellement par le chercheur d'appréhender la question du risque de manière distanciée le démontrent : l'homme n'a pas un corps, l'homme est un corps[807]. L'ethnologue également. Ce corps est investi par l'observation participante dans une activité si couramment définie comme risquée qu'il doit s'imposer une mise à distance particulièrement délicate à entreprendre.

Le parti-pris d'une attitude prudente vis-à-vis de l'omniprésence de la question du risque et de la sécurité a conduit à réaliser une ethnographie patiente et détaillée de ce que l'on peut découvrir sous le vocable de « *passion de la moto* ». La réalité qui s'offre par ce biais au chercheur est d'une grande diversité et complexité. Le travail réalisé n'a donc pas une prétention à l'exhaustivité. Sa longue durée, le temps passé à « vivre avec » et à « écouter » les « *passionnés de moto* », à partager leur expérience, permet pourtant quelques interprétations. Elles restent, à notre sens, à mettre à l'épreuve de la comparaison pour acquérir une valeur anthropologique. Les logiques qui animent la passion qui a mobilisé toute notre attention doivent pourtant être interrogées au regard d'autres activités qualifiées de « passions ». Par ce biais, il sera possible de cibler de manière précise les motifs proprement anthropologiques investis dans cette manière contemporaine de dire ce qu'est vivre pleinement, que Christian Bromberger qualifie de « passions ordinaires »[808].

Par notre regard sur l'objet « *passion de la moto* », nous avons adopté un nouveau point de vue et suivi la piste de l'alliance homme-machine. Elle mène à conclure au caractère heuristique de l'étude de cette « passion » en tant qu'agencement motard. L'agencement est une mise en forme unique, une alliance de différents termes et d'espoirs selon lesquels

[807] Julien, Marie-Pierre, « Des « Techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », in Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.15-27

[808] Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998

mobiliser ces premiers va permettre d'atteindre un objectif, c'est-à-dire un désir[809]. Celui du motard est un agencement homme-moto-environnement. Il nous fallait donc restaurer la place du troisième terme engagé dans cet agencement : le monde.

Pour ce faire nous avons postulé que seuls les faits pourraient nous permettre de cerner cette réalité. Leur constat précède nécessairement l'établissement de toute théorie. C'est pourquoi nous avons écarté la perspective *a priori* inhérente à l'étude de la « passion de la moto » comme activité risquée ou extrême, au bénéfice d'une perspective guidée par le terrain et ses interactions, où se jouent les faits et les discours qui leur donnent sens. Afin de cerner le désir motard, il nous fallait mettre au cœur de notre travail leur vécu.

Nous avons donc arpenté les routes de France et d'Europe en compagnie d'individus se disant « *passionnés de moto* ». En découvrant et partageant une part de leur quotidien par la posture d'observation participante, nous avons pu établir des comparaisons et monter en généralité sur la base de biographies motardes. Fréquenter différents groupes de motards, de caractéristiques variées, a alors permis d'établir ce que nous avons qualifié, à la suite d'Howard Becker, de « carrières motardes »[810], dont nous avons croisé la route par notre carrière d'ethnologue-motard.

Nous avons, à ce stade de l'analyse, écarté le spectaculaire, l'unique, l'écart à la norme, la transgression, pour focaliser notre attention sur le commun, le partagé. Cela éclaire la « passion de la moto » d'une toute autre lumière que lorsqu'elle est vue à travers le prisme de la « pratique risquée ». Un questionnement émerge alors : quelles modalités du rapport au monde peuvent se construire par l'usage d'une moto, la rhétorique de « passion » qu'elle suppose, ainsi que la pratique effective qu'elle entraîne ? Ceux qui se disent passionnés s'investissent au-delà d'un simple flirt avec le risque, qui reste une possibilité. Ils mettent en actes et en mots le rapport qu'ils essaient de construire avec leur environnement, tant humain que non-humain.

La question de la « sécurité routière » est certes préoccupante. Elle mérite pourtant un détour par le sens accordé à l'usage de l'objet moto et ce qui l'accompagne. Dans ce « monde

[809] Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, Poche, 1999, voir également dans l'abécédaire de Gilles Deleuze, l'entrée « Désir ».
[810] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963

motard » temporaire et vécu de manières très diverses, le loisir devient « *passion* », débordant du temps qui lui est traditionnellement accordé pour engager l'homme dans son environnement. Par l'engagement dit passionnel, l'individu redonne du sens à son être au monde. Ce dernier prend forme, contour et substance. Le motard pense alors vivre l'espace et non le parcourir, il se resitue dans un ordre du monde qui le dépasse tout en l'englobant. Dans un univers où il constate chaque jour l'existence de « non-lieux », il mobilise une machine afin de transformer les lieux en espace vécus[811]. Les individus que nous avons pu fréquenter sollicitent une machine dont les caractéristiques permettent une prise symbolique sur le monde. En engageant une moto dans l'environnement, en mobilisant des tactiques du corps[812] et en investissant leurs sens par le plaisir ludique de l'*Ilinx* et de l'*Alea*[813], les motards repensent l'ordre du monde, le jeu permanent entre ordre et désordre. Le risque est alors mobilisé non comme question de société, bien qu'il ne laisse indifférent aucun(e)s des motard(e)s rencontré(e)s, mais motif permettant d'agencer l'environnement et l'existence humaine. Il reprend sens à une échelle individuelle et au sein d'un collectif diffus : le groupe des motards.

Le plaisir et le danger, l'aventure au quotidien qu'il pense vivre sur la route, permettent de redonner place aux oppositions anthropologiques fondamentales que sont la vie et la mort, mais également l'homme et la femme. Ces derniers sont alors clairement dissociés, sur le mode de l'opposition et de la complémentarité, tout comme le sont le courage et la veulerie, la force et la faiblesse. La question du genre le démontre : l'engagement passionnel ordonne le monde, selon quelques principes simples, explicites et opératoires. Ils permettent de lire le monde et de donner symboliquement prise sur ce dernier, non par une sensation de toute puissance mais par un pouvoir, une puissance issue du choix.

Ce dernier exprime à la fois la capacité de l'homme à agir sur et dans un environnement, de même que l'impossible maîtrise totale de ce dernier. A l'heure des risques majeurs et globaux, notamment technologiques, l'engagement d'un objet redonne du sens au risque vécu à l'échelle de l'*ethnos*, du petit groupe humain, qu'on aurait tort de négliger du fait de la mondialisation des périls[814].

---

[811] Augé, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992

[812] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43

[813] Au sens de Caillois, R., *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958

[814] Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, Paris, éditions Flammarion, 2003 (1986)

S'engager dans une passion est de plus en plus courant et banal, ce que traduit le volume croissant du nombre de pratiquants, motards et motardes[815]. Cette tendance ne se dément pas. Alors que nous posons un jalon par cette thèse, deux tendances nous semblent devoir être surveillées afin de poursuivre le questionnement que nous avons engagé.

En premier lieu, les statistiques d'accidentologie démontrent une baisse notable depuis une trentaine d'années du nombre de victimes d'accidents de la route, ainsi que des décès qui en résultent[816], ce qui ne manquera pas, à notre sens, de questionner la valeur accordée au risque pris délibérément. Comment les représentations du monde construites par le biais de l'agencement motard vont-elles évoluer alors que l'environnement dans lequel l'homme s'engage par le truchement de la machine est de plus en plus pacifié ? L'aventure au quotidien restera-t-elle perçue comme telle sans le « piment » du risque ? Il y a ici probablement une piste à poursuivre afin de dépasser l'association entre « passion » et « risque ». La comparaison avec d'autres « passions » s'exerçant dans un environnement caractérisé par son imprévisibilité, approchant de l'éco-jeu au sens de Pierre Parlebas[817], caractérisées par un agencement où le risque a peu sa place, serait alors particulièrement enrichissante. Celle que nous avons engagée avec l'univers de la glisse gagnerait sans doute ici à être déclinée au-delà de la « roule urbaine » que nous avons pris comme point de comparaison, par l'intermédiaire du skate-board[818]. Proche de ce dernier, la « passion de la voile » nous semble également un terrain fertile dans ce but. Les parallèles soulignés au fil de ce travail sont nombreux, allant de la « solidarité » partagée à la « conscience du risque » et au « plaisir » ressenti à l'usage, dans un espace perçu comme infini[819].

En second lieu, les volumes d'immatriculation de deux-roues motorisés démontrent que la tendance à l'accroissement des motos de cylindrée supérieure à 125cm3 est encore plus

---

[815] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 16 : La « passion de la moto » : une tendance historique à l'augmentation en volume.

[816] Coureau, C., « Routes : 30 ans pour mettre fin à l'hécatombe », *Historia*, n° 679, juillet 2003, p.14-18

[817] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43

[818] Calogirou, C., Touché, M., « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], mis en ligne le 7 juin 2007. URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html. Consulté le 15 janvier 2008 (13p.) ; Gibout, C., Laurent, J., « Quand le skateboard « *glisse* » et quand il « *racle* » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de roule urbaine », *Esporte e Sociedade*, ano 3, n°7, Nov.2007-Fév.2008, 27p., en ligne : http://www.uff.br/esportesociedade/pdf/es70b.pdf, consulté le 10/03/09 ;

[819] Que nous avons essentiellement abordé par le biais du travail de Maurice Duval, notamment : Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452 ; Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998

marquée pour d'autres catégories de véhicules[820]. Les scooters et motos légères (de cylindrée inférieure à 125cm3) y tiennent une place de choix. Opposés dans les discours aux symboles de la « *passion* » selon les motards rencontrés, ils engagent pourtant quelques-unes des caractéristiques qui font sens dans l'agencement homme-moto-environnement. Le « scootériste », tout comme le « motard », expose son corps aux intempéries et au risque de l'accident, il se « faufile » et entre en contact avec l'environnement. Il serait alors intéressant d'étudier en détail leur engagement, qui semble se différencier par un discours (la « *solidarité motarde* » n'a pas d'équivalent chez les « scootéristes », à ma connaissance[821]) et quelques symboles (le « *salut motard* », les « *concentrations motards* » et « *rassemblements* », etc.). La clef de cette comparaison, et de l'opposition entre ces deux engagements finalement proches réside-t-elle dans la puissance mobilisée ? Perdre en puissance attribuée par l'usage de la machine mène-t-il à penser de manière moins prononcée l'être au monde découvert chez les motards rencontrés ?

Cette piste de recherche nous incite à faire part d'un regret quant à la délimitation de notre travail de terrain. Si ce dernier a été conséquent, le précepte consistant à se laisser guider dans un premier temps par les motards afin de fréquenter différents groupes nous a cantonnés principalement aux domaines Français, Belge, Luxembourgeois, Hollandais, Allemand et Anglais. Un terrain dont le centre de gravité se situe en France et au Nord-est de l'Europe. Il nous apparaît aujourd'hui qu'aborder le domaine Italien pourrait tout particulièrement permettre d'aller plus avant dans la prise en compte de l'engagement « passionnel » vécu par le biais d'un deux-roues motorisé. Premier marché moto européen, l'Italie est le pays présentant le plus grand nombre de constructeurs moto, dont les plus célèbres sont Aprilia, Ducati et Moto-Guzzi. Une nation symbole, pour les motards férus de « *machines italiennes* » rencontrés, de la « *culture moto* », un propos que l'on rencontre également dans une partie de la presse spécialisée. Au-delà du seul cas de la moto, ce pays est particulièrement marqué par la présence des deux-roues motorisés, ce qu'illustrent les nuées urbaines de « Vespa » et autres scooters[822]. Leur volume est loin d'être négligeable, le seul marché du scooter italien

[820] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 16 : La « passion de la moto » : une tendance historique à l'augmentation en volume. On pourra y consulter un graphique présentant l'« Evolution du marché moto/scooter par année » concernant les exercices 2000 à 2007.

[821] J'ai utilisé personnellement un scooter pour mes déplacements personnels durant trois ans. Cette expérience reste différente de celle vécue sur le terrain par observation participante. Ce constat est donc tout à fait partiel, et demande assurément un complément d'information.

[822] Remarquons qu'il existe de nombreux clubs de « *Scootéristes* », des rencontres informelles pour une « *ballade* », voire des « *concentrations de Vespa* », d'après les récits de voyage évoqués par quelques

devançant depuis de nombreuses années en volume le nombre total d'immatriculation de motos de cylindrée supérieure à 125cm3 en Europe. Un terrain probablement heuristique par le biais d'une comparaison entre ces deux façons de vivre le deux roues, alors que les phases de terrains abordées opposent systématiquement la moto à la référence des moyens de transports individuels : l'automobile.

Une autre piste mérite d'être soulignée au terme de ce travail : la « passion de la moto » que nous avons décrite au sein du domaine Français et, dans une moindre mesure, Européen, est mobilisée comme un moyen de se procurer du « *plaisir* ». D'autres terrains permettent d'observer un investissement plus pragmatique, qui pourrait fournir un point de comparaison intéressant afin de tester les logiques qui président à l'usage sur notre terrain. Dans de nombreux pays du Sud, la moto apparaît comme un moyen de locomotion avant tout « pratique » (permettant d'accéder aux lieux les plus reculés au Mali[823], de contourner l'engorgement urbain à Bangkok[824]). Cette comparaison permettrait assurément de resserrer l'interprétation, tout en tenant un propos de plus large portée. Nous pourrions également par ce biais dépasser la tentation du « grand partage », qu'évoque Gérard Lenclud, dont nous avons souligné à plusieurs reprises les dangers[825].

Ces changements majeurs (dangerosité en diminution, volume de ventes en augmentation) semblent confirmer un désir commun à de nombreux individus : celui de créer un nouveau rapport à leur environnement quotidien. Le danger caractéristique de l'aventure quotidienne de la « *passion de la moto* » ne disparaît pas pour autant, d'autant plus que l'attention au péril

---

informateurs motards prêtant attention à ces éléments du fait du sens qu'ils prennent dans leur investissement passionnel.

[823] Ce qui lui vaut un fort succès chez les Médecins itinérants ou encore au sein des ONG œuvrant dans les territoires les plus inaccessibles. On pensera ici par exemple aux moto-ambulances équipées d'un brancard que l'on rencontre dans le Sud-Soudan, au Malawi ou en Ouganda, à l'image de celles crées par l'association « Les gazelles du Pays Dogon » (http://www.moto-ambulance.fr/MOTO%20AMBULANCE_2.html) ou de « Riders For Health » qui entretiennent une flotte de motocyclettes légères à l'attention du personnel de soin (http://www.riders.org/).

[824] Une information fournie par Marco au retour d'un séjour professionnel en Thaïlande, au cours duquel son étonnement devant les nuées de motos de petites cylindrées et « *motos taxis* » (ou « *motos saï* ») lors de son arrivée a laissé la place à l'achat d'un « *trail de petite cylindrée* », seule solution selon lui face à la circulation « *chaotique* » de la capitale où il résidait.

[825] Lenclud, Gérard, « Le grand partage ou la tentation ethnologique », in Althabe, G., Fabre, D. et Lenclud, G. (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995 (1992), p. 9-37

croît dans nos sociétés en parallèle à la diminution du danger[826]. Enfin, l'automobile reste largement majoritaire et cette tendance ne semble pas être vouée à l'inversion, malgré la crise que connaît actuellement ce secteur au niveau mondial. Ce que les motards rencontrés qualifient de « *boîte à roue* » reste donc le référant, mobilisé d'ailleurs par ces premiers afin de penser l'alternative et de tenir un discours sur sa valeur.
L'automobile devient également de plus en plus sûre. Aussi on peut considérer que la « *passion de la moto* » demeure quelque peu « archaïque » dans nos représentations. Laissant le corps exposé, potentiellement souillé et/ou disloqué, dans une pratique qui s'éloigne de toute rentabilité économique ou choix *a priori* raisonnable, l'usage de la moto reste une faille, une fissure où inscrire du sens. Elle permet de penser le lien entre le monde des hommes et ce qui le questionne, l'ordre et le chaos[827].

Avoir passé plus de six années à arpenter les routes de France et d'Europe en compagnie de motard(e)s de profils aussi variés que leurs comportements et choix de vie a révélé un champ d'investigation étonnement riche, dont les potentialités restent encore, à notre sens, étendues. Cette « passion » n'est en définitive pas si déraisonnable qu'on pourrait le penser *a priori*. On n'a pourtant pas fini d'entendre s'étonner du choix de circuler sur un véhicule « aussi peu pratique », d'entendre nos concitoyens et représentants politiques et associatifs s'indigner de l'existence d'un véhicule transformant symboliquement l'homme en « *donneur d'organes* » (Steven). La constance de ce discours volontiers vindicatif montre la portée du sens mobilisé par ceux qui se disent « *passionnés de moto* ». On touche là à un signe renvoyant à des motifs symboliques proprement anthropologiques. Que l'on se dise « *passionné* » ou non, que l'on utilise une moto ou que l'on rejette formellement cette perspective, on s'accorde sur son engagement : il renvoie à quelque chose qui dérange, qui questionne, à l'évolution possible, à divers points de vue sur ce que pourrait être une « bonne vie ». En cela, cet objet est encore loin d'être épuisé.

[826] Voir par exemple sur ce point l'œuvre de Pierre Castel, notamment : Castel, Robert, *La gestion des risques*, Paris, éditions de Minuit, Le sens commun, 1981 ; Castel, R., *L'insécurité sociale, qu'est-ce qu'être protégé ?*, Paris, éditions du Seuil, collection « La république des idées », 2003
[827] Pour plus de détails sur ce point on se reportera aux Annexes. Annexe 24 : La passion de la moto au regard de la catégorie du sauvage : détails.

BIBLIOGRAPHIE : ARTICLES

-Akrich, Madeleine, « Comment décrire les objets techniques ? », *Techniques et Culture* n°9, 1987, p.48-64

Akrich, Madeleine, « Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action », *in* Conein, Bernard, Dodier, Nicolas et Thévenot, Laurent (dir.), *Les objets dans l'action : de la maison au laboratoire*, Paris, Editions de l'EHESS, 1993, p.35-57

Akrich, Madeleine, « Comment sortir de la dichotomie technique/société. Présentation des diverses sociologies de la technique. », *in* Latour, Bruno et Lemonnier, Pierre (dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques. L'intelligence sociale des techniques*, Paris, La Découverte, collection « Recherches », 1994, p.105-131

Andrieu, Bernard, « Prothèse » *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.399-400

Angenot, Marc, « Masses aveulies et militants virils », *Politix*, vol. 4, n° 14, 1991, p.79-86

-Balandier, Georges, « La sociologie du quotidien », *Encyclopedia Universalis*, Tome 2, Paris, Editions de l'Encyclopedia Universalis, 1990, p.1188-1191

Barjonet, Pierre-Emmanuel et Saad, Farida, « La vitesse : son image et son usage, le point de vue du psychologue », *RTS*, n°9-10, 1986, p.27-32

Barthélémy, Marianne, « Le goût de l'extrême : passion et souffrance dans les aventures organisées », *in* Bromberger, Christian (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.477-496

Barthélémy, Marianne, « L'engouement pour les raids-aventure ou la société du risque transfigurée par le destin », *Sociétés* n°77, 2002/3, p.83-93

Barthes, Roland, « Le monde où l'on catche » *in* Barthes, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1970, p.13-23

Beaud, Stéphane, « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour "l'entretien ethnographique". », *Politix*, n°35, 1996, p.226-257

Beck, Ulrich, « Le conflit des deux modernités et la question de la disparition des solidarités », *Lien social et politiques*, n°39, 1998, p.15-25

Beck, Ulrich, « La société du risque globalisée revue sous l'angle de la menace terroriste », *Cahiers internationaux de Sociologie*, n°114, 2003, p.27-33

Beltzer, Nathalie, Dab, William et Moatti, Jean-Paul, « Même l'individu rationnel peut choisir de ne pas mettre de préservatif », *Problèmes politiques et sociaux*, n°919, Les comportements à risque, décembre 2005, p.60-63

Bernoux, Philippe, « Les Connaissances des ouvriers sur les machines qu'ils utilisent », *Recherches économiques et sociales*, n°8, 1983, p.95-114

Bertho-Lavenir, Catherine, « Lutte de classes et d'influence. Qu'est-ce qu'une route? », *Cahiers de médiologie*, n°2, 1996, p.131-140

Besse, Sylvie, Boissiere, Nathalie, Cazalis, Brigitte, Riou, Emmanuelle, « Le « Père Cent » ou les « cent jours du bac » » *in* Cros, Michèle et Dory, Daniel (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.55-93

Boltanski, Luc, « Les usages sociaux du corps », *Annales ECS*, 2611, 1971, p.205-233

Boltanski, Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, mars 1975, p.25-49

Bonte, Pierre, « Faits techniques et valeurs sociales: quelques directions de recherche », *Techniques et culture*, n° 5, 1985, p.19-48

Bouhaouala, Malek, *Passion et profit dans le marché de l'offre des services sportifs*, STAPS, 40, 1996, p.89-92

Boumaza, Magali, « Entrer en politique et devenir un homme : pour une lecture genrée du militantisme des jeunes frontistes », *Annales de la faculté de droit*, PUS, 7, 2004, p.115-136

Boumaza, Magali, et Campana, Aurélie, « Enquêter en milieu difficile », *Revue Française de Sciences Politiques*, volume 57, n°1, février 2007

Bourdieu, Pierre, « La croyance et le corps », *in* Pierre Bourdieu : *Le sens pratique*, Paris, Editions de Minuit, 1980, p.111-134

Bourdieu, Pierre, « L'objectivation participante », *Actes de la recherches en sciences sociales*, n°150, 2003, p.43-58

Boutroy, Eric, « Cultiver le danger dans l'alpinisme himalayen », *Ethnologie française* 2006/4, Tome XXXVI, p.591-601

Bril, Blandine, « Description du geste technique : quelles méthodes ? », *Techniques et culture*, n°3, 1984, p.81-96

Bromberger, Christian, « De quoi parlent les sports ? », *Terrain*, n°25, 1995, p.5-12

Bromberger, Christian, « L'ethnologie de la France et ses nouveaux objets ? Crise, tâtonnements et jouvence d'une discipline dérangeant », *Ethnologie française*, vol. 27, n°3, 1997, p.293-313

Bromberger, Christian, « Introduction », *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38

Broussard, Sabine et Monnereau, Alain, « Les « brimades » à Santé Navale : de l'initiation à la légitimation » *in* Cros, Michèle et Dory, Daniel (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.123-153

- Callon, Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n° 3-4, 1986, p.169-208

Callon, Michel et Rip, Arie, « Humains, non-humains : morale d'une coexistence », *in* Theys, Jacques et Kalaora, Bernard (éd.), *La Terre outragée, les experts sont formels*, Paris, éditions Autrement, 1992, p.140-156

Callon, Michel, « Ni intellectuel engagé, ni intellectuel dégagé : la double stratégie de l'attachement et du détachement », *Sociologie du travail*, n°41, 1999, p.65-78

Calogirou, Claire, Touché, Marc, « Rêver sa ville : l'exemple des pratiquants du skateboard », *Journal des Anthropologues*, n°61-62, 1995, p.67-77

Calogirou, Claire, Touché, Marc, « Sport-passion dans la ville : le skateboard », *Terrain*, n°25 – Des sports (septembre 2005), [En ligne], URL : http://terrain.revues.orp/document2843.html Consulté le 15 janvier 2008 (13p.)

Calogirou, Claire, Touché, Marc, « Des jeunes et la rue : les rapports physiques et sonores des skateurs aux espaces urbains », *Espaces et sociétés*, n°90/91, 1997, p.69-88

Cardon, Peggy, « Passions », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.355-357

Cardon, Peggy, « Plaisir », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.379-380

Cauzard, Jean-Pierre, « Enquête SARTRE, les comportements de conduite européens », *Routes, Espaces Incertains, Les Cahiers de la Sécurité Intérieure*, n° 25, 1996, p.35-45

Chartier, Roger, « Le monde comme représentation », *Annales ESC*, nov-déc 1989, n°6, p.1505-1520

Chateauraynaud, Francis, « La sociologie pragmatique à l'épreuve du risque », *Politix*, n°44, 1998, p.76-108

Chevalier, Vérène et Dussart, Brigitte, « De l'amateur au professionnel : le cas des pratiquants de l'équitation », *L'Année sociologique*, Vol. 52, 2002, p.459-476

Christakis, Nicolas, « Croyances et moto. », *Psychology, The Journal of the Hellenic Psychological Society*, Vol. 11, No 1, March 2004, p.53-64

Christakis, Nicolas, « Prise de risque et recherche des limites : exemple de la conduite sportive à moto », *Revue internationale de psychosociologie*, 2003/1, Volume IX, p.121-141

Ciligot, Laurent, Querre, Madina, « Un objet bordelais insaisissable ? Esquisse d'une approche ethnographique des soirées rallyes » *in* Cros, Michèle et Dory, Daniel (dir.), *Terrains de passage* (*Rites de jeunesse dans une province française)*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.95-121

Collard, Luc, « Approches sociologiques des sports à risque », *STAPS*, n°44, 1997, p.83-95

Collard, Luc, « Le risque calculé dans le défi sportif », *L'Année sociologique*, n°2, 2002, p.351-369

Conein, Bernard, « L'action avec les objets. Un autre visage de l'action située ? », *Raisons pratiques*, n°8, Paris, EHESS, 1997, p.25-45

Courau, Christophe, « Routes : 30 ans pour mettre fin à l'hécatombe », *Historia*, n° 679, juillet 2003, p.14-18

Crapanzano, Vincent, « Réflexions sur une anthropologie des émotions », *Terrain*, n°22 - Les émotions (mars 1994), [En ligne], URL : http://terrain.revues.org/document3089.html Consulté le 12 mars 2008 (11p.)

Cresswell, Robert, « La nature cyclique des relations entre le technique et le social. Approches technologiques de la chaîne opératoire. », *in* Latour, Bruno et Lemonnier, Pierre

(dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques. L'intelligence sociale des techniques*, Paris, La Découverte, collection « Recherches », 1994, p.275-289

-Damon, Julien, « Incivilités et insécurité », *Cahiers français*, n°308, Etat, société et délinquance, Mai-Juin 2002, p.37-42

Dejours, Christophe, « Être viril = être capable de violence ? », *Problèmes politiques et sociaux*, n°894, L'identité masculine, nov. 2003, p.24

Dejours, Christophe, « Débarrasser les valeurs viriles de leur violence : l'exemple du courage », *Problèmes politiques et sociaux*, n°894, L'identité masculine, nov. 2003, p.100-102

Delaporte, Yves, « Le regard sourd « Comme un fil tendu entre deux visages… » », *Terrain*, n°30, mars 1998, p.49-66

Deman, Christophe, « Le bricoleur : créateur et expert de son objet », *in* Warnier, Jean-Pierre, et Rosselin, Céline (dir.), *Authentifier la marchandise. Anthropologie critique de la quête d'authenticité*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.185-213

Dodier, Nicolas, « Les arènes des habiletés », *Raisons pratiques*, n°4, Paris, EHESS, 1993, p.115-140

Dodier, Nicolas, « Les appuis conventionnels de l'action. Eléments de pragmatique sociologique », *Réseau*, n° 62, 1993, p.63-85

Dodier, Nicolas, et Baszanger, Isabelle, « Totalisation et altérité dans l'enquête ethnographique », *Revue française de sociologie*, n°38, 1997, p.37-66

Dozon, Jean-Pierre, « Conclusion, L'anthropologie à l'épreuve de l'implication et de la réflexion éthique », *in* Agier, Michel (dir.), *Anthropologues en dangers: l'engagement sur le terrain*, collection « Les cahiers de Gradhiva », n°30, Paris, Editions Jean-Michel Place, 1997, p.109-121

Dunning, Eric, « Le sport, fief de la virilité », *in* Elias, Norbert et Dunning, Eric, *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*, Paris, Fayard, 1994, p. 367-389

Duret, Pascal et Vigarello, Georges, « La machine et le chute. Mutations de l'imaginaire motard », *Ethnologie française*, volume 21, n°3, Violence, brutalité, barbarie, 1991, p.314-316

Duval, Maurice, « Toutes voiles dehors, cap sur le rêve ! » *in* Bromberger, Christian (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.433-452

-Fabre, Daniel, « L'ethnologue et ses sources », *in* Althabe, Gérard, Fabre, Daniel et Lenclud, Gérard (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995, p.39-55

Fabre-Vassas, Claudine, « Avant-propos », *Terrain, n°20 –La mort* (mars 1993), [En ligne], URL : http://terrain.revues.org/document3054.html Consulté le 5 mai 2008

Fish, Stanley, *Is There a Text in This Class? The Authority of Interpretive Communities*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1980

Fornel, Michel de, « Rituel et sens du rituel dans les échanges conversationnels », *in* Joseph, Isaac *et al.* (dir.), *Le Parler frais d'Erving Goffman*, Paris, Minuit, 1989, p.180-195

Frangne, Pierre-Henry, « L'homme, la montagne et la mort. Alpinisme et philosophie », *Esporte e Sociedade*, ano 3, n°7 (Nov.2007-Fév.2008), [En ligne], URL : http://www.lazer.eefd.ufrj.br/espsoc/pdf/es70a.pdf Consulté le 20 février 2009 (16p.)

Friedson, Patrick, « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, volume 21, n°3, Violence, brutalité, barbarie, 1991, p.306-313

-Gallotti, Cecilia, « Le voile d'honnêteté et la contagion des passions », *Terrain*, n°22 - Les émotions (mars 1994), [En ligne], URL : http://terrain.revues.org/document3085.html consulté le 03 février 2009 (23p.)

Gibout, Christophe et Mauny, Christophe, « Le football « sauvage » : d'une autre pratique à une pratique autrement… », *Science & Motricité*, n°63, 2008/1, p.53-61

Gibout, Christophe, Laurent, Julien, « Quand le skateboard « *glisse* » et quand il « *racle* » : la violence comme indicateur de la diversité des formes de pratique de roule urbaine », *Esporte e Sociedade*, ano 3, n°7 (Nov.2007-Fév.2008), [En ligne], URL : http://www.uff.br/esportesociedade/pdf/es70b.pdf consulté le 10 mars 2009 (27p.)

Gilbert, Claude, « La fabrique des risques », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 114, n°1, 2003, p.55-72

Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique, « Introduction », *in* Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.11-29

-Haraway, Donna, « A cyborg manifesto : science, technology, and socialist-feminism in the late twentieth century », *Socialist Review*, volume 15, n°2, 1985, p.424-457

Heritage, John, « L'ethno-méthodologie : une approche procédurale de l'action et de la communication », *Réseaux*, volume 9, n°50, 1991, p.89-131

Holtz, Michel, « La moto qui dépasse les bornes. Polémique sur la dernière Suzuki. Elle atteint les 340 km/h. », *Libération*, rubrique « société », 8 mai 1999, p.16

Honneth, Axel, « Visibilité et invisibilité : sur l'épistémologie de la « reconnaissance » », *revue du M.A.U.S.S.*, n°23, De la reconnaissance. Don, identité et estime de soi, 1er semestre 2004, p.136-150

Hubert, Henri et Mauss, Marcel, « Essai sur la nature et la fonction du sacrifice », *Travaux de l'Année sociologique*, Paris, Félix Alcan, 1929, p.1-130

-Jeanneaud, Hugues, Malabat, Christophe, « Le « rodéo » de Blanquefort. Les pratiques rituelles dans un rassemblement de motards » *in* Cros, Michèle et Dory, Daniel (dir.),

Terrains de passage (*Rites de jeunesse dans une province française)*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.11-53

Jeudy-Ballini, Monique et Voisenat, Claudie, « Ethnographier la peur », *Terrain*, n°43, Septembre 2004, p.5-14

Jeolás, Leila Sollberger, « Les courses illégales de voitures : le cyberespace comme terrain ethnographique », *Altérités*, vol. 5, n° 1, 2008, p.54-64

Jorion, Paul et Delbos, Geneviève, « La Notion spontanée de magie dans les discours anthropologiques », *L'Homme*, n° 20, vol. 1, 1980, p.91-103

Joseph, Isaac, « L'espace public comme lieu de l'action », *Les annales de la recherche urbaine*, n°57-58, 1993, p.210-217

Julien, Marie-Pierre, « Des « Techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », *in* Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.15-27

-Kalaora, Bernard, « A la conquête de la pleine nature », *Ethnologie Française*, n°31, 2001/4, p.591-598

Kilani, Mondher, « Les anthropologues et leur savoir : du terrain au texte », *in* Adam, Jean-Michel *et al.*, *Le discours anthropologique*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1990

Knafou, Rémy, « Vers une géographie du rapport à l'Autre », *in* Knafou, R. (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.7-13

-Latour, Bruno, « FAKTURA de la notion de réseaux à celle d'attachement », *in* Micoud, André, et Peron, Michel, *Ce qui nous relie*, Paris, Editions de l'Aube, 2001, p.189-208

Latour, Bruno, « préface à *La société du risque* », *in* Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, 1986, éditions Flammarion, Paris, 2003, p.7-11

Le Bart, Christian, « Stratégies identitaires des fans. L'optimum de différenciation », *Revue française de sociologie*, 2004/2, Vol.45, p.283-306

Le Gall, Didier, « Quand la passion déborde le loisir… », *Agora débats jeunesses*, n°17, 3ème trimestre 1999, p.63-77

Lenclud, Gérard, « Le grand partage ou la tentation ethnologique », *in* Althabe, Gérard, Fabre, Daniel et Lenclud, Gérard (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995, p.9-37

Lévy, Jacques, « Nous habitons des lieux multiples », *in* Knafou, Rémy (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.193-197

Lindenfeld, Jacqueline, « Paroles rituelles sur les marchés urbains en France », *Cahiers de Littérature Orale*, n° 24, 1988, p.145-160

Lupton, Deborah, « Obsessions contemporaines pour la santé et contrôle social », *Problèmes politiques et sociaux*, n°919, Les comportements à risque, Paris, La Documentation Française, décembre 2005, p.22-25

Löfgren, Orvar, « Le retour des objets ? », *Ethnologie française*, vol. 26, n° 1, 1996, p.140-150

-Martin, Olivier, « Le livre, les livres, dans la maison. Pour une sociologie de l'objet livre. », *in* Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.57-82

Massin, Isabelle, « Tolérance zéro » *in* Delannoy, Pascal et Viard, Jean (dir.), *Contre la barbarie routière*, Paris, éditions de l'aube, 2002, p.134-146

Mauss, Marcel et Hubert, Henri, « Esquisse d'une théorie générale de la magie », *L'année sociologique*, n°7, 1903, [En ligne], URL : http://classiques.uqac.ca/classiques/mauss_marcel/socio_et_anthropo/1_esquisse_magie/esquisse_magie.html consulté le 05 avril 2007

Mauss, Marcel, « Essai sur le don. Forme et échange dans les sociétés archaïques » *in* Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1966, p.143-279

Mauss, Marcel, « Techniques du corps » *in* Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1995, p.365-386

Mendelshon, Sophie, « Cyborg : l'avenir d'une utopie », *Essaim*, n°8, Fenêtres sur corps, 2001/2, p.103-114

Menichella, Eugenio, « Cyborg », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.124-125

Molinier, Pascale et Welzer-Lang, Daniel, « Féminité, masculinité, virilité », *in* Hirita, Héléna Laborie, Françoise, Le Doaré, Hélène et Sénotier Danièle (dir.), *Dictionnaire critique du féminisme*, Paris, PUF, 2000, p.77-82

Moulinier, Véronique, « Peur, méfiance et défi face à la machine », *Terrain*, n°43, Peurs et menaces, Septembre 2004, p.47-62

-Nahoum-Grappe, Véronique, « L'échange des regards », in *Terrain*, n°30, Le regard, mars 1998, p.67-82

Natalier, K., « Motorcyclists' interpretations of risk and hazard », *Journal of Sociology*, n°37-1, 2001, p.65-80

Norman, Donald A., « Les artefacts cognitifs » *in* Conein, Bernard, Dodier, Nicolas et Thévenot, Laurent (dir.), *Les objets dans l'action : de la maison au laboratoire*, Paris, Editions de l'EHESS, 1993, p.15-34

-Ohl, Fabien, « Les usages sociaux des objets : paraître « sportif » en ville », *Loisir et Société*, Vol. 24, n°1, Presses de l'Université de Québec, 2001, [En ligne], URL : http://www.erudit.org/revue/ls/2001/v24/n1/000165ar.html consulté le 03 mai 2008

Olivier de Sardan, Jean-Pierre, « Le « je » méthodologique. Implication et explication dans l'enquête de terrain », *Revue Française de Sociologie*, n°41-3, 2000, p.417-445

Oudin, François, « Moto » *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.327-328

-Padioleau, Jean-Gustave, « Tocqueville et les motards. », *Libération*, n°7309, 10 novembre 2004, rubrique « rebonds », p.36

Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps » *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), 1999, *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, p.29-43

Pasqualino, Caterina, « Quand les yeux servent de langage », *Terrain*, n°30, Le regard, mars 1998, p.23-34

Penin, Nicolas, « « L'amour du risque ». Modes d'engagements féminins dans les pratiques sportives à risques. », *STAPS*, n°66, 2004, p.195-207

Peretti-Watel, Patrick, « Avant propos », *Problèmes politiques et sociaux*, n°919, Les comportements à risque, décembre 2005, p.5-11

Peretti-Watel, Patrick, « La culture du risque, ses marqueurs sociaux et ses paradoxes : une exploration empirique », *Revue économique*, n°56, 2005/2, p.371-392

Pierson, Melissa Holbrook, « Culte ou culture ? la conduite à moto en Europe » in Krens, Thomas (dir.), *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, 2001, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, p.90-95

Polhemus, Ted, « La moto comme œuvre d'art : Outlaws, animaux et sex-machines » *in* Krens, Thomas (dir.), *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001, p.48-59

Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, Christian (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998, p.453-476

Portet, François, « L'argent de la moto », *Terrain*, Numéro 23 –Les usages de l'argent (oct.1994), [En ligne], URL : http://terrain.revues.org/document3104.html consulté le 22 juillet 2006

Pruvost, Geneviève, « Enquêter sur les policiers. Entre devoir de réserve, héroïsation et accès au monde privé », *Terrain*, n°48, 2007, p.131-148

Puig, Nicolas., « La composante passionnelle de la pratique sportive des jeunes », *Le sport moderne en question*, Clermont-Ferrand, AFRAPS, 1990, p.217-229

-Rabreau, J.-P., « La moto et les adolescents. Réflexions sur les expériences, les groupes, et les rituels d'adolescents motards », *Neuropsychiatrie de l'enfance et de l'adolescence*, n°8-9, 1983, p.428-431

Raulin, Anne, « Le vêtement et son acquisition : des façons d'être citadin », *Ethnologie française, n°26*, 1996/2, p.168-179

Rault, Françoise, « Avant-propos », *Problèmes politiques et sociaux*, n°894, L'identité masculine, nov. 2003, p.5-10

Raveneau, Gilles, « Prise de risque sportives : représentations et constructions sociales », *Ethnologie française* 2006/4, Tome XXXVI, p.581-590

Raveneau, G., « La plongée sous-marine, entre neutralisation du risque et affirmation de la sécurité », *Ethnologie française*, n°36, 2006/4, p.613-623

Renouard, Jean-Marie, « Des infractions normales voire sécurisantes », *Problèmes politiques et sociaux*, n°919, Les comportements à risque, décembre 2005, p.64-66

Retaillié, Denis, « Concepts du nomadisme et nomadisation des concepts », *in* Knafou, Rémy (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.37-58

Rivière, Claude, « La ritualisation du quotidien », *Ethnologie Française*, n°26, 1996/2, p.229-328

Rohde, David, « Army Enlists Anthropology in War Zones. », *The New York Times*, October 5, 2007

Rosselin, Céline, « Incorporation d'objets », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.259-260

Rosselin, Céline, « Si tu vas un peu brusquement, tu te cognes contre l'armoire ! », *in* Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.107-117

Rosselin, Céline, « La matérialité de l'objet et l'approche dynamique-instrumentale », *in* Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Le paradoxe de la marchandise authentique. Imaginaire et consommation de masse*, Paris, L'Harmattan, 1994, p.147-177

Rudolf, Florence, « Le risque comme métaphore de la modernité avancée », *Sociétés*, n° 48, 1995, p.163-176

-Sardan, Jean-Pierre Olivier de, « La violence faite aux données. De quelques figures de la surinterprétation en anthropologie », *Enquête. Anthropologie, histoire, sociologie*, n°3, 1996, p.31-59

Schlanger, Nathan, « Le fait technique total. La raison pratique et les raisons de la pratique dans l'œuvre de Marcel Mauss », *Terrain*, n°16, Savoir-faire, 1991, p.114-130

Segalen, Martine et Bromberger, Christian, « L'objet moderne : de la production sérielle à la diversité des usages », *Ethnologie française*, n°26, 1996/1, p.5-16

Segalen, Martine, « Courses-passions : de l'ascétisme à la fête » *in* Bromberger, Christian (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.407-432

Serpette, Florence, « MOTO. Malgré de nouvelles normes, les infrastructures routières oublient les deux-roues. Sur les pavés, des pièges à motards. », *Libération*, 31 juillet 1995, rubrique « vous », p.22

Simon, Art, « La liberté ou la mort – Notes sur la moto au cinéma et dans la vidéo » *in* Krens, Thomas (dir.), *L'art de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, 2001, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, p.68-81

Sirost, Olivier, « Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air », *Ethnologie française*, n°31, 2001/4, p.581-589

Sirost, Olivier, « Les débuts du camping en France : du vieux campeur au village de toile », *Ethnologie Française*, n°31, 2001/4, p.607-620

Sirost, Olivier, « Extrême », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.179-180

Sommier, Isabelle, « Virilité et culture ouvrière : pour une lecture des actions spectaculaires de la CGT », *Cultures et Conflits*, n°9-10, printemps-été 1993, p.341-356

Soulé, Bastien, « Observation participante ou participation observante ? Usages et justifications de la notion de participation en Sciences Sociales », *Recherches qualitatives*, Vol. 27, 2007/1, p.127-140

-Tabet, Paola, « Les mains, les outils, les armes », *L'Homme*, n°19, juillet-décembre 1979/3-4), p.5-61

Terestchenko, Michel, « Egoïsme ou altruisme ? Laquelle de ces deux hypothèses rend-elle le mieux compte des conduites humaines ? », *revue du M.A.U.S.S.*, n°23, De la reconnaissance. Don, identité et estime de soi, 1er semestre 2004, p.312-333

Thévenot, Laurent, « Le régime de familiarité. Des choses en personne », *Genèses*, n°17, septembre 1994, p.72-101

Thévenot, Laurent, « Pour penser la technique », *Alliage*, n° 20-21, Objets en société, automne-hiver 1994, p.74-87

Thévenot, Laurent, « L'action comme engagement », *in* Barbier, Jean-Marie (dir.), *L'analyse de la singularité de l'action*, Paris, PUF, 2000, p.213-238

Thévenot, Laurent, « Essais sur les objets usuels. Propriétés, fonctions, usages », *Raisons Pratiques*, n°4, Les objets dans l'action, 1993, p.85-111

Thoenig, Jean-Claude, « Le bricolage des engagements : l'engagement du sociologue », *Sociologie du travail*, vol. 41, n°3, 1999, p.307-316

-Verain, Jérôme, « Les malades du taquet : argot des médias ou sociolecte des motards », *Cahiers de lexicologie*, n°40, 1981, p.105-127

Veyrat, Nicolas, Blanco, Eric et Trompette, Pascale, « L'objet incorporé et la logique des situations. Les lunettes au fil de l'histoire et au gré des usages », *Revue d'anthropologie des connaissances*, n°1, 2007/1, p.59-83

Vinel, Virginie, « Le sens des relations. Les contacts corporels entre les femmes moose (Burkina-Faso) », *in* Méchin, Colette, Bianquis, Isabelle et Le Breton, David (dir.), *Anthropologie du sensoriel*, Paris, L'Harmattan, 1998, p.77-93

Virilio, Paul, « Vers la vitesse absolue », *Problèmes politiques et sociaux*, n°740, Réseaux, territoires et organisation sociale, décembre 1994

-Wacquant, Loïc, « Corps et âmes. Notes ethnographiques d'un apprenti-boxeur », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°80, 1989, p.33-67

Warnier, Jean-Pierre, « Culture matérielle », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.121-122

-Zapata, Antoine, « Pratique », *in* Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006, p.390-392

BIBLIOGRAPHIES : OUVRAGES

-Agier, Michel (dir.), *Anthropologues en dangers: l'engagement sur le terrain*, Les cahiers de Gradhiva, n°30, Paris, Editions Jean-Michel Place, 1997

Akrich, Madeleine, Le Goaziou, Véronique et Legrand, Marc, *Genèse des modes d'emploi: la mise en scène de l'utilisateur final*, Rennes, LARES, 1990

Althabe, Gérard, Fabre, Daniel et Lenclud, Gérard (dir.), *Vers une ethnologie du présent*, Paris, Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°7, 1995

Anderson, Nels, *Le hobo. Sociologie du sans-abri*, Paris, Nathan, 1993

Andrieu, Bernard, *Le corps en liberté*, Bruxelles, Labor/Espace de libertés, 2004

Andrieu, Bernard (dir.), *Le dictionnaire du corps en sciences humaines et sociales*, Paris, CNRS Editions, 2006

Arendt, Hannah, *La condition de l'homme moderne*, Paris, Presses Pocket, 1994

Assailly, Jean-Pascal, *Les jeunes et le risque, une approche psychologique de l'accident*, Paris, éditions Vigot, 1992

Augé, Marc, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992

Augé, Marc, *Pour une anthropologie des mondes contemporains*, Paris, Aubier, 1994

-Bachelard, Gaston, *La poétique de l'espace*, Paris, PUF, 2001

Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988

Bailet, Jean-Marc, *L'éducation routière*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? » n°3522, 1999

Baré, Jean-François *et al*, *Les applications de l'anthropologie. Un essai de réflexion à partir de la France*, Paris, Karthala, 1995

Barreyre, Jean-Yves, *Les loubards*, Paris, L'Harmattan, collection « Logiques Sociales », 1992

Barger, Ralph « Sonny », *Hell's Angel*, Paris, Flammarion, 2004

Barthes, Roland, *Mythologies*, Paris, Seuil, 1970

Bastide, Roger, *Le sacré sauvage*, Paris, Stock, 1997

Baudrillard, Jean, *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1968

Baudrillard, Jean, *La société de consommation*, Paris, Denoël, collection « folio essais », 2005

Baudry, Patrick, *Une sociologie du tragique : violence au quotidien*, Paris, Cerf, 1986

Baudry, Patrick, *Le corps extrême : approche sociologique des conduites à risque*, Paris, L'Harmattan, collection « Nouvelles études anthropologiques », 1991

Baudry, Patrick, *La place des morts : enjeux et rites*, Paris, Armand Colin, 1999

Béaud, Stéphane et Weber, Florence, *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte & Syros, collection « Guides Repères », 1998

Beck, Ulrich, *La société du risque. Vers une nouvelle modernité*, Paris, éditions Flammarion, 2003

Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963

Becker, Howard S., *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988

Becker, Howard S., *Les ficelles du métier : comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte, collection « Guides Repères », 2002

Becker, Howard, *Écrire les sciences sociales. Commencer et terminer son article, sa thèse ou son livre*, Paris, Economica, 2004

Benoist, Luc, *Signes, symboles et mythes*, collection « Que Sais-Je ? » n° 1605, Paris, 2003

Berger, Peter et Luckmann, Thomas, *La construction sociale de la réalité*, Paris, Méridien-Klincksieck, 1986

Bertaux, Daniel, *Les récits de vie : perspective ethnosociologique*, Paris, Nathan, 1997

Bessas, Yves, *La glisse*, Paris, Fayard, 1982

Boëtsch, Gilles et Chevé, Dominique (dir.), *Le corps dans tous ses états*, Paris, CNRS Editions, 2000

Bonnet, Michel et Desjeux, Dominique, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 2000

Bonot, Thierry, *La vie des objets*, Paris, Editions de le Maison des sciences de l'homme, Collection « Ethnologie de la France », 2002

Bouillon, Florence, Fresia, Marion et Tallio, Virginie (dir.), *Terrains sensibles. Expériences actuelles de l'anthropologie*, Paris, Editions de l'EHESS/CEAf, collection « dossiers africains », 2005

Bourdieu, Pierre, *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, éditions de Minuit, 2002

Bourdieu, Pierre, *Le sens pratique*, Paris, Editions de Minuit, 1980

Bourdieu, Pierre, *Questions de sociologie*, Paris, éditions de Minuit, 1980

Bourdieu, Pierre, *Homo Academicus*, Paris, Editions de Minuit, 1992
Bourdieu, Pierre et Champagne, Patrick, *La misère du monde*, Paris, Seuil, 1993

Bourdieu, Pierre, *La domination masculine*, Paris, Seuil, 1998

Bromberger, Christian, *Le match de football, ethnologie d'une passion partisane à Marseille, Naples et Turin*, Paris, Editions de la MSH, 1995

Bromberger, Christian (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, Paris, éditions Bayard, 1998

Bromberger, Christian, Chevallier, Denis (dir.), *Carrières d'objets, innovations et relances*, Paris, mission du patrimoine ethnologique / Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°13, 1999

Burkert, Walter, *Homo Necans : Rites sacrificiels et mythes de la Grèce ancienne*, Paris, Les belles lettres, 2005

-Caillois, Roger, *Les jeux et les hommes*, Paris, Gallimard, 1958

Caillois, Roger (dir.), *Jeux et sports*, Paris, Gallimard, Collection « La Pléiade », 1967

Caillois, Roger, *L'homme et le sacré*, Paris, éditions Gallimard, Folio Essais, 1988

Callon, Michel, Lascoumes, Pierre et Barthe, Yannick, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Seuil, 2001

Campion-Vincent, Véronique et Renard, Jean-Bruno, *Légendes urbaines. Rumeurs d'aujourd'hui*, Paris, Payot, 2002

Campion-Vincent, Véronique et Renard, Jean-Bruno, *De source sûre. Nouvelles rumeurs d'aujourd'hui*, Paris, Payot, 2005

Canguilhem, Georges, *Le normal et le pathologique, augmenté de Nouvelles réflexions concernant le normal et le pathologique*, Paris, PUF/Quadrige, 2005

Carr, D., Dyte, D., Cameron, M.H., *Analysis of high risk and high severity groups among Motorcyclists*, Monash University, Vic Roads, 1995

Castel, Robert, *La gestion des risques*, Paris, éditions de Minuit, collection « Le sens commun », 1981

Castel, Robert, *L'insécurité sociale, qu'est-ce qu'être protégé ?*, Paris, éditions du Seuil, collection « La république des idées », 2003

Cathelat, Bernard, *Foreseen : le retour des clans*, Paris, Denoël, 1997

Centlivres, Pierre et Hainard, Jacques (dir.), *Les Rites de passage aujourd'hui. Actes du colloque de Neuchâtel*, Lausanne, L'Age d'Homme, 1986

Chantelat, Pascal, Fodimbi, Michel et Camy, Jean, *Sports dans la cité. Anthropologie de la jeunesse sportive*, Paris, L'Harmattan, collection « Espaces et Temps du Sport », 1996

Chateauraynaud, Francis et Torny, Didier, *Les sombres précurseurs – Une sociologie pragmatique de l'alerte et du risque*, Paris, éditions de l'EHESS, 1999

Chateauraynaud, Francis et Bessy, Christian, *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Paris, Métailié, 1995

Chevalier, Louis, *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris, pendant la première moitié du XIXème siècle*, Paris, Perrin, 2002

Clastres, Pierre, *La société contre l'Etat*, Paris, Les éditions de Minuit, 1974

Comte, Auguste, *Système de politique positive, ou traité de sociologie, instituant la Religion de l'Humanité*, Carilian-Coeury et Dalmont, Paris, tome 1, 1851 ; tome 2, 1852 ; tome 3, 1853 ; tome 4, 1854

Conein, Bernard, Dodier, Nicolas et Thévenot, Laurent (dir.), *Les objets dans l'action : de la maison au laboratoire*, Paris, Editions de l'EHESS, 1993

Corraze, Jacques, *Schéma corporel et image du corps*, Toulouse, Edouard Privat, 1973

Corcuff, Philippe, *La société de verre. Pour une éthique de la fragilité*, Paris, Armand Colin, collection « Individu et Société », 2004

Corbin, Alain, *L'avènement des loisirs 1850-1960*, Paris, Aubier, 1995

Cressey, Paul Goalby, *The Taxi-Dance Hall, A Sociological Study in Commercialized Recreation and City Life*, Chicago, The University of Chicago Press, 2008

Cuche, Denys, *La notion de culture dans les sciences sociales*, Paris, éditions La découverte, 2001

Cuisenier, Jean, *Penser le rituel*, Paris, PUF, collection « Ethnologies », 2006

-De Certeau, Michel, *L'invention du quotidien. 1. Arts de faire*, Paris, Gallimard, collection « Folio », 2002

Delannoy, Pascal et Viard, Jean (dir.), *Contre la barbarie routière*, Paris, éditions de l'aube, 2002

Deleuze, Gilles et Parnet, Claire, *Dialogues*, Paris, Flammarion, collection « Poche », 1999

Delbos, Geneviève et Jorion, Paul, *La transmission des savoirs*, Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1990

Descartes, René, *Le Traité des passions*, Paris, Editions du Rocher, 1996

Dodier, Nicolas, *Les hommes et les machines. La conscience collective dans les sociétés technicisées*, Paris, Métailié, 1995

Domecq, Jean-Philippe, *Ce que nous dit la vitesse*, Paris, Editions Pocket, 2000

Douglas, Mary, *Risk and Blame. Essays in Cultural Theory*, Londres, Routledge, 1992

Douglas, Mary, *Natural symbols : explorations in cosmology*, London/New York, Routledge, 1996

Douglas, Mary, *De la souillure. Essai sur les notions de pollution et de tabou*, Paris, La Découverte/Poche, collection « Sciences humaines et sociales », 2001

Dourlens, Christine, Galland, Jean-Pierre, Theys, Jacques et Vidal-Naquet, Pierre, *La conquête de la sécurité, gestion des risques*, Paris, l'Harmattan, 1991

Dubar, Claude, *La crise des identités. L'interprétation d'une mutation*, Paris, PUF, 2000

Dubet, François, *Sociologie de l'expérience*, Paris, Seuil, collection « La couleur des idées », 1994

Dumazedier, Joffre, *Vers une civilisation du loisir ?*, Paris, Le Seuil, collection « Points », 1972

Dumazedier, Joffre, *Révolution culturelle du temps libre 1968-1988*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1988

Dunning, Eric et Elias, Norbert, *Sport et civilisation, la violence maîtrisée*, Paris, Fayard, 1986

Duret, Pascal, *Les jeunes et l'identité masculine*, Paris, PUF, 1999

Duret, Pascal et Roussel, Peggy, *Le corps et ses sociologies*, Paris, Nathan, collection « 128 », 2003

Durkheim, Emile, *Textes 2 : Religion, morale, anomie*, Paris, Editions de Minuit, 1975
Durkheim, Emile, *Les formes élémentaires de la vie religieuse*, Paris, PUF, 1998

Durkheim, Emile, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, 2007

Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, 1998

Duvignaud, Jean, *La Genèse des passions dans la vie sociale*, Paris, PUF, 1990

-Ehrenberg, Alain, *Le culte de la performance*, Paris, Calmann-Lévy, 1991

Ehrenberg, Alain, *La fatigue d'être soi. Dépression et société*, Editions Odile Jacob, Paris, 2000

Eliade, Mircea, *Le sacré et le profane*, Paris, Gallimard, 1969

Elias, Norbert, *La civilisation des mœurs*, Paris, Presses Pocket, Collection « Agora », 1974

Elias, Norbert, *La société des individus*, Paris, Fayard, 1991

Elias, Norbert, *Engagement et distanciation, contribution à la sociologie de la connaissance*, Paris, Fayard, 1993

Ewald, François, *L'accident nous attend au coin de la rue. Les accidents de la circulation, histoire d'un problème*, Paris, La Documentation française, 1982

-Fabre-Vassas, Claudine, *La bête singulière. Les juifs, les chrétiens et le cochon*, Paris, Gallimard, 1994

Favre, Chantal, *Les motards : le phénomène moto, les jeunes et leur vie communautaire*, Toulouse, Privat, 1980

Favret-Saada, Jeanne, *Les mots, la mort, les sorts*, Paris, Gallimard, 1985

Fish, Stanley, *Is There a Text in This Class ? The Authority of Interpretive Communities*, Cambridge, Harvard University Press, 1980

Foucault, Michel, *Les mots et les choses*, Paris, Gallimard, 1966

Fournier, Valérie, *Les nouvelles tribus urbaines*, Paris, Georg, 1999

-Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000

Garfinkel, Harold, *Recherches en ethnométhodologie*, Paris, PUF, collection « Quadrige », 2007

Giddens, Anthony, *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994

Girard, René, *La violence et le sacré*, Paris, Grasset, 1972

Godelier, Maurice, *L'énigme du don*, Paris, Flammarion, Collection « Champs », 1996

Godelier, Maurice, *La Production des Grands Hommes*, Paris, Fayard, 1996

Godelier, Maurice et Panoff, Michel, *La production du corps*, Amsterdam, Editions des archives contemporaines, 1998

Goffman, Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 1 : La représentation de soi*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1973

Goffman, Erving, *La mise en scène de la vie quotidienne. Tome 2 : Les relations en public*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1973

Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*, Paris, Editions de Minuit, 1975

Goffman, Erving, *Les cadres de l'expérience*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1991

Goffman, Erving, *Asiles. Etudes sur la condition sociale des malades mentaux et autres reclus*, Paris, Editions de Minuit, 1968

Goguel d'Allondans, Thierry, *Rites de passage, rites d'initiation*, Laval, PUL, 2002

Goody, Jacques, *La raison graphique. La domestication de la pensée sauvage*, Paris, Editions de Minuit, collection « Le sens commun », 1979

Gorboff, Marina, *Premiers contacts : des ethnologues sur le terrain*, Paris-Budapest-Torino, L'Harmattan, 2005

Grafmeyer, Yves et Joseph, Isaac (dir.), *L'Ecole de Chicago, Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Aubier/RES, 1990

Grandvaux, Serge, *Lettres à un ami motard*, Millau, Editions Motards, 2007

Griaule, Marcel, *Dieu d'eau*, Paris, Fayard, 1966

Griaule, Marcel et Dieterlen Germaine, *Le Renard pâle*, Paris, Institut d'Ethnologie, 1965

Giddens, Anthony, *La constitution de la société. Eléments de la théorie de la structuration*, Paris, PUF, 1986

Giddens, Anthony, *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, 1994

Guthwirth, Jacques et Pétonnet, Colette (dir.), *Chemins de la ville*, Paris, éditions du CTHS, 1987

-Habermas, Jürgen, *L'espace public*, Paris, Payot, 1993

Hainard, Jacques et Kaehr, Roland, *Collections passion*, Neuchâtel, musée d'Ethnographie, 1982

Hainard, Jacques et Kaehr, Roland, *Objets prétextes, objets manipulés*, Neuchâtel, musée d'Ethnographie, 1984

Hall, Edward T., *La dimension cachée*, Paris, Points Seuil, 1978

Hannerz, Ulf, *Explorer la ville*, Paris, Editions de Minuit, 1983

Haraway, Donna, *Des singes, des cyborgs et des femmes. La réinvention de la nature*, Paris, Jacqueline Chambon, 2009

Hassoun, Jacques, *Les Passions intraitables*, Paris, Flammarion, 2000

Haudricourt, André-Georges, *La Technologie science humaine. Recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques*, Paris, Editions de la Maison des sciences de l'homme, 1987

Hegel, Georg Wilhelm Friedrich, *Phénoménologie de l'esprit*, Paris, Aubier, 1973

Hein, Fabien, *Le monde du rock : ethnographie du réel*, Paris, Irma, 2006

Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997

Hennion, Antoine, *La passion musicale : une sociologie de la médiation*, Paris, Métailié, 1993

Héritier, Françoise, *Masculin/Féminin. La pensée de la différence*, Paris, Odile Jacob, 1996

Héritier, Françoise, *Masculin/Féminin II. Dissoudre la hiérarchie*, Paris, Odile Jacob, 2002

Hervieu, Fabrice, *Une boussole pour la vie : les nouveaux rites de passage*, Paris, Albin Michel, collection « Essais clés », 2005

Herzlich, Claudine, *Réussir sa thèse en sciences sociales*, Paris, Armand Colin, Collection « 128 », 2005

Hirschman, Albert Otto, *Les passions et les intérêts*, Paris, Presses Universitaires de France, 1980

Hoggart, Richard, *La culture du pauvre*, Paris, Minuit, 1970

Hoquet, Thierry, *La virilité. A quoi rêvent les hommes ?*, Paris, Larousse, collection « les indéfinissables », 2009

Huizinga, Johan, *Homo ludens, essai sur la fonction sociale du jeu*, Paris, Gallimard, 1951

Hugues, Everett C., *Le regard sociologique. Essais choisis*, Paris, Editions de l'EHESS, 1996

-Jeanjean, Agnès, *Basses Œuvres : une ethnologie du travail dans les égouts*, Paris, éditions du CTHS, collection « Le regard de l'ethnologue », 2006

Jonas, Hans, *Le principe Responsabilité, une éthique pour la civilisation technologique*, Paris, éditions du Cerf, collection « Passages », 1990

Julien, Marie-Pierre et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, Collection « Connaissance des hommes », 1999

-Kaufmann, Jean-Claude, *La vie ordinaire. Voyage au cœur du quotidien*, Paris, Editions Greco, 1989

Kaufmann, Jean-Claude, *Le cœur à l'ouvrage : théorie de l'action ménagère*, Paris, Editions Nathan, collection « Essais et Recherches », 1997

Knafou, Rémy (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998

- *L'officiel du cycle, de la moto et du quad*, « Spécial statistiques », n°3743, Juillet 2007

Laburthe-Tolra, Philippe et Warnier, Jean-Paul, *Ethnologie Anthropologie*, Paris, PUF, 2003

Lagadec, Patrick, *La civilisation du risque. Catastrophes technologiques et responsabilité sociale*, Paris, Seuil, 1981

Laplantine, François, *L'anthropologie*, Paris, Payot, collection « Petite Bibliothèque Payot », 1995

Lardellier, Pascal, *Les nouveaux rites : du mariage gay aux Oscars*, Paris, Belin, collection « Nouveaux mondes », 2005

Latour, Bruno, *La science en action*, Paris, La Découverte, 1989

Latour, Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte, 1992

Latour, Bruno, *Petites leçons de sociologie des sciences*, Paris, Seuil, 1996

Latour, Bruno, *Le métier de chercheur : regard d'un anthropologue*, Paris, INRA, 1994

Latour, Bruno, *Nous n'avons jamais été modernes, essai d'anthropologie symétrique*, Paris, Editions La Découverte, 1997

Latour, Bruno, *L'espoir de pandore, pour une vision réaliste de l'activité scientifique*, Paris, Editions La Découverte, 2001

Latour, Bruno et Lemonnier, Pierre (dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques. L'intelligence sociale des techniques*, Paris, La Découverte, collection « Recherches », 1994

Laufer, Jacqueline, Marry, Catherine et Maruani, Margaret (dir.), *Le travail du genre. Les sciences sociales à l'épreuve des différences de sexe*, Paris, La Découverte, Collection « Recherches », 2003

Le Breton, David, *Corps et sociétés : essai de sociologie et d'anthropologie du corps*, Paris, Librairie des Méridiens, 1985
Le Breton, David, *Passions du risque*, Paris, Editions Métailié, 1991

Le Breton, David, *La chair à vif, usages médiaux et mondains du corps humains*, Paris, Métailié, 1993

Le Breton, David, *La sociologie du risque*, Paris, PUF, collection « Que sais-je ? », 1995

Le Breton, David, *Anthropologie de la douleur*, Paris, Métailié, 1995

Le Breton, David, *Les passions ordinaires : anthropologie des émotions*, Paris, Armand Colin, 1998

Le Breton, David, *L'adieu au corps*, Paris, Métailié, 1999

Le Breton, David, *Anthropologie du corps et modernité*, Paris, Presses Universitaires de France, collection « Quadrige », 2001

Le Breton, David, *Signes d'identité : tatouages, piercings et autres marques corporelles*, Paris, Métailié, 2002

Le Breton, David, *La sociologie du corps*, Paris, PUF, 2002

Le Breton, David, *Conduites à risque – Des jeux de mort au jeu de vivre*, Paris, PUF, 2002

Leroi-Gourhan, André, *Evolution et techniques.1 : L'homme et la matière*, Paris, Albin Michel, 1992

Leroi-Gourhan, André, *Evolution et techniques. 2 : Milieu et techniques*, Paris, Albin Michel, 1950

Leservoisier, Oliver et Vidal, Laurent (dir.), *L'anthropologie face à ses objets : nouveaux contextes ethnographiques*, Paris, Editions des archives contemporaines, 2007

Lévi-Strauss, Claude, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, collection « Terre humaine », 1955

Lévi-Strauss, Claude, *Mythologiques. 1. Le cru et le cuit*, Paris, Plon, 1964

Lévi-Strauss, Claude, *La pensée sauvage*, Paris, Presses Pocket, 1990

Lévi-Strauss, Claude, *Race et histoire*, Paris, Albin Michel/Unesco, 2001

Lévy, Jacques et Lussault, Michel (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographie à Cerisy*, Paris, Belin, collection « Mappemonde », 2000

Léziart, Yvon et Robène, Luc (dir.), *L'homme en mouvement, Volume 1 : Histoire et Anthropologie des techniques sportives*, Paris, Chiron, 2006

Léziart, Yvon et Robène, Luc (dir.), *L'homme en mouvement, Volume 2 : Techniques sportives et culture*, Paris, Chiron, 2006

Loret, Alain, *Génération glisse, dans l'eau, l'air, la neige…, la révolution du sport des « années fun »*, Paris, Autrement, 1995

-Maffesoli, Michel, *Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse*, Paris, Editions Méridiens-Klincksieck, 1988

Malinowski, Bronislaw, *Les argonautes du Pacifique occidental*, Paris, Gallimard, collection « Tel. », 1989

Malinowski, Bronislaw, *Journal d'ethnographe*, Paris, Seuil, 1985

Martineau, François, *Nous les motards*, Paris, Rabelais, 1973

Maruani, Margaret (dir.), *Femmes, genre et sociétés. L'état des savoirs*, Paris, La découverte, 2005

Marx, Karl, *Le capital. Critique de l'économie politique*, 3 tomes, Paris, Editions sociales, 1976

Mauss, Marcel, *Manuel d'ethnographie*, Paris, Payot, 1947

Mauss, Marcel, *Œuvres I, Les fonctions sociales du sacré*, Paris, Editions de Minuit, 1968

Mauss, Marcel, *Sociologie et anthropologie*. Paris, P.U.F., collection « Quadrige »,1989

Méchin, Colette, Bianquis, Isabelle et Le Breton, David (dir.), *Anthropologie du sensoriel*, Paris, L'Harmattan, 1998

Menegaldo, Hélène (dir.), *Figures de la marge. Marginalité et identité dans le monde contemporain*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, collection « Sociétés », 2002

Mennesson, Christine, *Etre une femme dans le monde des hommes*, Paris, L'Harmattan, collection « Sports et société », 2005

Michel, Franck, *Voyage au bout de la route, Essai de socio-anthropologie*, Paris, Editions de l'aube, collection « essai », 2004

Micoud, André, *Des Hauts-lieux*, Gap, Éditions du CNRS, 1991

Mignon, Patrick, *La passion du football*, Paris, Editions Odile Jacob, 1998

Morin, Edgar, *L'homme et la mort*, Paris, Seuil, 1976

Morin, Edgar, *Sociologie*, Paris, Fayard, 1984

-Parlebas, Pierre, *Contribution à un lexique commenté en science de l'action motrice*, Paris, INSEP, 1981

Perec, Georges, *L'infra-ordinaire*, Paris, Seuil, 1989

Peretti-Watel, Patrick, *Sociologie du risque*, Paris, Armand Colin, 2000

Pervanchon, Maryse, *Du monde de la voiture au monde social. Conduire et se conduire*, Editions l'Harmattan, collection « Logiques sociales », 1999

Picon, Antoine, *La ville territoire des cyborgs*, Besançon, Editions de l'Imprimeur, 1998

Piette, Albert, *Ethnographie de l'action, l'observation des détails*, Paris, Métailié, 1996

Pirsig, Robert, *Traité du zen et de l'entretien des motocyclettes*, Paris, Seuil, 1978

-Queval, Isabelle, *S'accomplir ou se dépasser*, Paris, Gallimard, 2004

-Renard, Jean-Bruno, *Rumeurs et légendes urbaines*, Paris, Presses Universitaires de France, collection « Que-Sais-Je ? », 2006

Renouard, Jean-Marie, *As du volant et chauffards, Sociologie de la circulation routière*, Paris, L'Harmattan, Collection « logiques sociales », 2000

Rivière, Claude, *Les rites profanes*, Paris, PUF, collection « Sociologie d'aujourd'hui », 1995

Rony, Jérôme-Antoine, *Les passions*, Paris, PUF, collection « Que-sais-je ? », 1994

Rosolato, Guy, *Le sacrifice, repères psychanalytiques*, Paris, PUF, Collection « Quadrige », 2002

Roux, Jacques (dir.), *Être vigilant. L'opérativité discrète de la société du risque*, Saint-Etienne, publications de l'Université de Saint-Etienne, collection « Matières à penser », 2006

-Scarry, Elaine, *The Body in Pain : The Making and Unmaking of the World*, New York, Oxford University Press, 1988

Schütz, Alfred, *Le chercheur et le quotidien*, Paris, Klincksieck, 2008

Segalen, Martine, *Rites et rituels contemporains*, Paris, Armand Colin, collection « 128 », 2005

Simondon, Gilbert, *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris, Aubier/Res, 1989

Sohn, Anne-Marie, *« Sois un homme ». La construction de la masculinité au XIXème siècle*, Paris, Seuil, 2009

Stenou, Katérina, *Images de l'autre. La différence : du mythe au préjugé*, Paris, Le Seuil/Unesco, 1998

Strauss, Anselm, *Miroirs et masques. Une introduction à l'interactionnisme*, Paris, Métailié, 1992

Strauss, Anselm, *La trame de la négociation. Sociologie qualitative et interactionnisme*, Paris, L'Harmattan, collection « logiques sociales », 1992

Studeny, Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII*^{ème} *siècle - XX*^{ème} *siècle*, Paris, Editions Gallimard, NRF, 1995

-Thomas, Louis-Vincent, *Anthropologie de la mort*, Paris, Bibliothèque scientifique Payot, 1975

Theys, Jacques et Fabiani, Jean-Louis, *La société vulnérable : évaluer et maîtriser les risques*, Paris, Presses de l'Ecole Normale Supérieure, 1987

Thompson, Hunter S., *Hell's Angels*, Paris, Robert Laffont, collection « Domaine étranger », 2004

Tocqueville, Alexis de, *De la démocratie en Amérique*, Paris, Gallimard, 1986

Trasher, Frederic, *The Gang : a study of 1313 gangs in Chicago*, Chicago, The University of Chicago Press, 1927

-Van Gennep, Arnold, *Les Rites de passage*, Paris, Editions Picard, 1981

Veblen, Thornstein, *Théorie de la classe de loisir*, Paris, Gallimard, 1970

Verdier, Yvonne, *Façons de dire, façons de faire. La laveuse, la couturière, la cuisinière*, Paris, Gallimard, 1979

Viard, Jean, *Le tiers espace, essai sur la nature*, Paris, Méridiens Klincksieck, 1990

Viard, Jean, *Eloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, Paris, Editions de l'Aube, 2006

-Wacquant, Loïc, *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille, Agone, 2002

Warnier, Jean-Pierre, *Le paradoxe de la marchandise authentique. Imaginaire et consommation de masse*, Paris, L'Harmattan, 1994

Warnier, Jean-Pierre, *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, PUF, 1999

Weber, Max, *Essais sur la théorie de la science*, Paris, Pocket, 1992

Weber, Florence, *Le travail à côté. Etude d'ethnographie ouvrière*, Paris, Editions de l'EHESS, 2001

Weber, Max, *Le savant et le politique : une nouvelle traduction*, Paris, La Découverte, 2003

Welzer-Lang, Daniel (dir.), *Nouvelles approches des hommes et du masculin*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, 2000

Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995

-Yonnet, Paul, *La montagne et la mort*, Paris, Editions de Fallois, 2003
Yonnet, Paul, *Huit leçons sur le sport*, Paris, Gallimard, collection « Bibliothèque des Sciences Humaines », 2004

-Zonabend, Françoise, *La presqu'île au nucléaire*, Paris, Editions Odile Jacob, 1989

Zheng, Lihua, *Les chinois de Paris et leurs jeux de face*, Paris, L'Harmattan, 1995

BIBLIOGRAPHIE : THESES, RAPPORTS, MEMOIRES

-Arnold, Frank Rickabaugh, « Ordinary Motorcycle Thrills. The circulation of Motorcycle Meanings in American Film and Popular Culture », Thèse de doctorat de Philosophie de l'University of Southern California, non publié, 1997

-Bessaguet, Jean-Pierre, « Analyse des composantes psychosociales du phénomène motocycliste », Thèse de doctorat de Sociologie de l'Université Paris VII, non publié, 1977

-Chapelon, Jean et Lagache, Maryse, « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005 », Rapport de l'ONISR, La Documentation française, Paris, 2008

Chevrier, Stéphane et Moreau, Christophe, avec la collaboration de Pyrka, Roger, « Les jeunes et le cyclomoteur. Transformation de la machine et de la personne », Rapport de l'Association Rennaise d'Etudes Sociologiques (ARES), La Documentation Française, Rennes, 2002

-Duret, Pascal, « Les usages sociaux de la moto », Thèse de doctorat en Sociologie de l'Université Paris VIII, Paris, non publié, 1986

-Filou, Claude, « Constitution d'un fichier des principales caractéristiques des motocycles et mise en relation avec les données d'accidents », Rapport de recherche de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, La Documentation Française, Paris, 1998

Filou, Claude, « Analyse de l'exposition au risque des motocyclistes, principaux résultats issus de l'enquête SOFRES 1999 », Rapport de recherche de l'INRETS, La Documentation Française, Paris, 2000

Filou, Claude, Lagache Maryse, Decamme, Colette et Chapelon Jean, « La sécurité des motocyclettes en 2001. Etude sectorielle », Rapport de l'ONISR, La Documentation Française, Paris, 2002

Fuglsang, Ross Stuart, « Motorcycle menace : media genres and the construction of a deviant culture », Thèse de doctorat en Communication de l'University of Iowa, non publié, 1997

-Jeanjean, Agnès, « Basses Œuvres. Ethnologie d'un réseau technique urbain : les égouts de Montpellier », Thèse de doctorat d'Ethnologie de l'Université Paris V, non publié, 1998

-MAIDS (Collectif), « MAIDS : Motorcycle Accidents In Depth Study », rapport de l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM), 2004

« Motocyclettes - Grands thèmes de la sécurité routière en France », Rapport de l'ONISR, La Documentation Française, Paris, Février 2008

-Oudin, François, « Les motards : formation et rapport au monde », mémoire de maîtrise d'Ethnologie de l'Université Paul Verlaine de Metz, non publié, 2001

Oudin, François, « La passion de la moto comme figure du risqué et de l'incivilité », mémoire de DEA des Université Paul Verlaine, Metz et Marc Bloch, Strasbourg, non publié, 2002

-Peetroons, Lucas, « Être motard à Bruxelles », mémoire de TFE de l'Université Libre de Bruxelles, non publié, 2003

Posnansky, Gary Ross, « Communication and the counterculture: An ethnographic analysis of communication use in the motorcycle gang », Thèse de doctorat en Communication, The Florida State University, non publié, 1988

-Quinn, James Francis, « Outlaw motorcycle clubs : a sociological analysis », Thèse de doctorat en Arts de l'University of Miami - Coral Gables, non publié, 1983

-Studeny, Christophe, « Le vertige de la vitesse : l'accélération de la France (1830-1940) », Thèse de doctorat de Sociologie de l'EHESS-Paris, non publié, 1990

-« Voitures de tourisme - Grands thèmes de la sécurité routière en France », Rapport de l'ONISR, La Documentation Française, Paris, Février 2008

Völker Frédéric, « L'existence sociale des motards, Introduction à une sociologie des motocyclistes en France », Mémoire de Maîtrise de sociologie de l'Université de Provence Aix-Marseille I, non publié, 2002

-Winance, Myriam, « Thèse et prothèse. Le processus d'habilitation comme fabrication de la personne. L'Association Française contre les Myopathies face au handicap », Thèse de doctorat de Sociologie de l'Ecole des Mines de Paris, non publié, 2001

Résumé

Nous affirmons que la perspective consistant à aborder l'usage de la motocyclette comme figure de la prise de risque détourne du sens de ce que les motards nomment une « passion ».
Nous proposons alors, par cette thèse, de faire un pas de côté et d'étudier non l'extrême mais le quotidien, par une observation participante menée sur une période de long terme. Nous cheminerons alors du « passage » du permis moto à la pratique assidue de ce qui fait la banalité et la diversité du vécu de ceux qui se disent « passionnés de moto ». Nous réalisons de cette manière une ethnologie des motards attentive à leurs biographies.
Par cette approche, nous avons recueilli des discours et observé des pratiques dépassant la seule question du risque, par le désir motard d'un être au monde spécifique. L'engagement de la machine, intermédiaire entre l'homme et le monde, s'accompagne d'un univers de sens peu connu. Il se compose d'un ensemble de connaissances, de techniques du corps et de « valeurs motardes », permettant de donner sens aux discours et aux actions des motards rencontrés. Donner du sens consiste alors à dire un ordre possible du monde, ainsi qu'à le questionner.

Dépassant l'image stéréotypée des motards, nous saisissons qu'ils se servent d'une machine afin d'énoncer et de réorganiser les oppositions anthropologiques fondamentales qui permettent d'interagir avec notre environnement. Par la pratique et les motifs d'actions mobilisés, les motards réinterprètent les fondements des relations homme/femme, sauvage/domestique, risque/sécurité et vie/mort.
Agissant dans un univers figurant temporairement cet être au monde alternatif, ils expriment ce qu'est, à leurs yeux, un Homme accompli.

Title

Day-to-day Ethnology of Motorcycle Enthusiasts

Abstract

The argument developed in this PhD thesis is that considering the use of motorbikes as a symbol for risk taking reduces the meaning of what bikers call « passion ». It is therefore suggested to take a different view and - instead of studying extreme aspects - take interest in the bikers' daily routine by means of long-term participating observation. From the taking of the motorcycling license to regular bike riding, attention is focused on the banality and diversity of the life of those who call themselves "motorbike enthusiasts". An ethnology of bikers, true to their lives, is thus being sketched.
Thanks to this approach, it has been possible to collect utterances and observe practices that go beyond the sole issue of risk, through the biker's desire of belonging to a specific world. The involvement of the machine - interface between men and world - is coupled with a universe the meaning of which is little known. It is made of know-how, bodily techniques and "bikers' values" that give sense to the statements and actions of the encountered bikers. To give sense here means both articulating a possible world organization and questioning it.

Beyond the stereotyped image of bikers, their use of a machine is a way to state and reorganize fundamental anthropological oppositions that allow interaction with our environment. By their practice and the motivations to their actions, bikers reinterpret the fundaments of man/woman, savage/servant, risk/security and life/death relations.
Acting in this universe that temporarily features beings belonging to an alternative world, they express what in their eyes is an accomplished Human being.

UNIVERSITE PAUL-VERLAINE - METZ

ECOLE DOCTORALE PIEMES

Centre Régional Universitaire Lorrain d'Histoire (CRULH)

Thèse pour obtenir le grade de docteur de l'Université Paul Verlaine de Metz

Discipline : Ethnologie

Présentée et soutenue publiquement par

François OUDIN

ANNEXES

Ethnologie du quotidien des « passionnés de moto ».

Construction d'un être au monde par l'investissement d'une machine.

Thèse dirigée par Liane MOZERE

Soutenue le 16 juin 2009

SOMMAIRE

ANNEXE 1
Qu'entend-on par « moto », « motard » et « permis moto » ? 5
-La moto. 5
-Le motard. 6
-Le permis moto. 7

ANNEXE 2
Exemples de carnets de terrain. 8
Exemple 1 : bourse moto. 8
Exemple 2 : balade ordinaire. 11

ANNEXE 3
Présentation des informateurs privilégiés 13

ANNEXE 4
Les événements principaux des carrières motardes et leur influence sur la « passion de la moto ». 17

ANNEXE 5
La documentation fournie par les informateurs. 21

ANNEXE 6
« Faire au mieux » sur le terrain. 22

ANNEXE 7
Deux événements fondateurs de la sociabilité motarde : le Tourist Trophy (TT) et l'Altes Elefantentreffen (AE). 24

ANNEXE 8
L'image de la passion de la moto dans la presse non spécialisé : exemple illustratif. 30

ANNEXE 9
Filmographie indicative (œuvres visionnées) 32

ANNEXE 10
« Parfois, j'ai honte d'être motard ! » 34

ANNEXE 11
Exemples de « récits de la honte »
« Caler en terrasse » … 39
« J'ai oublié de poser le pied »… 39
« Saluer ou conduire……..il faut choisir »… 40
« Rien ne sert de courir » … 41

ANNEXE 12
Les différents types de moto. 43

ANNEXE 13
Pourquoi parler de groupe des motards ? 54

ANNEXE 14
Un moyen de locomotion principalement urbain. 57

ANNEXE 15
L'attachement motard à la marque. 58

ANNEXE 16
La « passion de la moto » : une tendance historique à l'augmentation en volume. 61
-Une moto « charnière » : la CB 750 Honda. 62
-Une démocratisation en volume. 62
-Evolution depuis les années 70. 64

ANNEXE 17
Le choix du type de moto : une piste de recherche inexploitée. 67

ANNEXE 18
Lexique du langage motard 69

ANNEXE 19
Historique du traitement de l'objet en Sciences humaines et sociales. 76
-Du lointain au proche, entre ethnologie et sociologie. 76
-De l'innovation à l'utilisation : l'usage. 78

ANNEXE 20
Le corps comme « personne » et non comme objet : de Marcel Mauss au groupe Matière à Penser. 80

ANNEXE 21
L'augmentation des vitesses et le monde de la moto
-L'invention et la progression de la vitesse. 81
-Une augmentation historique des performances des motos. 83
-Comprendre cette augmentation : périodisation de l'évolution technique des motos. 84

ANNEXE 22
La dimension esthétique de la moto : l'œuvre d'art comme exception. 86

ANNEXE 23
Une spécificité du domaine français : le bridage de la puissance des motos. Essai d'interprétation. 90
-Conséquences techniques et sociales. 91
-« La moto qui dépasse les bornes. » 91
-Un principe rejeté unanimement par les motards. 92

ANNEXE 24
La passion de la moto au regard de la catégorie du sauvage : détails. 94
-Le désordre comme questionnement. 94
-Des indices du contact avec le sauvage. 95
-La « passion ordinaire » comme domaine des possibles. 96
-Une mise en cause de la loi des hommes. 97
-Les dimensions sauvages de la passion de la moto. 98
-Le noir. 99
-Dissimuler son identité. 101
-Se démarquer, « *dépasser* ». 102
-Une « affaire d'hommes ». 103
-Puissance masculine et passivité féminine. 104
-L'incarnation du désordre : l'accident. 105
-« L'ensauvagement » suppose une exposition. 105
-Le trouble à l'ordre du quotidien comme registre mobilisable. 106
-La maîtrise de la puissance, de la menace. 107
-La « passion » questionne, par la menace, l'ordre du monde. 108
-La sauvagerie accompagne-t-elle le progrès technique ? 108
-Une image sacrificielle ? 109
-Dompter le désordre : l'apport de G. Balandier. 110
-Dompter le désordre par le sacrifice ? 110
-Puissance et désordre. 112

ANNEXE 25
Accroissement de la mobilité, limites de l'espace : éclairage par l'usage de la moto. 113
-Une tendance à l'augmentation de la mobilité. 113
-Les limites à l'augmentation de la mobilité : la croissance de la vitesse se heurte aux limites de l'espace. 114

ANNEXE 26
Piste de recherche : l'usage de la machine comme expression du désir de maîtrise de l'espace. Du sentiment de maîtrise au mythe/rêve de l'envol.
-Abolir symboliquement par la machine les limites de l'espace et du temps. 116
-Parcourir l'espace de manière performante : entre réalité et désir. 117
-Un vieux rêve humain symboliquement à portée : l'envol. 118
-« *Piloter* » et non conduire. 118
-Les similarités entre industrie moto et aviation. 119
-Du désir humain d'envol… 120
-…à un Icare contemporain ? 121

ANNEXE 1

Qu'entend-on par « moto », « motard » et « permis moto » ?

-La moto.

On suppose que le terme a été inventé fin 19ème siècle, il est en tout cas déposé depuis 1897, alors que les frères Werner se lancèrent dans la construction de deux roues à moteur sous la marque « motocyclette ». Le mot est ensuite passé dans le langage courant, comme nous y sommes familiarisés (à l'image des « mobylettes » et autres « frigidaires »).
Etymologiquement, « moto » signifie la présence d'un organe de propulsion, alors que « cycle » vient du grec « cyclos » qui signifie cercle. La motocyclette est donc un engin à roues (deux) doté d'un moteur. A l'origine la motocyclette est dérivée de la bicyclette et reprenait donc son architecture générale en lui ajoutant un moteur. Parmi les premiers modèles de moto figurent d'ailleurs en bonne place des vélomoteurs, simples bicyclettes dotées de la propulsion mécanique. Plus tard la catégorie des vélomoteurs désignera les cyclomoteurs légers, à l'image du célèbre Solex.

Techniquement, la motocyclette, ou moto, se compose des mêmes éléments essentiels depuis son apparition : deux roues, un moteur (dont le type varie selon l'époque : à vapeur, à explosion, etc.), un cadre (là aussi évoluant, du bois au carbone, en passant par l'aluminium), un réservoir de carburant, un guidon et une selle, éventuellement une fourche et des suspensions. Cela est toujours le cas aujourd'hui. Cette base peut être l'objet d'ajouts, à l'image d'un carénage, d'une bagagerie souple ou rigide, d'un « *panier* »[1] ou « *side-car* » et d'évolutions techniques, en lien avec les matériaux utilisés (invention du pneumatique puis de la chambre à air, ou encore des méthodes permettant de travailler le métal, par exemple) et aux inventions (nouveaux types moteur : deux-temps et quatre-temps, moteur rotatif, etc. mais aussi apparition des tambours de freins, puis des disques, etc.).
La motocyclette est un deux-roues motorisé, que tous les dictionnaires précisent être de cylindrée moteur supérieure à 125 centimètres cubes.

[1] Le terme « *panier* » fut utilisé lors de l'apparition des premiers « side-car », construits en osier. Ils ressemblaient alors à de gros paniers, du fait du matériau commun.

Ajoutons que la moto est monotrace, ses deux roues étant placés l'une devant l'autre et non latéralement.

-Le motard.

Le motard est un individu qui utilise une moto, qu'elle lui appartienne ou non, et qui est détenteur de la licence adéquate[2], à savoir, en France, le permis de catégorie A. Obtenir le permis moto ne suffit pas à être désigné comme motard, il faut également posséder une machine, ou avoir un accès à une machine. Ainsi de nombreux individus « *passent* » le permis A par « *défi* » ou « *challenge* », sans jamais posséder le dit véhicule par la suite. Lors de la session de terrain au sein d'une moto-école, nous avons ainsi pu rencontrer plusieurs candidats n'ayant nullement l'intention d'acquérir une moto suite à leur réussite à l'examen. Il s'agissait des aînés de la promotion, tous âgés de plus de 50 ans, souhaitant « *depuis longtemps* » passer le permis, selon leur dires. Cette catégorie spécifique de personnes n'entrera d'ailleurs pas dans le cadre de ce travail. La raison en est simple : je ne pouvais les rencontrer et les reconnaître sur le terrain, car ces individus ne circulent pas à moto, même s'ils participent parfois à la sociabilité motarde, en se rendant, par exemple, au salon annuel de la moto de la ville la plus proche. Ils gravitent donc autour du monde des motards, y posant un pied de temps à autre pour le retirer aussitôt.

Nous entendrons donc par motard un individu engagé dans une carrière de motard, dont le point de départ obligatoire est le « *passage du permis moto* » et l'acquisition de l'objet de la passion. Une fois la carrière engagée elle peut présenter différentes durées, des interruptions, voire l'arrêt. L'individu restera considéré comme motard dans le cadre de ce travail. Il s'agit en effet de questionner les parcours et les pratiques, non de critiquer l'abandon de la passion en attribuant le statut de motard aux seuls pratiquants actuels, d'autant plus qu'une carrière longue et ininterrompue est un cas relativement rare.

[2] Nous ne nous situons pas pour autant comme adoptant un point de vue « légaliste ». Ce choix correspond simplement à l'immense majorité des cas pratiques. Quelle place donner aux « motards sans permis » au sein de notre terrain ? Nous l'ignorons, sachant que nous avons pu rencontrer certains individus qui, suite à une sanction, se sont vu retirer leur licence, tout en continuant à pratiquer. Ce cas marginal est pourtant bien plus fréquent que celui d'individus n'ayant jamais obtenu leur licence, d'après nos constats.

-Le permis moto.

Le « permis moto » considéré ici est le permis de catégorie A, à savoir celui donnant accès à l'ensemble des machines produites et en vente dans un contexte, le plus souvent national. Nous n'avons pas étudié les spécificités des permis des différents pays fréquentés lors du terrain. A l'heure de l'harmonisation européenne les différences ne seraient perceptibles que par le biais d'une nouvelle phase de terrain. Nous reculons donc ici devant l'ampleur de la tache et n'évoquerons que le permis moto au sein du domaine français, le seul que nous avons pu approcher sur le terrain.

Nous écartons volontairement ici une catégorie proche : le permis AL, ou permis « moto légères ». En premier lieu car ces véhicules peuvent être conduits par des individus détenteurs du seul permis B (auto) depuis plus de deux ans. L'accès à l'objet n'est donc pas uniquement possible par un chemin. Comparer les différences de pratique selon un début de carrière après une formation au permis AL ou une équivalence serait certainement enrichissant, ce n'est pourtant pas l'objet de cette thèse. De plus, pour de nombreux motards, la moto légère est une « sous-moto », au sens péjoratif du terme, sans qu'il s'agisse là d'une généralité. Elle se définie par l'absence de quelques caractéristiques essentielles : puissance, vitesse, autonomie, image statutaire, etc.

C'est pour cela que ma décision d'acquérir une moto légère suite au passage du permis A a suscité l'incrédulité des « autochtones » : pourquoi donc se limiter, voire se priver ? La moto légère reste un choix honorable dans un seul cas de figure : lorsque ce choix est le seul possible. Ainsi, les passionnés dont la carrière débute le plus tôt ne sont guère critiqués et leur statut de motard n'est jamais mis en doute. Le permis AL est en effet accessible dès 17 ans, alors que le permis A ne l'est qu'à 18 ans. Sans doute cette incapacité à attendre l'échéance de la majorité incite-elle à penser un vif engagement dans la passion, empêchant la contestation du statut de motard. Il n'en était pas de même de mon choix, basé sur des critères économiques.

ANNEXE 2

Exemples de carnets de terrain.

Exemple 1 : bourse moto.

Rassemblement le 30/10/05 : bourse d'échange moto à Commercy (55 Meuse). Lieu : le château « Stanislas » sur la grande place de Commercy.

Je me rends donc ce dimanche à Commercy en prenant tout d'abord l'autoroute puis la route nationale sur environ 20 kilomètres. Lors de ce trajet aller (Metz-Commercy) je rencontre de nombreux motards qui me dépassent. Au fur et à mesure que l'on approche du lieu prévu les groupes se font plus denses. Je roule de temps à autre derrière un groupe. L'un d'entre eux a attiré mon attention par sa manœuvre : le motard de tête de groupe me dépasse ainsi que le camion qui me précédait dans une partie sinueuse. Celui-ci est en plein virage mais le motard reste sur la voie de gauche et fait un signe de la main pour que ses suiveurs dépassent sans visibilité sur sa simple indication, la confiance semble donc de mise au sein du groupe et permet une certaine prise de risque par la complicité en conduite issue de ce langage non verbal. Ce langage sera également illustré par le dépassement par un motard d'une automobile qui, ayant aperçu le motard, a serré le bas-côté à droite. Ce premier tend alors sa jambe droite qui quitte le cale-pied afin de remercier l'automobiliste. Parfois le passager se voit attribuer ce rôle. Ce geste de courtoisie est assez général mais pas systématique.

J'arrive au château, un grand nombre de motos est garé devant la grille du château, j'estime qu'elles sont environ 200. Le prix de l'entrée est de 10 francs (1,5 euros environ). Une personne vous applique alors un tampon sur le bras dont la sérigraphie consiste en une petite moto. On peut alors entrer et sortir librement. Les gens présents s'auto disciplinent et font la queue alors que l'on pourrait facilement rentrer sans payer (personne ne contrôlait les tampons lorsque je suis arrivé). De nombreux groupes entrent alors qu'une seule personne va payer pour l'ensemble, la confiance organisateurs-participants semble de mise, cela est-il du au fait que tous sont motards ? Les organisateurs sont en effet les membres du moto club de Commercy.

Dans la grande cour du château on trouve quelques stands de pièces et de motos d'occasion ainsi que des accessoires divers : vêtements, guidons, clignotants, un stand ne comporte que des vêtements cuirs de toutes sortes (du blouson aux sous-vêtements en passant par le pantalon et les gants). L'ambiance est décontractée. Tapes dans le dos. Plaisanteries. On trouve également une exposition de cyclomoteurs 50cm3 peints ou modifiés (« tuning ») destinée à intéresser les plus jeunes en les faisant participer à une activité créative en lien avec le deux roues. Les exposants aiment parler de leur moto et sont intarissables. J'ai entendu une personne dire : « Allez, on fait un peu de bruit » et démarrer une moto d'exposition (ancienne) puis accélérer sous l'œil attentif des motards et autres visiteurs, le silence s'est alors fait, il semble que le son de la moto soit une de ses caractéristiques importantes. Quelques véhicules militaires légers datant de la 2ème Guerre Mondiale sont exposés et font figure de curiosité, l'attrait de ce type de véhicule semble être en premier lieu leur caractère ancien mais l'attention des motards se focalise plus sur les motos diverses comprenant des modèles de 1960 environ à nos jours (« elle devrait être dans un musée », entendu par deux fois).

La buvette et les tables qui y sont rattachées occupent la moitié de l'espace extérieur délimité par la cour du château, la convivialité est recherchée et les discussions, parfois très agitées, vont bon train. Les gens viennent seuls, à deux ou en groupe mais la communication semble généralement très aisée. Deux phrases redondantes pour engager la conversation : « c'est quoi ta bécane ? » ; « tu viens d'où ? » (ou « tu viens de loin ? »).

La cour extérieur se voit complétée par une aile du château où se trouve une salle d'exposition de motos anciennes restaurées : de 1930 à 1970 environ, de vieilles Peugeot, Velorex, BSA, Montesa, entre autres. La nostalgie est alors palpable et les motards les plus anciens font de nombreux commentaires aux « petits jeunes », terme utilisé par une personne avec laquelle j'ai conversé, tels que moi (« tu peux pas connaître mais à l'époque on avait déjà inventé l'essentiel ! » ; « tout ce que tu connais aujourd'hui, ça vient de ces marques là »). L'attachement au passé et à ce qu'il représente en termes d'expérience de la moto est alors évident. On trouve également dans cette grande salle un stand de revues anciennes, entre 1960 et 1975, qui attire beaucoup de monde. Ce stand présente également des revues techniques, on peut alors avancer sans se tromper l'importance de l'aspect « mécanique » et de sa connaissance. Cette salle est plus calme que la cour extérieure. Les gens en font tous le tour dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, sans bousculade aucune, ils semblent bien disciplinés, comme emprunts d'un certain respect envers ces témoignages du passé et le

travail qui a du être accomplis pour les restaurations (« y'a du boulot », « il a pas compté ses heures », « il faut préserver notre patrimoine »).
L'attrait principal reste cependant l'avant du château c'est à dire hors exposition et stands, là ou toutes les motos des visiteurs sont garées. Les personnes présentes n'ont de cesse de les détailler et d'échanger leurs avis sur tel ou tel modèle (« elle marche bien ? », « ça monte à combien ? », « tu l'as acheté où ? », « c'est la nouvelle ? »). Une vraie connaissance de la production motocycliste semble générale, le nombre de noms de modèles évoqués en quelques minutes est époustouflant (souvent la forme du listing des modèles possédés depuis le passage du permis : « moi j'ai commencé avec une Diversion, après j'ai pris le thundercat », « j'ai eu une Futura, après la Tomcat et là la ZZR »). Les contacts sont aisés, je me trouve sollicité à plusieurs reprises quant à mon véhicule qui est assez ancien (« elle est de quelle année ? », « j'avais la même il y a 20 ans ! », « elle est en bon état pour son âge », « on ne demande pas son âge à une vieille dame »). Les motos m'ont semblé être garées en exposition, comme dédiées aux passants et à la discussion, la position de la machine va en ce sens et présente généralement de façon valorisante le profil de la moto et ses échappements. (« sympa celle là », « t'as vu les pots sous la selle ? », « pas mal la peinture ») Notons que les motos n'ont pas d'antivol ce qui va également dans le sens d'une présentation dédiée à l'esthétique ou le « pratique » incarné par l'antivol n'a pas sa place. Le rêve permis par le regroupement de toutes ces motos est entretenu par l'oubli des considérations habituelles telles que le soucis de préservation de sa machine du vol.

Après avoir longuement déambulé dans et hors de ce rassemblement (environ 2 heures) je quitte le site et reprend la route. Lors de la traversée du village suivant je rencontre un contrôle de police. De nombreux appels de phare m'en avaient auparavant informé. Le contrôle est simple : le gendarme m'a demandé ma carte grise et mon permis de conduire, il a fait le tour du véhicule en l'observant puis m'a dit de circuler. Malgré ma politesse il n'a pas répondu à mon « bonjour » ni à mon « au revoir, bonne fin de journée », les motards sont-ils mal perçus des forces de l'ordre ? Peut-être car la conduite de certains, notamment après la buvette, peut donner une mauvaise image. Ce fait doit être relativisé par le peu d'estime que je porte au mélange de la conduite (moto entre autres) et de l'alcool que j'estime être hautement périlleux et étant le fait d'irresponsables notoires. Il faudra tenir compte de cet élément pour relativiser mon récit. Je rentre par le même chemin. De nombreux motards me doublent. L'un d'entre eux reste longtemps sur la file de gauche (route nationale) et sa

passagère fait un geste du bras à l'horizontale, d'arrière en avant, comme pour dire : allez-y ! D'autres motards doublent alors l'auto, sans visibilité mais sur leur foi dans ce signe.

Exemple 2 : balade ordinaire.

Virée le 25/10/03 : ballade à moto avec David sur routes départementales « viroleuses » des environs de Metz. (Les expressions entre guillemets sont dues à David.)

Ce type de route est le stéréotype de la « route à motards », les virages incessants obligent à constamment réajuster sa trajectoire et sa vitesse, le motard est toujours actif et doit choisir le bon mouvement au bon moment. Une véritable recherche de « sensations » par la conduite est alors permise, la sensation de maîtrise est prisée, les « dépassements » sont qualifiés d'attrayants mais doivent être bien réalisés sans quoi le conducteur sera mécontent et réitérera l'expérience jusqu'à parvenir à une manœuvre correcte. David me fait remarquer que mes feux de croisement sont éteints et ne permettent pas aux autres usagers de bien me voir, la considération pour la sécurité est au cœur de la pratique. Cependant David semble éprouver un certain plaisir à « se faire peur » notamment lorsqu'il a emprunté un virage se refermant à trop grande vitesse et qu'il s'est retrouvé « hors trajectoire », ayant surestimé le rayon du virage alors qu'il me dépassait il n'a eu d'autre alternative que de « prendre les freins » et de « chercher l'échappatoire » c'est à dire une possibilité de sortie de route sans casse grave. Un petit sentier en milieu de virage a alors fait l'affaire et lui a permis de « rattraper la situation ». Cette conduite, voire ce « pilotage » dédié au plaisir comprend nécessairement ce type de problème qui a d'ailleurs beaucoup fait rire David. Cela relève-t-il d'une satisfaction du survivant ? La thématique du risque est à nouveau évoquée à propos de la dangerosité des « traversées de village ». L'évocation d'une route « sinueuse », « longue », « lisse » et « sans villages » voire « sans voitures » suit alors. Selon David une telle route existe dans le département de la Meuse : 50 kilomètres de virages sur un bitume impeccable et sans aucune habitation à proximité d'où une « circulation très réduite ». Ce fait permet alors d'assouvir son attrait marqué pour la vitesse, tout au long de notre périple celle-ci est toujours supérieure à celle des automobiles, aucun véhicule ne nous a dépassé. David me double régulièrement et disparaît quelques temps avant de m'attendre. Il pilote parfois en prenant ses virages en « déhanché », technique propre à la compétition, ou du moins à la pratique sur circuit, qui permet une « plus grande vitesse de passage en courbe ». La vitesse n'est pas qualifiée de

dangereuse en soi mais peut le devenir à cause de « l'inadéquation de l'infrastructure » à la pratique de la moto. Nous rencontrerons notamment divers virages dangereux non signalés et un autre couvert de boue mettant dangereusement l'adhérence en péril. Les tapis de feuilles mortes sont également très glissants et quasiment impossibles à prévoir, notamment ceux présents en sortie de virage. Un autre danger est constitué par les séries de bosses qui font « décoller » la moto et ne permettent plus alors un contrôle optimal de la machine. Remarquons que le temps est froid et humide, ce qui n'améliore pas l'adhérence. David évoque le fait qu'en allant vite « ça tient chaud » alors que pour ma part cela semble augmenter le froid.

La recherche de ses limites de conduite et de celles de sa machine sont évidentes, cela permet d'apprendre à « se connaître » en se « testant » et en testant la machine. Plusieurs évocations de problèmes de conduite ainsi que d'autres liés à l'aspect technique de la moto sont effectués : éclairage, « jeu de fourche » sont évoqués quant à la machine, « freinage » et « trajectoire » rapportés aux « conditions d'adhérence » le sont à propos de la conduite. Cette dernière consiste parfois en du « pilotage » comme lors de l'utilisation du « déhanché », de plus les virages sont parfois « coupés », le motard emprunte alors la partie de chaussée réservée à la circulation venant en sens inverse par analogie à la conduite de type « circuit », cela permet d'avoir la meilleur « trajectoire ». Cela ne se fait que « quand la visibilité le permet, que je vois personne ».

Après environ une heure de conduite nous nous arrêtons au sommet du Mont Saint-Quentin pour admirer la vue et fumer une cigarette. Nous discutons alors des routes empruntées et évoquons les problèmes que nous avons respectivement rencontrés. La raillerie est de mise à propos de la mauvaise trajectoire de David l'ayant obligé à s'arrêter (« c'était technique ! », « une petite chaleur, ça fait pas de mal ! »). Cela se fait sans méchanceté aucune et semble beaucoup l'amuser. Nous rentrons ensuite chacun chez nous car il se fait tard, j'accompagne David jusqu'à chez lui car il ne connaît pas encore bien la région. Une fois arrivé près de chez lui je lui spécifie que je change de route par un appel de Klaxon et un signe de la main. Il me salue en klaxonnant et nos chemins se séparent.

ANNEXE 3

Présentation des informateurs privilégiés

David a 37 ans (27 lorsque nous nous sommes connus). Il est chef de chantier dans une entreprise de bâtiment luxembourgeoise. Il vit dans un village des environs de Nancy. Il a une petite amie (Adeline) qui participe régulièrement à l'activité moto en temps que passagère. Il est titulaire du permis AL depuis ses 17 ans et du permis A depuis ses 18 ans. David était mon supérieur dans mon ancien emploi. Il se revendique comme attiré par la performance. Il a possédé une 125 cm3 de type « trail » qu'il a conservé un an, puis une Honda 400cm3 CX de type « custom ». Il possède aujourd'hui une moto « sportive » peu courante (Honda VFR-R 400), qu'il a acquise il y a 12 ans environ. Sa pratique présente des arrêts prolongés (jusqu'à 2 ans) et est intense dès lors qu'elle est reprise. Il a alternativement possédé cet unique véhicule et une auto. Il a eu un accident de moto à 23 ans, alors qu'il était en état d'ébriété et réalisait un « *run* » en compagnie de son groupe d'amis motards. Il a également eu de nombreux accidents d'auto, qu'il mobilise souvent dans les conversations. Nous avons réalisé un entretien approfondi.

Joëlle et Yann

Joëlle a 46 ans (39 ans lorsque nous nous sommes connus) et est médecin. Elle a 3 enfants. Elle réside à proximité de Metz avec son mari, Yann. Elle est titulaire du permis moto depuis 13 ans. Elle a possédé un cyclomoteur durant de nombreuses années. Nous nous sommes connus par l'intermédiaire de Yann avec qui elle a un enfant. Elle pratiquait de manière occasionnelle, était souvent passagère, rarement conductrice. Elle a aujourd'hui cessé de pratiquer, car elle ne trouvait plus de plaisir à cela, uniquement de la « *peur* ». Sa carrière est donc aujourd'hui arrêtée. Elle a récemment acquis un Solex avec lequel elle se promène dans les environs de son logement. Nous avons réalisé un entretien approfondi, en compagnie de Yann.

Yann a 41 ans aujourd'hui (34 lorsque nous nous sommes connus) et est coiffeur. Il possède son propre salon de coiffure dans les environs de Metz. Il vit avec Joëlle, avec qui il est marié. Il est motard depuis ses 17 ans. Nous nous sommes connus à son salon de coiffure. Il possède une moto en commun avec Joëlle et en a possédé deux autres de la même manière. Il a débuté

sa carrière par une moto « sportive » (Honda 125cm3 NSR) puis une « basique » (Suzuki 750cm3 GSX) qu'il a conservé très peu de temps, pour acquérir de nouveau une sportive (Suzuki 1100 GSX-R) puis, en commun avec Joëlle, un roadster (Suzuki 1200 Bandit), suivi d'un trail (Suzuki 650 Freewind) et d'une nouvelle sportive (Suzuki 1000 GSX-R). Il dit rouler vite et être prudent et se qualifie comme « *passionné* ». Il a eu un accident à faible vitesse (rond-point), du au verglas hivernal. Il a longtemps pratiqué de manière exclusive et a finalement acquis une auto et vendu sa moto. Sa carrière est donc aujourd'hui arrêtée et sa « *nouvelle passion* » est le VTT. Nous avons réalisé un entretien approfondi, en compagnie de Joëlle.

John a 59 ans (52 ans au début de ce travail) et est cadre supérieur. Il est marié et a 3 enfants. Il réside à Metz. Il a pratiqué la 125 cm3 à l'âge de 16 ans pendant quelques années puis n'a plus pratiqué la moto jusqu'à ce que son fils (Noël) devienne titulaire de son permis et acquiert une moto. Il a alors décidé de passer le permis A, qu'il a obtenu avec difficulté, il y a 11 ans. Il ne possède pas de moto en propre et utilise celle de son fils, qui la stationnait dans son garage jusqu'en 2008. Il n'a aujourd'hui plus accès à une moto. Nous avons réalisé deux entretiens approfondis.

Loïc a 34 ans (28 lorsque nous nous sommes connus) et vit avec Isabelle (passagère occasionnelle) à Thionville. Il est technicien informatique, actuellement au chômage. Il a passé son permis moto à 27 ans et a acquis une moto de type « roadster » (Suzuki 1200 Bandit S) qu'il a conservé un an pour ensuite acquérir par l'intermédiaire d'un vendeur luxembourgeois une moto de type « sportive » (Kawasaki ZX-R 1200 Ninja), ayant la particularité d'être débridée. Il l'a vendu l'an passé et l'a remplacée par une moto de type « Grand Tourisme » (Yamaha 1300 FJR). Sa pratique est principalement estivale et il dit apprécier la vitesse, essentiellement sur autoroute.

Lucien a 37 ans (30 ans lorsque nous nous sommes connus) et est professeur dans un lycée technique. Nous nous sommes connus par l'intermédiaire de David. Il est motard depuis l'âge de 23 ans et vit à Metz avec son amie. Il se revendique comme étant un motard « raisonnable ». Il possède une Yamaha 1200cm3 V-Max, de type « roadster », après avoir possédé une Yamaha 600cm3 XT de type « trail » pendant deux années pour « se faire la main ». Il pratique peu et sa machine est actuellement en cours de réparation. Il est adepte du « tuning » et a profondément modifié sa machine, ce qui la rend, selon lui « *inconduisible par*

quelqu'un d'autre ». Il a beaucoup investi dans ces transformations (environ 10 000 euros). Il possède également une auto, qu'il utilise pour se rendre au travail et pour ses loisirs, à l'exception de l'été dans ce dernier cas, et de quelques occasions exceptionnelles, par exemple pour se rendre au salon de la moto de Metz. Nous avons réalisé un entretien approfondi.

Noël a 32 ans (25 ans au début de ce travail) et dirige une plate forme logistique au Luxembourg. Il est marié et a eu une petite fille en 2008. Il réside à Thionville. Il est titulaire du permis A depuis 12 ans. Il possède une Honda 400cm3 XLS, de type « trail », qui lui a été offerte pour son anniversaire (22 ans). Il l'a conservé depuis, malgré les nombreux problèmes mécaniques rencontrés. Il a ensuite acquis une moto « sportive » (Yamaha YZF-R 600 Thundercat) qu'il a revendu l'an passé. Il utilise sa moto uniquement les week-ends et en groupe, à de rares exceptions près. Il pratique de manière préférentielle lorsque les conditions sont agréables mais a participé également à l'occasion à des concentrations hivernales ou virées durant la période novembre/mars, alors que de nombreux motards ne circulent plus. Nous avons réalisé deux entretiens approfondis.

Paul est directeur d'une auto-moto-école dans une petite ville de l'Est de la France. Il est donc à la fois moniteur et formateur de moniteurs. Il anime également des stages de récupération de points, et des « audits de conduite » automobile, destinés à découvrir les habitudes dangereuses prises suite à la formation. C'est à cette occasion que nous nous sommes rencontrés. Il a aujourd'hui 52 ans (45 lors de notre rencontre). Il est marié et a une fille. Il possède une moto de type « Grand Tourisme » (Yamaha FJR 1300), deux motos « sportives » (Aprilia RSV et Ducati 748), un roadster (Suzuki SV650) et une machine ancienne qu'il qualifie de « *moto nostalgie* » (Yamaha XT 500) et a possédé de nombreuses machines durant sa carrière motarde (plus d'une dizaine). Il a été vice-champion de France de Rallye moto et a participé à quelques courses de côte lorsqu'il était jeune motard. Il pratique depuis qu'il a 17 ans et possédait auparavant un cyclomoteur. Il possède également un parc automobile qu'il utilise dans le cadre de son activité professionnelle et pour ses déplacements personnels. Il utilise principalement sa moto, sauf pour les déplacements en famille, même si sa fille est à l'occasion passagère. Une partie de ses vacances sont consacrées à la pratique de la moto. Il a ainsi parcouru de nombreux pays par ce biais, essentiellement des pays de l'Europe de l'Est (Bulgarie, Hongrie, Roumanie, Yougoslavie, etc.) et de l'Afrique du Nord (Algérie, Maroc, Tunisie). Il n'a jamais eu d'accident avec un autre véhicule mais a chuté à deux reprises seul, du fait de conditions d'adhérence précaires (une fois en virage, une fois en

manœuvre d'évitement alors qu'une voiture quittait un stationnement). Nous avons réalisé un entretien approfondi.

Régis a 31 ans (24 au début de ce travail) et est commercial dans l'agro-alimentaire. Il vit avec Stéphanie (passagère occasionnelle) à proximité de Strasbourg. Il a passé son permis à 24 ans et a acquis une moto de type « sportive » (Suzuki RF 900 R). Il a eu trois accidents, une chute seul à 25 ans en ayant glissé sur des gravillons au freinage et deux l'an passé, un léger en percutant une voiture à l'arrière et un second suite à un refus de priorité (stop) d'une automobile, sans gravité. La machine a été détruite à cette occasion, il n'a à ce jour pas acquis de nouvelle moto, mais l'évoque régulièrement.

ANNEXE 4

Les événements principaux des carrières motardes et leur influence sur la « passion de la moto ».

Présentons ici quelques éléments des carrières dressées au fil du travail de terrain. Elles nous permettent de saisir quels sont les événements essentiels dans une vie de motard, et quelles évolutions de carrières ceux-ci permettent ou empêchent. L'expérience est une acquisition graduelle de savoir et de connaissances opératoires et idéologiques qui ne peut se détacher du parcours du motard. C'est son parcours qui va mener ce dernier à affronter différents événements et à les surpasser ou non. Tout au long de la carrière apparaissent des moments forts, des périodes charnières faisant évoluer les représentations de la passion qu'a l'individu et l'usage qui en découle. Elle traduit donc un ensemble de choix de vie. La réalité des carrières démontre que l'évolution de la « passion » est en premier lieu à saisir comme une évolution de l'environnement de celui qui se dit passionné, par le biais d'événements extérieurs au seul rapport homme/machine. La foi en la nécessité d'équilibrer les termes de la dialectique homme/machine est donc opératoire afin de saisir la conduite de la moto, ou encore le choix de machine, mais pèche par simplisme dès lors qu'on s'intéresse à l'existence des individus.

C'est pourquoi il s'avère nécessaire de dresser un inventaire des événements majeurs et récurrents au sein des carrières motardes que nous avons pu repérer, livrés ici sous forme didactique. Dans la partie gauche sont présentés les différents moments forts ou évolutions de l'existence du motard, dans la partie droite ses différentes répercutions possibles, qui sont susceptibles de se combiner :

- changement de machine	- problèmes financiers - accident -évolution du plaisir ressenti : augmentation/diminution de la fréquence de pratique

- rouler par tous les temps
  - problèmes financiers
  - modification de l'équipement
  - changement de statut (puriste)
  - probabilité d'accident augmentée
  - virtuosité augmentée

- rencontrer et vivre avec une personne non-motarde (ex : mariage)
  - poursuite de la pratique
  - pratique diminuant en fréquence
  - abandon de la pratique

- rencontrer et vivre avec une personne motarde
  - augmentation de la fréquence de pratique
  - poursuite de la pratique
  - entrée dans un groupe organisé

- obtenir un emploi / changer d'emploi
  - diminution ou augmentation de la fréquence de la pratique (aspects pratiques de la moto nécessaires ou non)

- rencontrer des problèmes financiers (ex : construction d'une maison)
  - changement de modèle de moto
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique

- avoir un accident
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique
  - accident grave /mort

- éviter un accident
  - suspension de la pratique
  - diminution de la fréquence de pratique

- maladie (ex : problèmes de dos)
  - diminution de la fréquence de pratique
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique

- sanction légale ou sentiment d'imminence de cette même sanction (ex : retrait de permis)
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique
  - diminution de la fréquence de pratique
  - entrée dans un groupe organisé

- rencontrer un(e) passager(e) régulier(e)
  - augmentation de la fréquence de pratique
  - poursuite de la pratique
  - changer de moto

- problèmes mécaniques
  - changer de moto
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique
  - diminution de la fréquence de pratique

- accidents de moto / mort d'amis
  - changer de moto
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique
  - diminution de la fréquence de pratique

- augmentation de revenu
  - changer de moto
  - augmentation de la fréquence de pratique

- rencontre de motards
  - changer de moto
  - augmentation de la fréquence de pratique
  - entrée dans un groupe organisé

- avoir des enfants
  - changer de moto
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique
  - diminution de la fréquence de pratique

- entrée dans un groupe informel de motards
  - changer de moto
  - augmentation de la fréquence de pratique

- conflit avec la famille
  - changer de moto
  - suspension de la pratique
  - abandon de la pratique
  - diminution de la fréquence de pratique
  - entrée dans un groupe organisé

Ces différentes ruptures nous présentent également les possibilités d'arrêt de la carrière motarde, arrêt faisant suite à des problèmes financiers, légaux, physiques (dont l'accident, menant à la mort, au handicap, ou à une blessure légère, mais également l'âge s'accompagnant d'une baisse de vision ou d'un sentiment de pertes de capacités techniques et d'assurance) mais surtout à l'apparition de responsabilités familiales (femme, enfants) et/ou d'une peur liée à la pratique (accident, mort d'un proche).

Dans divers exemples qu'a pu évoquer Howard Becker, la « carrière déviante » s'organise en trois phases, selon le rapport établi entre le « déviant » et le « contrôle social » qui s'exerce sur lui. On peut alors découvrir une évolution selon les trois stades suivants[3], en ce qui concerne l'exemple du fumeur de marijuana : 1 Débutant / 2 utilisateur occasionnel / 3 utilisateur régulier

Qu'en est-il pour le motard ? S'il est aisé d'affirmer un premier stade de débutant lors de l'accès à la carrière, on découvre ensuite une grande diversité de parcours et de modes opératoires faisant pencher en faveur d'une double possibilité d'évolution selon le modèle suivant, fonction des différents moments charnières de la carrière du motard :

1 Débutant / 2 utilisateur occasionnel / 3 utilisateur régulier (voir évolution ci-dessous)
3 abandon

2 utilisateur régulier / 3 utilisateur occasionnel / 4 Abandon
3 abandon

[3] Becker, Howard S., *Outsiders*, Paris, éditions Métailié, 1963, p. 85

ANNEXE 5

La documentation fournie par les informateurs.

La description réalisée au fil de cette thèse se fonde en premier lieu sur l'observation participante de terrain, impliquant force conversations mais également quelques supports matériels. Ceux-ci sont investis dans le cadre de la pratique, et étaient donc présents de temps à autre.

Ils se composent pour l'essentiel de documentation écrite, en premier lieu des magazines spécialisés, documentations constructeurs et bandes dessinées, ainsi que de vêtements, tel un T-shirt badgé de la marque « *Triumph* » ou d'un événement auquel nous avons pu assister, tel que « *20 jahr, Burgrun, Doornenburg* » pour commémorer les 20 ans du *Jumbo Run* de Doornenburg (Pays-Bas), mais aussi d'écrits « *scientifiques* » portant sur les motards ou encore de films de fiction et documentaires, projetés en cinéma, chez un particulier ou au local du moto-club.

Nous avons conscience que ces documents se sont avérés redondants dès lors que l'on souhaitait « *aider* » l'ethnologue dans son travail, l'association entre écrit et science n'échappant pas aux pratiquants. Il est d'ailleurs remarquable que c'est lors des entretiens semi-directifs, dont la date était fixée au préalable, que les motards et motardes ont été les plus enclins à me communiquer ce type de documents. On a ainsi pu me présenter quelques photos, des magazines de différentes époques, des publicités ou « *beaux livres* » portant sur la moto, un mémoire de maîtrise de Sociologie[4] ou encore des adresses de forums internet dédiés aux motards.

[4] Frédéric Völker, « L'existence sociale des motards, Introduction à une sociologie des motocyclistes en France », Mémoire de Maîtrise de sociologie de l'Université de Provence Aix-Marseille I, non publié, 2002. Ce mémoire est aisément accessible sur le net.

ANNEXE 6

« Faire au mieux » sur le terrain[5].

Pour réaliser un travail d'ethnologue, il s'agit de se tourner vers les faits tels que l'on peut les répertorier sur le terrain, *in situ*. Reste qu'appréhender le quotidien dans toute sa complexité est une tache impossible, comme l'ont déjà souligné Franz Boas, Marcel Mauss ou encore Howard Becker[6]. C'est pourquoi la nécessité de tout noter est une réalité sur le terrain, de même qu'une impossibilité, et qu'une sélection est nécessairement réalisée par le regard du chercheur.

Albert Piette[7], analysant l'apport de B. Malinowski, a guidé notre regard sur le terrain. Selon lui, l'ethnologue de terrain doit « faire au mieux » car il fait face à deux interrogations majeures : que doit-on regarder et quoi noter ?

Pour répondre à la première question, nous suivrons l'auteur en précisant que l'observation de terrain est un modèle souple s'adaptant au terrain, c'est-à-dire se dirigeant là où celui-ci nous guide. L'observation est donc celle de ce que le terrain nous montre.

La seconde question (quoi noter ?) mène à une injonction classique chez B. Malinowski, ou encore Franz Boas : tout noter. A. Piette en convient : cela n'est guère possible. Faute d'exhaustivité, le chercheur se tournera vers la notation de ce qui lui semble pertinent, à travail une attention portée à deux types de détails. Les premiers sont ceux qui expliquent un événement spécifique, ils se caractérisent donc par leur singularité ; les seconds auront une portée plus large, ils ouvrent sur une généralité.

Dans cette attention aux détails il s'agit de questionner leur sélection en restant attentif à une tendance qui a porté préjudice à l'avancée de cette thèse : les non-dits. En effet, ceux-ci

[5] Piette, A., *Ethnographie de l'action, l'observation des détails*, Paris, Métailié, 1996

[6] H. Becker dira par exemple dans Becker, Howard, *Les ficelles du métier : comment conduire sa recherche en sciences sociales*, Paris, La Découverte, collection « Guides Repères », 2002, p.37: « Il n'existe aucune théorie qui puisse vous fournir les mots et les idées qui seraient aptes à rendre compte avec justesse et justice de la multitude de choses que vous voyez, entendez et ressentez lorsque vous vous livrez aux activités qui forment votre vie quotidienne. »

[7] Piette, A., *Ethnographie de l'action, l'observation des détails*, Paris, Métailié, 1996

étaient fréquents dans un premier temps, tant de mon propre chef que de la part des pratiquants estimant tel ou tel élément comme « *pas intéressant* ».

Notre volonté est en effet de travailler sur une passion dans son aspect le plus banal, à travers son expérimentation quotidienne, or le banal est souvent non-dit car jugé peu légitime. Pour le cerner, l'ethnologue doit donc se laisser guider par l'informateur mais également par sa propre participation de long terme, lui ouvrant les portes de la banalité, à condition de dépasser la seule dimension de vécu individuel.

ANNEXE 7

Deux événements fondateurs de la sociabilité motarde : le Tourist Trophy (TT) et l'Altes Elefantentreffen (AE).

Le TT est la première course de moto au monde, si l'on en croit les récits courants, datant de 1907. En réalité la course du TT date effectivement de 1907 mais la première édition engageant des motos s'est déroulée en 1911.

Cet événement consiste en une compétition sur un circuit routier prenant place sur l'île de Man, en mer d'Irlande. L'interdiction des courses automobiles aux Royaume-Uni est à l'origine de cette course, elle a en effet incité les anglais à se déplacer pour assouvir leur passion de la course. L'île reste aujourd'hui très fortement marquée par la compétition mécanique sous toutes ses formes et si le TT est devenu exclusivement motocycliste, d'autres événements, notamment automobiles, s'y tiennent régulièrement. L'île est d'ailleurs couramment rebaptisée par les Mannois « The road racing capital of the world », la capitale mondiale de la course sur route. Les motards nomment ce lieu « *la Mecque de la moto* », expression permettant de saisir l'importance de l'événement, ainsi que le nécessaire « *pèlerinage* » que tout motard « *qui se respecte* » doit y réaliser au cours de sa carrière.

Etre au plus près. Au premier plan, Corentin.

Le TT est également un moment festif pour les motards présents sur site, avec de nombreuses rencontres et échanges avec des motards en provenance du monde entier. Ils sont pourtant principalement anglais et français. De nombreuses manifestations festives sont organisées lors de l'événement : courses d'accélération ou de lenteur, démonstration de moto trial, « *stunt* », fête foraine, etc. Les moments festifs sont également parfois relayés oralement, à l'image de « l'apéro des français », consistant à se retrouver le dernier jeudi du mois sur le boulevard principal de Douglas, la capitale, afin de partager une boisson anisée. J'ai entendu parler de cette « tradition » par un motard installé dans une tente voisine au camping et ai ainsi pu y assister.

L' « apéro des français », à l'abri de la pluie. Le groupe est passé en quelques heures de 6 personnes à environ 200, bloquant le boulevard principal de Douglas. De gauche à droite : Corentin, Raoul, Régis, René et Thomas.

La course occupe un jour sur deux lors du TT, laissant un moment libre pour les festivités et la découverte de l'île. Nous avons ainsi réalisé de nombreuses « *virées* » touristiques sur les routes de l'île, afin de découvrir les lieux, parfois en lien à la « passion de la moto », par exemple en allant voir le mémorial de « Joey Dunlop », présentant une statue à l'effigie du

pilote, 26 fois vainqueur de la course, sur sa machine ; parfois afin de découvrir les paysages de l'île au « *hasard de la route* », pour reprendre les termes de Thomas.

Visite touristique : souvenir du port de Peel.

Les motards se rendant sur site résident pour la plupart entre deux jours et deux semaines sur site. Les modalités d'hébergement sont variées, allant de l'hôtel cinq étoiles au camping, en passant par le « bed and breakfast ». Les deux dernières formules sont les plus populaires, ainsi que les plus abordables. J'ai personnellement choisi de résider en camping, ce type de logement étant celui choisi par les informateurs que j'accompagnais. L'espace de la tente devient alors un lieu de convivialité où échanger, notamment lors de journées pluvieuses.

Un moment de convivialité, avec les quatre personnes que j'ai accompagné sur l'île de Man. De gauche à droite : Thomas, Séverine, Raoul et Corentin.

Autre événement marquant, « *devant être vécu une fois dans sa vie de motard* », que les motards qualifient d'ailleurs de « *mythique* » : l'AE.

L'apparition de la concentration dite « *Les Eléphants* » (ou encore « *Les vieux Elephants* », « *Les Elef'* ») date de 1946. Originellement, cette concentration hivernale fut formée par quelques anciens soldats de la Wehrmacht, dont les side-cars étaient surnommés « Eléphants verts ». Selon les journalistes de Moto Revue, l'événement attire d'année en année davantage de monde, des individus « *qui éprouvaient un certain plaisir à braver les intempéries au cœur de l'hiver* ». Cette affluence changea son esprit, l'AE devenant une manifestation accueillant tout type de motard. Aujourd'hui l'AE est « *un mythe réservé aux plus courageux.* »[8]

Dans la pratique, l'association originelle entre ex-soldats de la Wehrmacht et motards est ignorée par les discours, cette origine ne pouvant que causer du tort. Ajoutons que de nombreux participants ignorent l'origine de l'événement et se concentrent sur son caractère

[8] *Moto Revue*, n°3574, 26 juin 2003, Spécial « 90 ans Moto revue », 180 pages, p.85

d'« *épreuve partagée* ». Il s'agit également d'un moment festif, par le partage d'alcool, contribuant à la convivialité du moment.

Un moment de rencontres et de festivités.

L'édition à laquelle j'ai pu assister était qualifiée par les motards rencontrés de « *très réussie* », car présentant les ingrédients d'une « *hivernale idéale* ». Ces derniers sont une présence de nombreux motards, le partage d'alcool et de nourriture, une température froide (-15°c dans la nuit), de la neige sur la route et une procession rassemblant de nombreux side-cars.

L'événement était également l'occasion de partager son savoir et ses « *techniques de conduite* » dans des conditions d'adhérence précaires. L'ethnologue découvre alors que les motos ne disposent pas d'équipements adéquats, tels que les chaînes utilisées sur les automobiles, et que la « *débrouille* » est reine. Certains équipaient ainsi leurs machines de skis placés latéralement afin de conserver une certaine stabilité. L'« *astuce* » la plus évoquée consiste à « *enrouler de la ficelle autour du pneu* » afin de conserver un minimum d'adhérence sur la neige.

Autour de la marmite de vin chaud à l'AE, au premier plan : Noël.

La tente de l'ethnologue à l'AE.

ANNEXE 8

L'image de la passion de la moto dans la presse non spécialisé : exemple illustratif.

Certains magazines traitent régulièrement de la moto, sans en avoir fait leur spécialité. Il s'agit en premier lieu de la presse automobile, que nous illustrerons selon le principe du choix aléatoire par le n°80 d'*action Auto moto* (mensuel, juillet 2001). Ce numéro a été conservé sciemment car son éditorial évoque la pratique de la moto par l'intermédiaire d'une critique de la FFMC (Fédération Française des Motards en Colère), unique fédération française représentant les intérêts des motards. La page d'éditorial se compose comme suit : la moitié supérieure est consacrée à un dessin satirique[9] et la moitié inférieure à un texte. Le dessin représente trois motards circulant de la gauche vers la droite de l'image avec une impression de vitesse, le dernier effectue une roue arrière (Wheeling) et crie « TOUS A LA MANIF' ! » alors que le second brandit une bouteille de vin et crie « TOOUUS ! », pendant que le troisième, sur une moto de type sportive, semblant circuler à très grande vitesse, dit « … POUR DES ROUTES PLUS SÛRES… » alors qu'il vient de projeter en l'air une personne du troisième âge et de frôler un enfant. La critique à suivre est donc sans équivoque : elle présente les motards participant aux manifestations comme des hypocrites, dont le discours diffère du tout au tout des actions. Le titre de l'éditorial vient ensuite : « A chacun sa colère ». Il s'agit d'une critique directe désignant la FFMC (« Fédération Française des Motards en Colère »), contestant donc son point de vue, son discours et ses actions. Voyons comment cela s'incarne dans l'éditorial, dont nous soulignons les passages les plus signifiants :

« Le 4 juin, une manifestation de la Fédération française des motards en colère s'est rendue au congrès de la Ligue des droits de l'homme. Qu'a donc bien pu motiver une rencontre aussi peu ordinaire ? La réhabilitation du casque à pointe ? Le side-car obligatoire ? Pas du tout, il s'agissait de dénoncer *"l'immixtion arbitraire dans la vie privée des personnes"* causée par un système qui *"permet autant de chasser les délits de faciès ou d'opinion que les infractions à*

[9] Remarquons, pour l'anecdote, que ce dessin est signé « NIKOLAZ », ce dernier participant très souvent au travail de « Moto Magazine » par ses dessins, qui est l'organe de presse relayant le travail de la FFMC, ainsi que des autres publications des éditions de la FFMC.

la loi″. Diantre ! Les chemises brunes sont de retour ? Non, ce qui émeut les motards coléreux, c'est le *″projet d'intégrer des caméras aux infrastructures routières pour automatiser les PV″*qu'ils considèrent *″lourd de dangers pour la démocratie″.* Rien que ça.

Si les ″motards en colère″ n'ont rien contre les limitations de vitesse, ils n'aiment pas qu'on se donne les moyens de les leur faire respecter. Sinon, recta, c'est la Ligue des droits de l'homme. Ou la descente à Matignon où ils demandaient, le 27 avril, *″une politique de sécurité routière efficace et de long terme, basée sur la prévention, la formation, l'amélioration des infrastructures, et non sur la répression″.*

La prévention ? La FFMC s'oppose au bridage à 100 ch des motos. Elle se donne trop de mal, moins de 20% des motards le respectent. La formation ? Le permis moto français est le plus sélectif d'Europe, ce qui n'empêche pas nos motards de payer le plus lourd tribut de sang. Quant aux infrastructures, s'il est souhaitable de mieux les adapter à la moto – ralentisseurs, chicanes, bandes blanches -, ce ne peut être aux dépens de la sécurité des autres usagers. Ni en les mettant aux normes des circuits de Grand Prix avec mur de pneus et bac à gravier à chaque virage. Ce serait pourtant fort utile : 94% des motards dépassent les limitations de vitesse en agglomération, 60% sur autoroute (…). Ces excès, ajoutés à leur immense vulnérabilité, ils les paient très chers. Si l'on considère le nombre d'autos et de motos, celui des tués et le kilométrage moyen – deux fois plus faible pour les motos – le risque du motard est onze fois supérieur à celui de l'automobiliste. Pourtant, intrinsèquement, la moto n'est pas à ce point dangereuse. Elle l'est devenue. Si l'automobile avait évolué de même, un quart de nos voitures seraient des dérivés de barquettes des 24 Heures du Mans, un quart des Porsche et Ferrari, un quart des Gti et un quart seulement des familiales et citadines…

(…)

Petite précision pour ceux qui me feront le mauvais procès de ″motophobie″, je fais de la moto depuis une vingtaine d'années. Et si je suis moi aussi ″en colère″, c'est que le 10 mai, tout premier jour de grand soleil à Paris, j'ai croisé en dix kilomètres trois motards. Ils étaient allongés, pompiers ou Samu garés à côté. Un à l'aller, un au retour. Et puis un au carrefour en bas de chez moi. »

ANNEXE 9

Filmographie indicative (œuvres visionnées)[10].

L'équipée sauvage (V.O. *The Wild One*), de Laslo Benedek, 1954

La grande évasion (V.O. *The Great Escape*), de John Sturges, 1963

The Wild Angels, de Roger Corman, 1966

Hells Angels on Wheels, de Richard Rush, 1967

Easy Rider, de Dennis Hopper, 1968

The Girl on a motorcycle, de Jack Cardiff, 1968

Continental Circus, de Jérôme Laperrousaz, 1969 (Documentaire)

Hell's Angels 69, de Lee Madden, 1969

Challenge One (V.O. *On Any Sunday*), de Bruce Brown, 1971 (Documentaire)

Psychomania, de Don Sharp, 1973

Le Cheval de fer, de Pierre-William Glenn, 1975 (Documentaire)

Mad Max, de George Miller, 1979

Mad Max 2 (V.O. *Mad Max 2, The Road Warrior*), de George Miller, 1981

Hell's Angels Forever, de Richard Chase, 1983

Les rues de feu (V.O. *Streets of fire*), de Walter Hill, 1984

Rusty James (V.O. *Rumble Fish*), de Francis Ford Coppola, 1984

Black Rain, de Ridley Scott, 1989

Indiana Jones et la Dernière Croisade (V.O. *Indiana Jones and the last crusade*), de Steven Spielberg, 1989

Harley Davidson et l'homme aux santiags (V.O. *Harley Davidson and the Marlboro man*), de Simon Wincer, 1991

Terminator 2, Le jugement dernier (V.O. *Terminator 2, Judment Day*), de James Cameron, 1991

Mission : Impossible 2, de John Woo, 2000

Blade II, de Guillermo Del Toro, 2002

Matrix Reloaded (V.O. *The Matrix Reloaded*), de Andy Wachowski & Larry Wachowski, 2002

[10] Par ordre chronologique puis alphabétique.

Torque, la route s'enflamme (V.O. *Torque*), de Joseph Kahn, 2002

Triple X, de Rob Cohen, 2002

Biker Boyz, de Reggie Rock Bythewood, 2003

Terminator 3 : le soulèvement des machines (V.O. *Terminator 3 : Rise of the Machines*), de Jonathan Mostow, 2003

Aaltra, de Benoît Delépine & Gustave Kervern, 2004

Brown Bunny (V.O. *The Brown Bunny*), de Vincent Gallo, 2004

Carnets de voyage (V.O. *The Motorcycle Diaries*), de Walter Salles, 2004

Burt Monroe (V.O. *The World Fastest Indian*) de Roger Donaldson, 2005

Bande de sauvages (V.O. *Wild Hogs*) de Walt Becker, 2007

Ghost Rider de Mark Steven Jonhson, 2007

Hell Ride, de Larry Bishop, 2008

Indiana Jones et le Royaume du Crâne de Cristal (V.O. *Indiana Jones and the Kingdom of the Cristal Skull*), de Steven Spielberg, 2008

ANNEXE 10

« Parfois, j'ai honte d'être motard ! »[11]

On découvre sous cet intitulé le récit de ce qui fait honte à « Div19 » dans le comportement des motards qu'il a observé au fil de sa carrière :

« Mercredi 24 septembre 2008

De manière générale, je revendique mon statut de motard.

J'assume ma passion liée à cet engin bizarre, générateur de risques et de coûts, mais aussi promoteur de sensations diverses, multiples et non avariées !

Je ne vis pas seulement cet engouement au travers de LA machine, mais surtout dans le monde surprenant des motards. C'est un univers où l'amitié, l'entraide, le partage ou l'abrogation des positions sociales sont encore des valeurs reconnues contrairement au monde actuel qui penche inexorablement vers l'individualisme.

Néanmoins, il existe certaines situations où j'ai honte d'être motard.

Il y a, bien sûr toutes les circonstances souvent débattues dans les forums, et que je traduirais ainsi :

Les rois de la route ;
Ces seigneurs à qui tout est dû. Ils se font leur place à coup de décibels (klaxon, pots) dans le meilleur des cas, de gestes revendicatifs ou de coup de bottes pour les plus contestataires. Je ne pense pas là à des réactions face à une situation périlleuse engendrée par un autre usager, mais bien d'attitudes uniquement liées à la volonté de posséder toute la route . . .

[11] http://div19.over-blog.com/article-23100449.html

Et pourtant, d'une manière générale, les automobilistes nous favorisent grandement le passage dans une forte majorité des cas. Sans parler de code la route, nous pouvons évoquer un code de bonne conduite où le respect de l'autre a aussi sa place ! ! !

Les pilotes :

Je pense là à certains motards qui prennent les routes pour des circuits. Je ne préjuge pas de leurs qualités de pilotage, et j'en connais même des très bons. Mais comment peuvent-ils savoir ce qu'ils vont trouver à la sortie du virage, surtout si celui d'en face arrive à la même vitesse ? Si cet autre usager va effectivement se pousser, s'arrêter, ne pas freiner brutalement,…?

De plus, pensons que les non-motards ne nous perçoivent pas toujours objectivement. Ils ne se rendent pas compte des capacités de nos machines (et éventuellement de leurs pilotes !) et leur analyse est faussée.

Une prise d'angle prononcée est souvent perçue comme l'amorce d'une chute. Un dépassement infaisable en voiture est assimilé comme une action suicidaire du motard alors qu'il est parfaitement sécurisé.

Pour développer ces cas génériques, je pense particulièrement à quelques situations vécues. C'est bien volontairement que je ne cite ni de lieux, ni de personnes. Il ne s'agit pas d'un procès, mais d'exemples concrets pour illustrer mon propos.

Une route de campagne, gentiment viroleuse par endroit.

Un groupe de moto évolue dans une circulation fluide et peu dense. Une partie du groupe se prend au jeu de l'arsouille et commence une série de dépassements peu orthodoxes, au moins dans l'esprit des automobilistes (bandes continues, virages, vitesse dépassant parfois le double de celle prescrite par la législation). Nous restons à deux dans le trafic déjà rapide et une autre partie, plus timide se fait distancer.

Soudainement, à la sortie d'une courbe, nous arrivons sur des voitures en phase de freinage prononcé. Lorsque nous retrouvons la visibilité complète, nous découvrons que ce ralentissement brutal est provoqué par nos arsouilleurs qui roulent maintenant au pas, discutent et rigolent assis sur les réservoirs. En reparlant ensuite de cela, nous découvrirons qu'ils n'avaient même pas vu ces voitures leur arrivant dessus. Peut-on accepter des réactions d'incompréhension sinon de rage de la part de ces automobilistes ?

Une immense station service encombrée.

Un important groupe de motos et side-car se présente pour faire le plein. Certains commencent à se faufiler dans les files pour occuper des pompes inutilisées, mais bloquées par des voitures. Le reste du groupe, dont moi, suit le mouvement et passe des véhicules en attente.

Le regroupement s'opère en sortie de la zone des pompes et un side car bloque partiellement l'issue. Un conducteur ne pouvant pas passer se signale par un coup de klaxon. Il est immédiatement pris à partie par un de motards qui l'agresse verbalement en lui demandant s'il est pressé. L'automobiliste lui répond, courtoisement à peu près ceci :

"Vous êtes passé devant tout le monde aux pompes et maintenant vous nous bloquez à la sortie. Si vous voulez que l'on vous respecte, respectez aussi les autres"

Je ne peux qu'être d'accord, et reste spectateur.

Une dizaine de mètres plus loin, une automobile faisant une manœuvre bloque le flux qui venait de redémarrer. Le motard se porte à la hauteur de son précédent interlocuteur et lui lance :

"Allez, vas y klaxonne. Tu n'es plus pressé ?"

Et là, j'ai eu doublement honte : honte pour notre image, et honte personnelle par mon acceptation tacite de cette situation intérieurement désapprouvée.

Un péage d'autoroute, un dimanche à l'approche de Paris.

Cela fait des kilomètres que je remonte les files, ainsi que d'autres motards. En vue du péage, la plupart d'entre nous se glissent dans les colonnes en attente. Insertion d'ailleurs qui est souvent facilitée par des automobilistes conciliants.

Certains de ces motards remontent jusqu'à la barrière et deux ou trois forcent vraiment le passage. A ce moment là, je suis en train de blaguer avec des jeunes en voitures et je trouve désolant cette attitude, mais sans plus.

Ensuite, ces motards pressés ont du mal à retirer leurs gants, à trouver leur carte ou leur monnaie, peinent à ranger leur ticket, vérifient soigneusement la bonne fermeture du blouson et le parfait enfilage des gants. Tant et si bien que 4 à 6 voitures sont passées dans les files contiguës ! ! !

Comment réagirions nous à la place de ces personnes, bloquées par ces motards, qui, elles, sont au pas depuis des kilomètres et allaient enfin pouvoir rouler ?

N'est-ce pas aussi simple de faire dix mètres et de laisser la place à l'AUTRE ?

L'entrée d'un centre commercial.

Je suis sorti du restaurant pour fumer et déambule devant les motos. Un groupe de trois hommes devise devant nos machines. Les propos à l'encontre des motards sont peu amènes (vitesse, dépassements, stunt…) et, visiblement ils en rajoutent du fait de ma présence.
Je profite de mes cheveux blancs pour tenter de leur donner un autre point de vue. Peine perdue, ils sont ancrés dans leurs croyances.
Et le pire, c'est que je trouve justifiés certains de leurs arguments même s'ils font de certains cas particuliers des généralités ! ! !

Il est évident que dans ces exemples, je fais abstraction d'un environnement qui pourrait expliquer sinon excuser certaines situations. Néanmoins, il ne faut pas exclure ce qu'il reste en termes d'image.

D'autre part, n'omettons pas non plus de considérer l'aspect de la jeunesse.

Je pense avoir la chance de bien me souvenir de mes excentricités de l'époque sur une moto, il y a maintenant 35 ans . . .
Même si les prises de risques étaient déjà modulées par mes activités bénévoles en secours routier, j'avais des attitudes que je réprouverais aujourd'hui. S'organiser un circuit en ville, retirer les chicanes des pots, battre des records de vitesse, réaliser des figures censées impressionner les passants, . . . autant de faits que je ne partage plus aujourd'hui mais que je peux bien évidemment comprendre pour l'avoir vécu.

Cette différence de point de vue est engendrée par l'expérience paraît-il.

En conclusion, notre image dépend essentiellement de nos attitudes.

- Une partie de cette attitude n'est pas compréhensible par les non motards. Pour améliorer cette facette, il n'y a que l'éducation, l'explication (pourquoi une moto prend de l'angle, quelles sont nos capacités de dépassement, etc. ...).

- L'autre partie de cette attitude est celle que j'ai essayé de décrire ici. Et là, il suffit que quelques uns aient des actions inutilement vindicatives pour que l'image de tous en pâtisse.

Et si nous nous posions quelquefois des questions telles que :

- Quel est mon droit ? ET . . .Quel est SON droit ?
- En quoi l'autre a-t-il fondamentalement tort ? (en essayant d'être objectif bien sûr).
- Aurions-nous la même perception de la même situation si nous n'étions pas en moto (automobiliste, piéton, cycliste, . . .) ?

La route est un domaine public ouvert à tous et le respect de certaines règles (droits mais aussi devoirs) est le meilleur garant d'une sécurité accrue.
Je médite essentiellement sur les droits et devoirs des uns et des autres, mais aussi des uns vis-à-vis des autres, tout simplement.

Comme le disait cet automobiliste, "Si nous voulons être respectés, respectons les autres". »

ANNEXE 11

Exemples de récits de la honte[12].

« (…) *Voici plus d'une centaine d'aventures vécues... Si certaines situations ont été cocasses parfois, d'autres auraient pu tourner au tragique mais toutes ont laissé des souvenirs indélébiles à leurs auteurs.*
Pour les motards qui ne connaissent pas leur chance d'avoir échappé à LA HONTE de leur vie… voici des histoires vraies qui auraient pu vous arriver ! »

Caler en terrasse …

Un soir d'été, terrasse de café, moto en chauffe, la seule, donc tout le monde regarde, volontairement ou pas, moi en confiance, je fais un petit signe à ma tablée, la première, le gant qui ripe sur le levier d'embrayage, et pouf calé..... le tout devant le café où tout le monde te connaît et bien sûr tes potes te loupent pas.
Golgoth 27 mars 03

J'ai oublié de poser le pied…

Ma plus belle honte en bécane... J'étais très fatigué après 300 bornes (dont 150 sous la pluie battante) sur ma première bécane (un SVS 2000), j'arrive devant mon garage (en ville, hein, ce serait trop simple si c'était à la campagne), j'arrête la bécane et... trop naze pour comprendre, j'oublie (si si!) de poser le pied par terre... Résultat : un sélecteur de vitesse tordu, le levier d'embrayage cassé, el rojo bloqué sous sa bécane et sous des trombes d'eau... mythique.
el rojo 27 mars 03

Etre sur la mauvaise pente…

J'arrive sur un parking ... un côté ombre, un côté soleil ... tiens je vais la mettre à l'abri contre ce joli mur du côté en pente ... elle sera bien là ... et hop c'est chose faite !!! ... la moto, le pneu contre le mur et dans une petite rigole que je n'avais pas remarquée d'ailleurs, tête dans la pente ... je descends et LA !!! rhooooooo non comment je vais faire pour sortir !!! (tant pis

[12] http://www.lerepairedesmotards.com/recits/lahonte.php

je verrai quand je repartirai, j'y arriverai pas de souci...) Au retour, hop je monte sur la moto, je veux reculer... je veux reculer... je veux recuuuuuuuuuuuuuuuuuuler ... pas moyen !!! ... c'est à ce moment que je remarque 2 seniors qui se poilent littéralement en me regardant ... vous avez besoin d'aide mam'zelle, un gros engin comme ça on a pas idée ... j'ai pas osé répondre ... ils m'ont aidé malgré tout, ils ont eu pitié de moi ... et suis repartie non sans avoir un peu discuté du coup mais en gardant mon joli casque avec sa visière iridium sur la tête ...
Ptitesirene 27 mars 03

Saluer ou conduire……..il faut choisir…

Le plus grand moment de solitude que j'ai rencontré était en compagnie de mon 103. J'avais remonté un 103 acheté à un paysan, et je l'avais équipée comme un échassier, à savoir grande fourche, et des suspensions assez haute , aujourd'hui, je me demande encore ce qui m'était passé par la tête !! Donc, ma "bête" n'était visible de personne, et donc très très attendue de mes camarades de l'époque. Le jour de sa première sortie, incognito dans un premier temps pour être sûr que personne ne se moquerait si ça ne marchait pas (eh oui, les essais de démarrage de mobylette dans un HLM, ma mère n'a pas voulu). La mobylette démarre à merveille, elle est belle, avec sa belle peinture , et je décide donc d'aller à l'entraînement de rugby avec. Pour être sûr que tout le monde puisse l'admirer, je me débrouille pour arriver un peu en retard de manière à ce que tout le monde puisse la voir… Pour accéder au terrain de ma ville, il faut emprunter une rue sur la droite, et l'entrée du stade est environ à 50m plus loin. J'arrive donc à cette intersection, fier droit comme un I, et juste avant de tourner je croise un copain en sens inverse, je lui fais signe, en tournant, avec un grand sourire, et il me rend mon bonjour, et c'est là que ça se corse, je ne sais pas ce qui s'est passé, mais.... j'ai continué à tourner en le regardant, et je suis allé m'emplafonner la maison qui faisait l'angle, et ce bien sur devant environ 30 "amis" qui m'avaient entendu arriver, et bien là, je crois que de ma vie, je ne me suis plus jamais senti aussi seul.
Shreck 03 avril 03

Elle s'appelle Emilie jolie…

J'ai 27 ans, le permis depuis début avril et avant je n'avais jamais touché un deux roue (même pas un vélo). Un beau vendredi ensoleillé je récupère mon SV d'occasion à qui j'ai fait faire la révision des 6000 et changer les pneus. Je vais me balader avec en tête le conseil de mon mécano : "attention à la paraffine sur les pneus neufs" (j'avais pris des bt010 au cas où). Donc je fais ma balade tranquille, gros sourire sous le casque… puis c'est le moment de rentrer,

arriver en centre ville à un passage clouter je vois qui attend EMILIE (une fille avec qui j'ai des amis commun) que je vous la décrive: 1m78 mince cambrée des poumons fabuleux un visage de madone une déesse quoi. La je me dis gros freinage pour la laisser passer et quand elle voit que c'est moi gros sourire et comme ça elle découvrira ma belle moto (mon SV chéri). Je fais le freinage d'urgence de l'avant et de l'arrière comme au permis et là la connerie pas l'habitude de la moto donc je ne fais pas gaffe au passage clouté et je passe en plein sur la ligne blanche (j'espère que vous n'avez pas oubliez la paraffine sur les pneus parce que moi oui). Au moment où j'arrive sur la peinture ma moto commence à glisser en ligne avec un drôle de bruit(fffrttt) le truc c'est que comme elle avait vu que la moto freinait, Emilie avait commencé à traverser, je lui passe à 20 cm du nez sans pouvoir m'arrêter. Là on pourrait croire que c'est fini mais NON. Quand je sors du passage, je freine toujours de l'avant et de l'arrière, ma roue avant reprend l'adhérence sur le bitume et ma roue arrière décide de me doubler, je me vautre donc par terre comme une grosse @!#$ à 2m d'Emilie. Là franchement j'en aurais chialé de honte. J'ai relevé la moto, redémarré le moteur et je me suis casser en un temps record . Mais bon elle ne m'avait reconnue. J'avais un sélecteur tordu et le bout du levier d'embrayage cassé mais surtout j' n'ai pas osé repasser au bar où elle va avec nos potes. Moralité pour la drague la moto des fois ça le fait des fois non… mais pour la moto la drague ça le fait pas.
philou fou 06 mai 03

Rien ne sert de courir …

C'était en Bourgogne … j'étais en balade avec deux potes (CBR600 et GSXR 750) et j'avais à l'époque, ma XJN à 34 cv...,

On s'était donné rendez-vous chez une de mes amies (elle habite sur la place principale d'un petit village). Mes collègues étant partis comme des bourrins par les routes les plus viroleuses de la Bourgogne et je n'ai pas pu les suivre. Pour ne pas arriver trop à la bourre, j'ai pris un méga raccourci (du genre Edouard Bracame, mais avec la trajectoire maîtrisée). J'ai dû gagner 2km.

J'arrive chez mon amie et suis étonné de ne pas voir mes potes... rien ne sert de se presser me dis-je, j'arrive pépère quand mon amie arrive à son portail.

J'ouvre le casque, je lui dis bonjour et elle me demande où sont mes potes.
En blaguant, je lui réponds qu'ils n'ont pas pu me suivre (elle est motarde elle aussi, et me savait bridé à 34 cv).

Elle ****** de rire, jusqu'à ce que, dans un vacarme assourdissant, je vois dans mes rétros mes deux potes qui arrivent « à la Dohann des grands jours ».
Elle ne rit plus et me regarde « autrement » (j'ai adoré ce regard pendant deux ans)
Tout à coup, j'entends un bruit de ferraille puis un « léger » raclement.
4 secondes plus tard, je vois, à ma gauche: une CBR (sans pilote) arriver sur le carénage et à ma droite, un pilote (sans GSXR) arriver en roulé boulé.
Forcément, ça a causé à la petite dame!
Plus sérieusement, elle a compris qu'il valait mieux un mec pas trop ****qu'un mec maladroit (enfin je crois!).
HMB - 14 novembre 2004 »

Le coup de la béquille …

C'était en été, par un beau samedi ensoleillé et j'éprouvais une envie irrésistible de rouler, après avoir fait le plein.
A la station service d'un hyper.., je sors la CB qui rechigne à passer dans la pompe. Je commence à m'énerver et après trois essais infructueux, la pompe daigne accepter ma carte. Il était temps car il y avait une file de bagnoles derrière moi qui s'impatientaient.
Ok ok !!! ne nous énervons pas… « je vais tous les détendre avec mon échappement kifédubruit une fois le plein fait ».
Le plein fait, je mets le contact... petit vrombissement…ouh ! ça chante, !!! Ha ha ! les automobilistes, c'est à moi de faire du bruit maintenant !!! Vroum vroum vroum !! Je suis CHAUD !!
Ok !!! c'est partiiii... à moi les joies de la zone rouge …. J'enclenche la première et je... CALE. Quelque peu interloqué, je me remets au point mort, reprends la manœuvre mais rien ne se passe …c'est pareil !!! que se passe-t-il là ???
Bon…pas de panique, mais derrière moi, cela commençait à s'énerver et à coté à franchement rigoler ! Garde ton sang-froid mon bonhomme et regarde un peu ta brêle me disais-je !
OH !!! ça c'est fort !!! J'avais oublié la béquille ce qui avait provoqué le coupe-circuit C'était vraiment trop c... !!! A vouloir faire le crâneur, t'as franchement l'air d'un crétin pensais-je sous mon casque et prendre 20 minutes pour faire le plein, t'es pas loin d'un record !!!! J'ai tout de suite arrêté de faire le mariolle et me suis barré vite fait la queue entre les jambes !!! En tout cas, la visière irridium c'est top !!! Ca évite de croiser le regard des gens qui se foutent de votre gueule.
Vashfole - 21 septembre 2005

ANNEXE 12

Les différents types de moto.

Il existe une grande variété de modèles de moto. Son type semble influencer l'usage des machines, qui est décidé en dernière instance par l'individu, dans la limite des capacités techniques de la machine. Le choix que réalise le motard à l'achat n'est pas neutre et ouvre un champ des possibles varié. Un motard dont la pratique est essentiellement faite de grands trajets se dirigera vers une « *routière* » ou une « *Grand-tourisme* », un amateur de vitesse vers une « *sportive* », un adepte des promenades dominicales en bord de mer ou entre deux terrasses de café un « *custom* », etc. Les représentations motardes mettant en avant l'influence de la machine sur le comportement ne sont pas à négliger. Ils restent à l'origine d'un choix qui engage davantage qu'il ne semble. Revenant sur mon expérience de terrain, je me suis ainsi interdit d'acquérir une moto « *sportive* », que je conçois comme dispendieuse et bien trop performante dans le contexte de circulation routière. Cela ne m'a pourtant pas empêché d'« *essayer* » à diverses occasions les motos « *sportives* » de mes informateurs, mon comportement s'étant alors adapté au « *mode d'emploi de ce type de bécane* », comme me l'a précisé un informateur.

Les motos sont de différents types, associés à quelques variations techniques, esthétiques et pratiques. On peut définir neuf types principaux de motos, que l'on retrouve à la fois dans les discours motards, la presse spécialisée et les manuels de formation au permis A : « roadster », « sportive », « trail », « basique », « grand tourisme », « routière », « custom », « supermotard » et « scooter ».

1. Le **« Roadster »** est le type de moto le plus rencontré chez les jeunes titulaires du permis moto, quel que soit leur âge, ainsi que chez l'ensemble des motards français, notamment les citadins. Le terme désigne à l'origine une petite voiture décapotable à deux places, et se voit défini par sa simplicité de conception. Les « roadsters » sont parfois également dénommés « *naked* », pour « nu » en anglais, ce qui représente bien leur optique minimaliste. Comme le disait Fabrice, ce type de moto « *c'est deux roues, un moteur, une selle et un guidon* ». On retrouve les éléments techniques essentiels de la moto, sans carénage ou artifices révélant un

caractère pratique. L'esthétique est très travaillée et constitue pour beaucoup une motivation quant à l'achat. Ce sont des motos performantes, leur moteur est le plus souvent dérivé de motos « sportives », bien que de puissance moindre. Elles sont relativement confortables (position de conduite dos droit, pied à l'aplomb du dos, ce qui permet d'amortir les chocs) et peu adaptées aux vitesses élevées soutenues. Le transport d'un passager ou de quelques bagages reste envisageable.

Un « roadster » : Moto Guzzi Griso 1100

2. La moto **« Sportive »** relève d'une catégorie très présente dans les discours motards, relativement sur le terrain selon les périodes (été/hiver) et les zones géographiques[13]. Elle s'accompagne souvent d'un superlatif et devient « supersportive » ou « hypersportive ». Plus le superlatif est prononcé et plus la machine est considérée comme « *radicale* », c'est-à-dire

[13] J'ai par exemple été étonné du succès des « sportives » en Angleterre, ce qui contraste avec leurs résultats d'accidentologie. Moto souvent stigmatisée, ce qui fut d'ailleurs mon cas lors du terrain, elle ne mène pourtant pas ici à des résultats d'accidentologie en conséquence. Voilà une piste de travail intéressante pour une approche comparative quantitative.

ouvertement tournée vers la performance et négligeant le confort. Ce sont des motos rapides et de puissance élevée, les plus petites cylindrées (600 cm3) atteignant environ 240 km/h. Conçues en premier lieu pour les circuits de vitesse, les motards ne les y utilisent que rarement. Elles se distinguent des « roadsters » par leur carénage effilé et coloré, évoquant la vitesse. La protection qu'il offre est relative et impose une position « *couchée* », dite de « *recherche de vitesse* ». Le motard utilisant une sportive est en effet soumis à des contorsions inhérentes à ce style de moto, imposant une position en appui sur l'avant, du fait d'un petit guidon, en réalité de « *deux demi guidons* », placé à la même auteur, voir plus bas que la selle. De ce fait le transport d'un(e) passager(e), de bagages ou les longs trajets sont difficiles et les motards imaginent un certain nombre d'« *astuces* » afin d'assurer un minimum de confort d'usage à ces machines. Remarquons par ailleurs que chaque nouvelle génération de cette catégorie s'avère plus légère, plus performante, moins pratique et moins confortable que sa devancière.

Au premier plan : la moto « sportive » de Régis (Suzuki RF 900 R)

3. Le **« Trail »** est une catégorie en perte de vitesse, très populaire dans les années 80 et 90, en lien au développement des rallyes-raids tels que le Paris-Dakar. Ce sont des motos dérivées de moto de « *tout terrain* », équipées de l'attirail réglementaire permettant de circuler sur route (signalisation, immatriculation, éclairage). Tout comme les « sportives » sont conçues pour le circuit, les « trails » sont conçues pour les pistes et chemins creux. Elles restent relativement confortables (position droite), quoique hautes de selle (du fait de forts débattements de suspensions, nécessaires en chemin), et légères. Elles ne sont pas très performantes, le plus souvent du fait de l'utilisation d'une motorisation « *monocylindre* », choisie pour sa légèreté et sa simplicité de conception. Elles restent dans l'ensemble peu adaptées au réseau routier. Nous les avons surtout rencontrées chez des motards de plus de 40 ans, adeptes des promenades sur routes départementales, voire sur quelques chemins. Quelques jeunes conducteurs les choisissent également du fait de leur faible coût d'assurance. Les plus âgés les conservent très longtemps, les plus jeunes s'en séparent dès qu'ils peuvent acquérir une machine « *plus valorisante* ».

John sur une moto de type « trail » (Honda XLS 400).

4. Les **« basiques »** sont souvent choisies comme première moto par les débutant(e)s : elles sont quasi unanimement utilisées par les centres de formation au permis A. Ce sont des motos qui s'apparentent à des « roadsters » pour leur simplicité, mais dont le design et les performances ne sont pas considérées comme les caractéristiques premières. Il est par exemple remarquable que cette catégorie est la dernière, au sein du domaine français, où l'on peut trouver des motos de 500 cm3 de cylindrée, synonyme de moindre performance. Elles sont confortables, permettent une position « *naturelle* » (droite, les pieds dans l'axe du buste) et le transport d'un(e) passager(e) et de quelques bagages. Ce sont les machines qui ressemblent le plus aux motos des années 70. Elles se rencontrent assez peu sur le terrain, à l'exception des débutant(e)s et des motardes qui les choisissent pour leur « *faible coût d'assurance* », pour « *se faire la main* », voire pour « *leur faible poids* ». Elles sont globalement perçues comme peu valorisantes, comme des « *motos de débutants* » ou « *de filles* ».

Moto de type « basique » utilisée lors du travail de terrain (Yamaha XJ-N 600)

5. Les motos de type **« Grand Tourisme »**, aussi appelées « ***GT*** » par les pratiquants, sont caractérisées par leur confort et leur capacité à accueillir quelques bagages. Elles sont le plus souvent équipées de valises latérales, d'un grand carénage protecteur et permettent une position de conduite « *sénatoriale* » pour ses deux occupants. Elles sont performantes, presque toujours de forte cylindrée (entre 1100 et 1400cm3). Elles sont particulièrement adaptées aux longs trajets et disposent d'une autonomie en conséquence. Ce sont des motos chères à l'achat, principalement acquises par des personnes d'âge mûr, disposant de revenus subsentiels. Autre cas de figure : le « routard », qui acquiert cette machine d'occasion, pour « *bouffer de la borne pour pas cher et dans le confort* » (Thomas).

Une moto de type « Grand Tourisme » (BMW R1150RT), on remarque les valises latérales et le top-case d'origine

Photo : Jef.

6. La **« routière »** possède les mêmes qualités que la moto « *GT* », tout en étant moins pratique et moins confortable. Ses performances sont pourtant similaires, à l'exception des « routières de moyenne cylindrée ». C'est une catégorie peu populaire aujourd'hui, qui a connu son heure de gloire dans les années 90. Ces motos restent plus légères que les « *GT* » et sont équipées d'un carénage à mi-chemin entre celui des « sportives » et de ces dernières.

La « routière de moyenne cylindrée » de Guillaume (Yamaha 600 Diversion), le bâti que l'on distingue à l'arrière permet de fixer des « valises latérales » et un « top case ».

7. Les **« custom »** sont les motos correspondant à l'image la plus courante de la moto : basses, longues, à la fois dépouillées et opulentes par leurs chromes, elles véhiculent l'image de « hors-la-loi » ou de « blouson noir ». Cette catégorie est symbolisée par la célèbre compagnie américaine Harley-Davidson. Les quatre grands constructeurs japonais réalisent également des motos de ce type, extrêmement proches de la référence américaine, faisant office de modèle. Ces motos sont peu populaires en Europe, sauf exception, et extrêmement populaires

outre-Atlantique. Je les ai rencontrées principalement sur la côte d'Azur et en lien à une pratique estivale. Elles sont lourdes, peu performantes dans l'ensemble, très inconfortables malgré une position « *crapuleusement décontractée* » (du fait de pieds placés très en avant), permettent difficilement le duo, les longs trajets ou le transport de bagages, sauf aménagements spécifiques. Elles sont le plus souvent chères à l'achat et acquises par des personnes d'âge mur.

Un « custom » typique (Harley-Davidson Fat-Bay 1340)

Publicité constructeur

8. Le **« scooter »** est une catégorie controversée, qui pour certains n'est pas une moto, du fait de l'absence de quelques caractéristiques essentielles : une « *boite de vitesse* », un « *réservoir entre les jambes* », de « *grandes roues* ». C'est pourtant une catégorie nécessitant le permis A, si l'on prend ici en compte les scooters de cylindrée supérieure à 125 cm3. Elle se caractérise par sa praticité, notamment du fait d'un grand (en comparaison aux autres catégories) coffre de rangement sous la selle, d'un grand carénage (« *enveloppant* ») et d'une selle confortable. Le scooter est majoritairement utilisé en ville et peu adapté aux longs trajets, du fait de son architecture particulière et de ses petites roues, entrainant une instabilité à vitesse soutenue.

Nous l'avons peu rencontré sur le terrain, le motard évitant de se rendre dans les lieux de sociabilité motarde en scooter, ce qui vaudrait à son véhicule de nombreux quolibets, à l'image de « *Tupperware* » afin de critiquer son aspect « *tout plastique* ». Il semble donc que les motards adeptes du scooter l'utilisent dans une optique pratique, ce qui explique leur rejet, le pratique s'opposant au passionnel. Quelques personnes rencontrées sur le terrain avaient ainsi acquis un scooter pour leurs déplacements quotidiens et une moto « *pour le plaisir* ».

Exemple de « Scooter » (Yamaha T-Max 500)

Publicité constructeur

9. Le **« supermotard »** est une catégorie récente, apparue dans les années 90 en bricolant une moto de type « trail » afin de l'adapter à la route. Elles sont apparues en lien à une nouvelle catégorie de sport moto, sur des tracés alternant une portion goudronnée, comme sur une piste de vitesse, et une partie « terre », comme pour le tout-terrain. Elles étaient alors équipées de « *pneus sport* » et non plus polyvalents route/tout-terrain, et de freins puissants. Elles se développent depuis les années 2000, en lien à l'arrivée des grands constructeurs japonais sur le segment, alors qu'il était jusqu'ici occupé par des marques européennes marginales en terme de volume de ventes (Cagiva, Husqvarna, Ktm, etc.). La moto a donc toutes les caractéristiques du « trail », à l'exception d'une image « jeune » et plus sportive. C'est une

moto très adaptée au « *stunt* » et le plus souvent sollicitée en ville, très populaire chez les motards les plus jeunes et dans les grandes agglomérations (Paris, notamment).

Un « supermotard » (Honda FMX 650)

Combinaisons et divers.

Ces différentes catégories correspondent aux machines du marché, sans être exhaustives. Elles sont la base de compréhension des caractéristiques relatives des machines. Lorsqu'une moto n'est pas clairement catégorisable parmi ces différents styles elle l'est par le biais d'une combinaison. On rencontre par exemple de très nombreux « roadsters sportifs », « roadsters routiers », quelques « GT sportives » et « routières sportives ». Leurs qualités et défauts sont alors mixés. Le « roadster sportif », par exemple, sera moins confortable et plus performant que le « roadster », il se dotera d'un carénage minimaliste permettant d'apporter davantage d'aérodynamique et un « *look sportif* », etc.

Enfin d'autres catégories restent possibles et sont parfois évoquées au sein des magazines spécialisés, sans être reprises sur le terrain. Il en va ainsi des « *néo-rétro* », machine de conception récente, surfant sur la vague de l'attrait pour le look des années 70. Considérons alors qu'il existe une catégorie que M. Mauss aurait critiquée comme relevant du « divers », que l'on trouve sous l'intitulé d'« *inclassables* » au sein des magazines spécialisés. Le plus souvent ces véhicules pourraient être associés aux catégories ci-dessus, mais semblent susciter le doute des journalistes de la presse moto. Les « *néo-rétro* » par exemple présentent les caractéristiques des « roadsters basiques», parfois des « roadsters routiers », auxquelles s'ajoutent des références esthétiques au passé.

Exemple : un « roadster sportif » (Bimota 1000 Delirio)

Publicité constructeur

ANNEXE 13

Pourquoi parler de groupe des motards ?

Une session de terrain nous a permis de saisir avec quelle force il s'agissait de parler de « groupe » des motards, qualification *a priori* peu évidente étant donné l'absence de lien perceptible entre motards, en dehors de l'usage d'une machine de forme similaire. La phase de terrain en question est le « *Tourist Trophy* », une course de moto sur route qui se tient chaque année durant les mois de mai et juin sur l'île de *Man*[14], en mer d'Irlande. Cette petite île (60 km du Nord au Sud, moins d'Ouest en Est) accueille alors ce qui est pour beaucoup la plus célèbre compétition moto au monde. Cela lui vaut le surnom de « *Mecque de la moto* »[15], ce que confirme l'afflux continu de motards du monde entier sur un espace réduit.

Un détail a alors attiré notre attention : les motards, dès leur arrivée sur l'île, ne se saluent plus sur la route à la manière habituelle pourtant constatée dans divers pays. Habituellement, lors de la pratique quotidienne, le salut démontre une reconnaissance mutuelle, qui n'exige pas de connaissance préalable. Lors de ce temps particulier, les motards passent d'un statut de minorité à celui de majorité, il n'existe alors plus de nécessité de symbole de reconnaissance, la présence en ces lieux chargés de sens suffisant à créer le lien. Partant de ce constat, nous pouvons affirmer que les motards forment un groupe car, s'ils ne se connaissent pas, ils se reconnaissent. Cela peut s'incarner dans la pratique du salut, où dans leur venue à la « *Mecque de la moto* ». Ce faisant, ils reconnaissent partager quelque chose, que l'on pourra formaliser comme des principes d'action communs, voire des valeurs.

Il en va de même, mais selon un processus d'une intensité moindre, lors d'un rassemblement, d'une concentration ou encore, entre autres, d'une manifestation, bref, de tous ces temps sortant de l'ordinaire.

Nous postulons ici l'existence d'un groupe des motards réuni par un système de valeur permettant de se repérer en son sein et en rapport avec ce qui constitue son extériorité.

---

[14] Que l'on peut traduire par « île de l'Homme ». Remarquons que les motards locaux comme les visiteurs étrangers n'utilisent jamais de traduction, et évoquent donc le « *TT* » de l'île de *Man*.

[15] Expression entendue à de nombreuses reprises lors de cet événement ou à propos de cet évènement lorsque des motards s'y étant rendus, ou souhaitant s'y rendre, l'évoquait. On retrouve également cette expression dans la presse spécialisée.

C'est un groupe principalement masculin, partageant l'usage d'une machine d'architecture similaire -une moto- et un discours, que nous avons abordé en décrivant leur système de valeurs. Ces dernières se rencontrent souvent sous le vocable « *d'état d'esprit motard* », issu du partage d'une condition.

Si nous qualifions ici les « *passionnés de moto* » de « groupe des motards », au singulier, il ne faut pourtant pas le saisir comme une catégorie homogène. Les individus restent capables d'initiative et vivent un rapport à chaque fois unique aux éléments partagés, à travers ce que nous avons appelé une carrière motarde. L'utilisation du terme de groupe n'a donc pas pour objet de démontrer une hypothétique homogénéité des pratiques, mais l'existence d'un lien entre individus, celui de la « *passion* » partagée malgré la grande diversité des pratiques.

Nous avons dit que le groupe des motards forme une « communauté d'interprétation »[16] par le lien créé entre des individus orientés vers un même objet. Cela n'empêche nullement différentes prises de positions. Si un ensemble de valeurs est partagé, en lien à l'objet moto et son usage, la hiérarchie des valeurs est évolutive et son appréciation personnelle l'est tout autant.

Tout motard marque symboliquement son entrée dans le groupe par le biais de deux critères : l'obtention du permis A et la possession d'une machine.

Ainsi, concernant le domaine français, le titulaire du permis B depuis plus de deux ans, ayant accès aux motocyclettes légères (catégorie AL) n'est pas unanimement reconnu comme motard. De même pour l'amateur de scooter, qui ne possède pas une moto. Ces deux cas de figure, équivalence permis B/AL et possession d'un scooter, marquent la limite du groupe.

Si l'on prête attention aux discours des motards, certains pensent que ces deux cas de figures font partie du groupe, car les pratiquants sont soumis aux mêmes risques de chute et aux mêmes contraintes, notamment météo ; d'autres argumentent qu'un scooter ne sera jamais une moto car c'est un « *engin pratique* » et non « *passionnel* », ce que symbolise son automatisme par conception[17].

---

[16] Chartier, Roger, « Le monde comme représentation », *Annales ESC*, nov.-déc. 1989, n°6, p.1512. L'auteur sollicite cette notion concernant les communautés de lecteurs, communautés qui partagent des objets culturels. Il est possible de mobiliser cette notion concernant d'autres objets culturels que ceux « légitimes », c'est-à-dire concernant tout objet vers lequel l'attention de la communauté converge. Si l'on considère la communauté motarde ce sera, bien entendu, l'objet moto.

[17] Un cas paradoxal dans le marché du scooter le révèle : le modèle Piaggio « Vespa PX » est parfois conçu comme une moto, parfois comme un scooter. Il est d'ailleurs le seul scooter de grande diffusion à offrir un changement manuel (poignée tournante) des vitesses et un embrayage à main (levier, comme sur une moto). Ce modèle est aujourd'hui remplacé, pour cause de normes anti-pollution (il utilisait un moteur deux-temps, très polluant en comparaison au quatre-temps utilisé en automobile et sur une majorité des véhicules à ce jour), par le Piaggio « GT » ou « Gran Tourismo », et plus personne ne discute de son classement. Enfin la « Vespa » fédère

Remarquons que la discussion à propos de ce qui définit un motard fixe une limite, floue et variable selon les interprétations, du groupe. Ainsi, pour ce jeune motard de 18 ans rencontré lors d'un salon de la moto, un « *vrai motard* » sera celui qui est capable de « *passer vite en virage avec sa moto* », alors qu'un autre motard, dont la carrière dure depuis 20 ans, conduisant une moto et un scooter de forte cylindrée, dira que « *ce qui fait le vrai motard c'est le risque auquel il est soumis, et rouler toute l'année* ». De même, si l'on écoute quelques discours sur la différence moto/scooter en dehors du cercle des motards, on entendra souvent que « *le scooter est moins dangereux* », « *plus pratique* », qu'il se justifie parfois : « *à Paris, pourquoi pas* ». Tous ces éléments marquent une différence entre deux objets et deux pratiques, associés à des représentations différentes, passion et risque pour la moto, praticité et pragmatisme pour le scooter[18]. Remarquons d'ailleurs que les conducteurs de scooter ne se saluent pas.

A la limite du groupe se situent donc certains deux roues motorisés dont le statut est ambigu, variable selon les interprétations. Cela désigne en creux une catégorie extérieure, un autre par rapport auquel penser le groupe. Cette figure est celle du « *caisseux* », c'est-à-dire de l'automobiliste.

---

de nombreux « fans », notamment en Italie ou les « clubs Vespa » sont très présents et actifs, rejoignant le registre des « passions ordinaires », au sens de C. Bromberger, *Op. cit.*

[18] Point de vue relativisé pour les scooters accessibles sans permis à partir de 14 ans, ne nécessitant aucun permis. Ils sont alors souvent perçus, notamment par les femmes, comme des « *engins de mort* », à mettre en relation au manque de conscience du risque et de prudence des conducteurs les plus jeunes.

ANNEXE 14

Un moyen de locomotion principalement urbain.

La moto est un objet manufacturé réalisé en lien à une fonction. La moto est certes objet de « passion » mais également moyen de locomotion et de transport. Chez André Leroi-Gourhan les moyens de transports peuvent être analysés à partir de la technologie qu'ils engagent[19]. Il en déduit quatre grandes catégories, fonction de la technique engagée dans l'action ainsi que des objets engagés : « porter », « traîner », « rouler » ou « naviguer ». La technologie de transport adoptée va dépendre de l'environnement et de ses caractéristiques. L'objet motocyclette relève du registre « rouler ». Le roulage est permis par un important réseau routier, qui n'est pourtant pas spécifique à cet objet. La moto peut être un moyen de transport, au même titre qu'une automobile ou tout autre véhicule permettant de « rouler » afin de diminuer l'effort à réaliser en vue du transport d'objets ou de personnes.

Cette définition utilitariste de l'objet moto est pourtant globalement insatisfaisante : si l'objet permet effectivement le transport, les individus qui l'engagent disposent le plus souvent d'un moyen plus efficace : l'automobile. Une exception : les grandes agglomérations, où la densité du trafic peut être dépassée par le biais de l'étroitesse de la moto. Dans ce cadre le faufilement est possible, de même que pour un vélomoteur, un cycliste ou un piéton. C'est dans ce contexte précis que la moto devient un moyen de locomotion choisi pour ses aspects pratiques en un sens large : faufilement, facilité de stationnement. Les municipalités reconnaissent parfois cette utilité de la moto, à l'image de la ville de Londres où les motos n'ont pas l'obligation d'acquitter la taxe d'entrée dans l'agglomération à laquelle sont soumis les autres véhicules motorisés.

C'est donc une des caractéristiques techniques de la machine, son étroitesse et son architecture monotrace à deux roues, qui permet de l'évoquer en tant que moyen de locomotion. Cet aspect ne les distingue pas des scooters, majoritaires dans les centres-villes embouteillés, de Paris à Rome.

[19] Leroi-Gourhan, André, *Evolution et techniques.1 : L'homme et la matière*. Paris, Albin Michel, 1949, notamment p.115-160 ; et encore : Leroi-Gourhan, André, *Evolution et techniques. 2 : Milieu et techniques*. Paris, Albin Michel, 1950

ANNEXE 15

L’attachement motard à la marque.

Selon Jean Baudrillard, la publicité s'avère être « un mode d'organisation et de régulation du lien social » pour une société formée d'individus reliés mais non liés, dont l'existence est fondée sur un principe d'adhésion temporaires à des identités révocables, celles des marques[20]. L’objet moto fait écho à ce propos concernant l’objet de consommation : la publicité est omniprésente au sein de la presse spécialisée et lors de nombreux événements de la sociabilité motarde, à l’image des salons de la moto. Pour certains pratiquants, l’objet moto se comprend en lien à un discours particulariste. Ainsi, pour David, pourtant possesseur d’une moto de marque Honda, Harley-Davidson évoque immédiatement le « *prestige* » : « *T’as vu Harley ? Prestige... (Silence) (...) Harley c’est... c’est la marque quoi ! C’est même pas de la marque, c’est de la bécane, c’est... c’est une personne quoi !* » Claude, quant à lui, ne jure que par le « *caractère propre aux (motos de marque) Ducati* », très supérieur selon lui aux « *mixers et Tupperware japonais* », motos « *électriques, sans caractère* » et « *tout en plastique, comme des jouets* ».

Certains motards se déclarent ainsi attachés à leur marque « *fétiche* ». Une expression le traduit de façon récurrente sur le terrain : « *j’ai toujours été plutôt Yamaha* », « *moi, je suis Harley for ever !* », « *je suis Ducati à 100%* », etc. L’individu mobilise alors un imaginaire associé à une marque. Il consomme alors de l’image, le possesseur de « *Harley Davidson* », par exemple, souhaitant s’exhiber sous le masque du « *rebel* ».

Une particularité des carrières motardes de nos informateurs privilégiés est remarquable en lien à ces discours : ils restent généralement fidèles à une marque. Fabrice, par exemple, en est à sa seconde moto de marque Suzuki, Yann a possédé une Honda et est ensuite devenu fidèle à Suzuki, David n’a eu que des Honda après sa 125 cm3, Lucien reste fidèle à Yamaha. Et ce propos peut être élargi : on constate que la sortie d’un nouveau modèle de telle ou telle marque fait généralement baisser les ventes du modèle de même catégorie qui le précédait,

[20] Baudrillard, J., *La société de consommation*, Paris, Denoël, collection « folio essais », 1986 (1970)

mais ne porte pas atteinte de façon significative aux marques concurrentes produisant des motos de caractéristiques proches.

La fidélité aux marques peut également se lire lorsque l'une d'elle est menacée. Un article extrait d'un numéro de *Moto 2* présente ainsi les réactions de différents motards à l'annonce d'un rapprochement entre deux marques : Kawasaki et Suzuki. Certains sont pour, dans une logique de réduction des coûts, d'autres perçoivent d'un œil suspicieux ce type de démarche (je souligne) :

« (…) Christophe, 25 ans : « *Pas pour les sportives, dans ce domaine chacun doit conserver ses spécificités. En entrée de gamme d'accord si les prix baissent, et puis, si seul l'autocollant change, je ne vois pas l'intérêt de conserver deux marques.* »

Thierry, 44 ans : « *Les Suz', elles, sont abordables. Je suis Suzuki depuis très longtemps. Cette marque permet à toutes les catégories professionnelles de se mettre à la moto. Ce serait dommage que ça s'arrête.* »

Franck, 30 ans, et Arnaud, 28 ans : « *La compet', pas le mariage ! Nous restons attachés à Kawa. Le style Suzuki nous plaît moins. La compétition a pour effet de réduire les prix et une fusion c'est une marque de moins, ce n'est pas bon pour le consommateur.* »

Virginie, 30 ans, et Pascal, 32 ans : « *Une moto verte jamais !* (Le vert est la couleur historique des motos de marque Kawasaki.) *On tient à Suzuki, ils ont toujours eu une longueur d'avance et Kawa a toujours voulu les rattraper ! Je n'ai jamais été emmerdé par les moteurs GSX-R. Je ne sais pas si Suz va manger Kawa ou le contraire, mais je sais que je n'achèterai jamais une moto verte.* » (…) »

Cet attachement s'explique par les caractéristiques supposées inhérents à l'objet, permettant de définir un objet pourtant manufacturé comme unique, par le biais d'un vécu, et notamment de sensations supposées « *uniques* », spécifiques. Un discours très « marketing », qu'Olivier résume par la formule : « *quand on conduit une Ducati, on ne peut plus repasser à autre chose* ». De nouveau le « *caractère* » supposé propre à cette marque de motos, que ne manquent pas de critiquer les possesseurs d'autres machines, lors de joutes verbales. Les motos de marque Ducati, pour reprendre le même exemple, sont qualifiées de « *vibromasseurs* » ou « *marteau piqueur* » du fait de « *vibrations* » que certains nomment « *caractère* », et sont supposées d'une fiabilité douteuse. Et le cas n'est pas isolé, les motos Harley-Davidson, dont les possesseurs ventent également le « *caractère* » sont évoqués comme « *semant leurs pièces tous les 200 mètres !* » (Manu), « *le dernier* (du groupe) *doit s'arrêter pour ramasser les pièces des copains, s'il ne les a pas prises dans la gueule !* » (Albert). Si l'attachement à une marque précise va de pair avec une certaine forme de prestige, il est également savamment entretenu par un ensemble de commerçants pour qui le

caractère se monnaye. L'exemple type est la marque Harley-Davidson, avec un fort développement de « l'after-market », afin de permettre, selon ses représentants et les motards adhérant à ce discours, à chaque possesseur de « *créer une machine unique* » à l'aide d'un catalogue dédié. Créer la singularité de sa machine a un coût, qui peut vite devenir élevé. Les discours entretiennent alors l'image d'une marchandise unique, à tel point qu'elle se rapproche de l'humain :

« *L'âme d'une Harley, ce n'est pas une légende. Il faut reconnaître que le nouveau moteur est vivant et l'est encore plus lorsqu'on l'équipe d'un kit de suralésage à 1550 cm3, d'un échappement libéré et d'un kit dynojet au carburateur. Tous les propriétaires de Harley font cette transformation et pas uniquement pour émettre plus de bruit. Ce bicylindre a besoin de respirer pour délivrer tout son caractère. Un caractère envoûtant, (...) on se délecte de l'accélération, presque brutale, et du couple phénoménal.* »[21]

Affirmer le caractère unique de la machine pourrait alors être compris comme une volonté du consommateur de prouver sa particularité, voire sa supériorité. Pourtant, le motard reste grégaire et même lorsqu'il se déclare « *sectaire* », un cas très exceptionnellement rencontré sur le terrain, il rejoint un groupe de motards qu'il estime être des semblables. Cela peut s'accompagner d'une ségrégation. Ainsi, ce motard fidèle à Ducati, un « *Ducatiste* » ou « *Duc-addict* », exhibait-il fièrement un autocollant représentant un homme vêtu d'un blouson Ducati « *pissant sur une moto Japonaise* ». Sachant que je conduisais une moto japonaise, l'action semble engagée et peu confraternelle. Lucien confirme cette possibilité, évoquant le fait qu'à l'entrée d'une « *concentration de motos anciennes* » s'appliquait un principe de ségrégation : « *tout ce qui était euh... asiatique, on va dire, c'était vraiment : restez dehors quoi. Y'avait vraiment cette ségrégation là quoi.* »

Le « groupe » des motards n'est donc pas exempt de sous-appartenances, de « tribus », d'hétérogénéité[22]. Cela va alors de pair avec une certaine forme de ségrégation pouvant aller jusqu'à la négation de certains principes essentiels motards, telle que la règle du salut lors de la rencontre sur la route. Selon Joëlle, par exemple : « *les Harley ne te disent pas bonjour mais tu ne leur diras pas bonjour aussi !* ».

[21] *Toute la moto*, n° 14, juillet-aout 2000, « Les roues de la fortune », rubrique « Rencontres », p.40-49 (Présentation de l'article dans le sommaire : « Faut-il être fou pour dépenser tant ? Quatre propriétaires de motos à plus de 100000 F témoignent. »)
[22] Fournier, Valérie, *Les nouvelles tribus urbaines*, Paris, Georg, 1999

ANNEXE 16

La « passion de la moto » : une tendance historique à l'augmentation en volume.

Christian Bromberger[23] soulignait déjà il y a dix ans l'augmentation très importante des « engouements disparates », selon lui caractéristique de notre époque. Il s'agit d'un phénomène global du à un faisceau de facteurs allant en un même sens :

« Le valorisation du temps pour soi, qui échappe aux contraintes du travail et aux obligations sociales, l'émiettement des intérêts et des formes de sociabilité, la quête d'accomplissement et d'épanouissement personnels à travers les loisirs ou des revendications partielles (…) caractérisent l'air du temps de cette fin de siècle. »[24]

Cette dynamique semble perdurer aujourd'hui, les loisirs continuant à se développer, apparaissant parfois comme centraux dans la vie des individus. Derrière ce mouvement d'ensemble se niche la question du choix. Contrairement au monde professionnel, à saisir en lien à une précarisation accrue du salariat, celui du temps libre est issu de la volonté personnelle, permettant de « se réaliser », hors de toute contrainte apparente. Par cette maîtrise retrouvée sur soi et son vécu l'homme va pouvoir chercher son épanouissement, élément qui n'est plus inhérent de nos jours au monde du travail. Tout un éventail de passions ordinaires est aujourd'hui à la portée des individus recherchant l'épanouissement malgré le spectre des contraintes économiques. C'est pourquoi les moments de relâchement accordés par l'intermédiaire des passions ordinaires sont toujours perçus comme issus d'« actes volontaires, distraits à la contrainte, non subis. »[25]

L'auteur cite d'ailleurs la passion de la moto et son fort développement depuis l'importation de la « 750 Four » du Japon. Dans ce cadre l'offre va susciter, ou relayer la pratique.

[23] Bromberger, Christian, « Introduction », in C. Bromberger (dir.), *Passions ordinaires*, Paris, Bayard, 1998, p.5-38
[24] *Ibid*., p.7
[25] *Ibid*., p.11

-Une moto « charnière » : la CB 750 Honda.

L'importation de la Honda CB 750, couramment désignée comme la « *Four* » ou « *quatre pattes* » pour désigner son moteur à quatre cylindres, en 1968-1969 corresponds à une période charnière dans l'histoire de la moto en France. 1969 est d'ailleurs une des dates clés que distingue le catalogue du musée Guggenheim[26], introduisant la période intitulée « En fuite : 1969-1978 »[27]. La CB 750 y est présentée comme la première moto dont l'architecture moteur est aujourd'hui encore la plus populaire : le quatre-cylindres à arbres à cames en tête. Au-delà des subtilités techniques, ce principe permet des performances hors du commun à l'époque, assorties de fiabilité. Jusqu'alors le motard devait être compétent en mécanique s'il souhaitait utiliser une moto performante, le plus souvent européenne. A partir de la CB 750, une machine fiable, capable de parcourir 1000 km dans la journée, atteignant une vitesse d'environ 200km/h, devient accessible à tous, sans nécessairement avoir des compétences de mécanicien et une patience en rapport. Le succès est immédiat et sera pour beaucoup dans la démocratisation de la moto[28] et la mainmise des japonais sur le marché européen, ainsi que la disparition de nombreuses marques européennes telle que Laverda ou encore MZ plus récemment.

-Une démocratisation en volume.

La tendance n'a d'ailleurs pas été amorcée durant l'année 1968, si l'on en croit C. Studeny[29], pour qui « Le nombre de motocyclettes passe de 38000 en 1913 à 441500 en 1931 », tendance qu'il compare à celle d'un domaine proche, l'automobile : « En 1913, le parc français est estimé à 125000 automobiles, il approche un million et demi en 1930. »

Mais qu'en est-il, plus proche de nous ?

---

[26] *Art (L') de la moto,* Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001

[27] *Ibid*., p.298-341

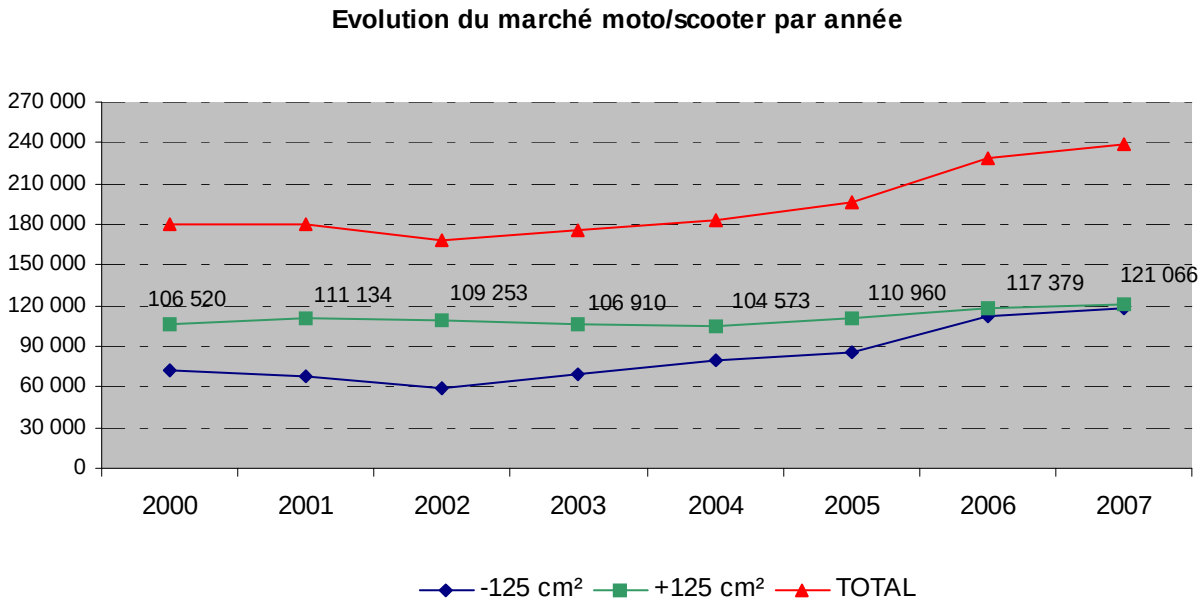
[28] Un avis partagé par François Portet, pour qui l'arrivée des constructeurs japonais en compétition et sur le marché de consommation, notamment avec la Honda CB 750 en 1968, a fait beaucoup pour la « Renaissance de la pratique et éclosion des clubs motocyclistes ». Portet, F., « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », in Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476

[29] Studeny, C., *L'invention de la vitesse. France, XVIII*^{ème} *siècle - XX*^{ème} *siècle*, éditions Gallimard, NRF, Paris, 1995

Le marché européen des deux roues motorisés est en augmentation. Il a passé le seuil des deux millions d'unités en 2005 et atteint 2,5 millions fin 2007[30]. Le parc de deux roues motorisés s'élève donc à environ 30 millions de véhicules fin 2007.

Ces chiffres posent pourtant une difficulté, au regard d'une des caractéristiques de la définition que nous avons donné d'une moto, à savoir qu'elle est d'une cylindrée supérieure à 125cm3. Les chiffres précédents concernent indifféremment les deux roues motorisés (2RM) de plus ou moins 125cm3.

Concernant le domaine français le nombre d'immatriculations pour l'exercice 2007 est par exemple de 238966 motos de toutes cylindrées, pour 121066 motos de cylindrée supérieure à 125cm3[31]. Les motos et scooters accessibles par le biais de l'équivalence ou du permis AL en France représentent donc la moitié du marché des 2RM.
Si l'on s'intéresse au marché français on peut constater une évolution faite de hauts et de bas durant les années 2000 :



[30] Source : moto-infos, dépêche du lundi 24 mars 2008, rubrique « actualité ». Accessible à l'url : http://www.moto-infos.com/actualite-002348-le-marche-europeen-depasse-les-2-5-millions-en-2007.html
[31] Source « Moto-station », article intitulé « Marché Moto français 2007 : nouveau record ! ». Accessible à l'url : http://www.moto-station.com/article3711-marche-moto-francais-2007-nouveau-record-.html#7
Pour plus de détail on se reportera à : *L'officiel du cycle, de la moto et du quad*, Juillet 2007, n°3743, « Spécial Statistiques. Bilan 2006 »

Ces chiffres nous démontrent que les motos de plus de 125cm3 ont connu une baisse de leurs immatriculations en 2002/2004, bien que leur volume ait évolué positivement de 2000 à 2006, une évolution de plus de 10% concernant les véhicules qui nous intéressent.
Remarquons par ailleurs le volume de véhicules laissés hors du champ de cette étude du fait de la définition accordée à une moto. Il serait certainement enrichissant d'ouvrir une seconde recherche orientée spécifiquement sur la catégorie 125cm3, qui a ses spécificités, les deux plus marquantes étant l'absence de nécessité du permis A, remplacé par le permis AL – rarement- ou l'équivalence permis B de plus de deux ans, ainsi que la très forte présence de Scooters, très minoritaires dans le cadre des 2RM de plus de 125cm3. Ces spécificités sont partie prenant dans le choix de l'objet réalisé, afin de créer un effet d'homogénéisation sur quelques critères fondamentaux, qui ne font pas pour autant disparaître toute diversité.

-Evolution depuis les années 70.

Nous avons affirmé que l'arrivée des constructeurs japonais, et notamment la CB 750 Honda en 1968, est le point de départ d'une démocratisation de l'usage de la moto. Afin de le prouver sollicitons quelques valeurs chiffrées. Une limite importante au propos ici, qui sera relativisée par ce qui a été avancé ci-dessus, ces chiffres concernent les « motocyclettes » selon le sens accordé par l'Office National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR), à savoir les motos de toutes cylindrées. A l'analyse, la différenciation est réalisée entre motos selon leur puissance fiscale, dont une catégorie est celle des « moins de 6cv ». Sachant que les 125cm3 ont une puissance fiscale de 1cv et que les motos basiques évoluent généralement entre 6 et 7cv il est difficile de démêler ici ces deux catégories. Pour ce faire les chiffres présentés seront accompagnés des Permis de conduire délivrés. Si on ne peut supposer de lien direct entre nombre de permis délivrés et nombre de véhicules neufs immatriculés cela nous donne une indication en volume sur le nombre de nouveaux motards, au sens donné dans cette thèse, durant un exercice. Le parc nous fournira également une donné précieuse, sachant qu'il est généralement constitué à plus de 50% de motos de cylindrée supérieure à 125cm3.

Premier constat : « *Le parc de motocyclettes, à l'inverse de celui des cyclomoteurs, ne cesse d'augmenter depuis trente cinq ans et a été multiplié par 5,8.* »[32]

[32] Rapport « Motocyclettes - Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008, 12 pages, citation p.1

Ce chiffre comprenant indifféremment motos de plus de 125 cm3 et autres motos il convient de le diviser par deux pour obtenir un ordre de grandeur approximatif de l'évolution du parc des motos dont la conduite nécessite le permis A.
Le parc de motos a donc augmenté durant ces trente cinq dernières années, pour être multiplié par environ 2,9.

Considérons que ce chiffre traduit une tendance à la hausse, dont le détail apparait lorsque l'on consulte l'évolution du parc, des immatriculations et du nombre de permis de conduire délivré tous les 10 ans depuis 1970[33] :

	Immatriculations de motocycles neufs (1)	**Parc au 31 décembre (2)**	**Permis de conduire délivrés (3)**
1970	27 352	215 000	ND
1975	91 750	334 000	81 084
1980	147 707	670 000	154 013
1985	71 556	716 000	85 570
1990	123 129	747 000	115 500
1995	84 793	727 000	115 211
2000	179 552	968 000	110 386
2001	179 590	1 019 000	113 488
2002	168 754	1 054 000	108 147
2003	176 149	1 091 000	105 967
2004	183 811	1 131 000	104 450
2005	196 618	1 177 000	102 622
2006	229 364	1 248 000	102 487

Ces chiffres confirment une augmentation générale du volume d'immatriculation et du parc en circulation. Nous sommes donc bien face à une tendance à l'accroissement du nombre de motards pratiquants, ce que traduit la régularité du nombre de permis A obtenu chaque année,

[33] *Ibid*., p.2

supérieure à 100000 unités. Ainsi, durant ces trente dernières années, au sein du seul domaine français plus de 1,2 milliards d'individus ont obtenu leur permis catégorie A.
Le parc s'élève quant à lui d'une cinquantaine de milliers d'unité chaque année, traduisant une tendance à la progression relativement régulière.

Le parc moto peut être comparé, à titre informatif, au parc automobile, qui s'élève, selon les mêmes modalités de calculs inhérents à l'ONISR[34], à plus de 30 millions fin 2007. En 2006 les immatriculations de moto de toutes cylindrées représentent 10% de celles des voitures de tourisme.

[34] Rapport « Voitures de tourisme - Grands thèmes de la sécurité routière en France », ONISR, Février 2008, 16 pages

ANNEXE 17

Le choix du type de moto : une piste de recherche inexploitée.

Les différents types de moto nous livrent des informations sur la spécificité des pratiques au sein de différents espaces. Par exemple un modèle populaire dans une grande agglomération ne le sera pas nécessairement dans la Creuse, et inversement, à l'image du scooter que l'on rencontre peu en campagne et davantage sur les boulevards Parisiens. De la même manière les chiffres de ventes par pays démontrent une certaine diversité de choix des machines selon les contextes nationaux. Cela appelle des développements ultérieurs que nous ne pouvons préciser ici qu'en piste de recherche, par le biais d'un exemple, extrait de la presse spécialisée[35], faisant apparaître la diversité des modèles les plus vendus dans différents contextes nationaux. Les chiffres évoqués ici concernent l'exercice 2006 dans l'Europe des 16, pour les motos supérieures à 125 centimètres cubes de cylindrée, soit un total de 1389938 immatriculations[36] de véhicules neufs. Une limite doit rester à l'esprit : ces chiffres représentent les ventes de véhicules neufs sur un an, non l'ensemble du parc. Leur interprétation mène alors à saisir une tendance sur une échéance courte (un an) ce qui relativise sa portée.

Voici les chiffres concernant les pays fréquentés lors de mon terrain, par ordre de fréquentation, allant du plus arpenté au moins parcouru :

France (223432 immatriculations) : Kawasaki Z 750 (Roadster) 6481 exemplaires / Yamaha FZ6 (Roadster) 5915 ex. / Kawasaki ER-6 (Roadster) 5682 ex.

Allemagne (164016 immatriculations) : BMW R 1200 GS (Trail) 7152 exemplaires / Honda CBF 1000 (Routière) 4807 ex. / Honda CBF 600 (Routière) 3845 ex.

Royaume-Uni (104710 immatriculations) : BMW R 1200 GS (Trail) 2277exemplaires / Honda CBR 1000 RR (Sportive) 2066 ex. / Suzuki GSX-R 600 (Sportive) 1969 ex.

Belgique (21815 immat.) : BMW R 1200 GS (Trail) 678 exemplaires / BMW R 1200 RT (Grand-Tourisme) 570 ex. / Honda Deauville 700 (Routière) 515 ex.

[35] « News : Marché européen », *Maximoto*, n°62, avril 2007, p.14-15

[36] Ce qui, selon l'auteur de l'article (anonyme) représente l'équivalent d'un mois d'immatriculation d'automobiles neuves.

Suisse (30320 immat.) : Kawasaki ER-6 (Roadster) 636 exemplaires / BMW R 1200 GS (Trail) 615 ex. / Yamaha FZ1 (Roadster) 490 ex.

Et quelques exemples sortant du champ de mon terrain, mais qui me semblent enrichissants :

Italie[37] (437164 immat.) : Suzuki GSR 600 (Roadster) 7744 ex. / Honda Hornet 600 (Roadster) 7666 ex. / Kawasaki ER-6 (Roadster) 6846.

Suède (23984 immat.) : Yamaha XVS 1100 (Custom) 486 ex. / Kawasaki ER-6 (Roadster) 462 ex. / Kawasaki VN 1600 (Custom) 387 ex.

Grèce (64796 immat.) : Suzuki DL 650 V-Strom (Trail) 2521 ex. / Yamaha XT 660 (Trail) 1904 ex. / Yamaha TDM 900 (Trail) 1225 ex.

Les différences sont notables lorsque le regard se porte sur l'échelle nationale, permettant de souligner les spécificités de différentes aires géographiques. Cette analyse pourrait faire l'objet d'un travail spécifique.
De plus, le classement de certains modèles reste sujet à caution, à l'image de la Suzuki DL 650 V-Strom. Elle se désignée comme « trail », mais ne présente qu'une de leurs caractéristiques : les suspensions à grand débattement, donc une hauteur de selle conséquente. Ses autres caractéristiques techniques en font une « routière ». Interpréter en détail les chiffres des différents marchés européens nécessite donc de reprendre tous les classements, ce qui exige un trop grand nombre de précisions complémentaires et d'analyses de détail pour être réalisé ici.

Retenons-en quelques éléments essentiels, par le biais des redondances confirmées par le terrain : l'Europe est le domaine des motos de type « roadster », que l'on rencontre extrêmement souvent au regard d'autres types de motos. Viennent ensuite, loin derrière, les « routières », « trail », « sportives », « grand-tourisme » et quelques « custom », type de moto qui semble en désuétude en Europe (à l'exception des pays nordiques, voir l'exemple de la Suède) alors que leur succès ne se dément pas outre-Atlantique. Ensuite le marché Européen de la moto est clairement dominé par les quatre grands constructeurs japonais : Honda, Kawasaki, Suzuki et Yamaha.

[37] L'Italie est le premier marché Européen du deux-roues. Souvent qualifié de « patrie de la moto », du fait de la présence de nombreux constructeurs (Ducati, Moto Guzzi, MV Agusta, Aprilia, etc.) sur son sol mais aussi de très nombreux motards, elle est également la patrie du Scooter. Les chiffres d'immatriculation sont, à ce titre, éloquents, à l'image du Piaggio Liberty 125, vendu à près de 30000 exemplaires pour l'exercice 2006.

ANNEXE 18

Lexique du langage motard

Arsouille : terme emprunté à la bande-dessinée « Joe Bar Team », « *l'arsouille* » est le moment où les motards circulent à vive allure, afin de générer des sensations et d'exploiter le potentiel de leur machine. « *L'arsouille* » se déroule généralement sur route nationale ou départementale, de préférence montagneuse ou sinueuse et est généralement réalisée en groupe. Il ne s'agit pas d'une course mais d'un moment concupiscent.

Bande de peur : cette expression est utilisée afin de désigner la partie du pneu qui n'est pas entrée en contact avec le sol. Elle se distingue si l'on observe le pneu de près, par sa teinte et son aspect. Sa largeur devient preuve de l'incompétence du motard, souvent sollicitée dans les joutes verbales. Plus la bande de peur est large, moins le motard a « *pris d'angle* », c'est-à-dire moins il a penché sa machine dans un virage ou moins il circule sur les routes où les virages sont fréquents. Le cas extrême est qualifié par l'expression « *pneu carré* », permettant de critiquer les motards empruntant l'autoroute, caractérisée par son absence de courbes.

Boite à roue ou BAR : synonyme d'automobile. L'expression traduit l'idée d'enfermement des automobilistes, auxquels les motards opposent leur « *liberté* ». On rencontre également « *boite à roulettes* ».

Burn: au cours d'un « *burn* », le motard fait patiner sa roue arrière afin de diffuser de la fumée. Elle impose de « *soulager* » l'arrière de la machine (par exemple en se plaçant debout et non assis sur la selle) et de bloquer l'avant de la machine (généralement par l'usage du frein avant au levier droit). Le « *burn* » est peu pratiqué, car couteux. Le plus souvent il est réalisé pour « *finir son pneu* », alors que celui-ci va de toute manière être changé. Lorsque le pneu patine jusqu'à éclatement on parle de « *burn out* ».

Caisseux : synonyme d'automobiliste. L'expression est connotée péjorativement.

Chaleur (Se faire une chaleur) : se dit d'une situation où l'accident a été évité de justesse. On utilise également l'expression « *c'est passé* » (alors que l'accident peut s'accompagner de la formule : « *ça passait, c'était beau* », également empruntée à la bande dessinée « Joe Bar Team »). Les deux « *chaleurs* » les plus fréquentes consistent à sentir se dérober la roue arrière en conditions d'adhérence précaires ou lors d'un « *run* » ou à « *rentrer trop fort en virage* ». Dans ce second cas, le motard constate qu'il circule à trop vive allure étant donné le rayon du virage, ce qui lui impose un freinage énergique, une action délicate à réaliser dans un virage (la moto « *se redresse* » généralement, ce qui influe sur la « *trajectoire* », et fait risquer un « *tout droit* »).

Duo (Rouler en duo) : rouler avec passager. Remarquons que le passager est souvent une passagère, compagne ou épouse du motard. Le « *duo* » engage un ensemble de techniques du corps, à l'attention du motard devant gérer un poids supplémentaire (déplaçant le centre de gravité de la machine et modifiant quelque peu ses réactions en conduite) et du (de la) passager (passagère) en ce qui concerne la manière de se « *mettre en selle* » (s'assoir sur la place passager), la façon de se tenir en conduite selon ses différentes phases (accélération, freinage, ligne droite, virage) et un ensemble de gestes destinés à la communication (tapes, mouvements du corps, gestes des bras, etc.).

Intégral ou casque de type intégral : casque permettant une protection maximale de la boîte crânienne car couvrant l'ensemble de la tête du motard, du menton au sommet de la boite crânienne. Il est toujours équipé d'une visière, de taille variable, autorisant plus ou moins de vision pour le conducteur. Il tend à atténuer les bruits ambiants. C'est le casque le plus courant, tout particulièrement chez les utilisateurs de moto « sportives ».

Jet ou casque de type jet : casque léger, protégeant la boite crânienne du motard, à l'exception de sa face et ses mâchoires. Il ne présente pas de mentonnière et dégage donc davantage le visage que les autres types de casques. On le rencontre plus fréquemment chez les motards utilisant une moto de type « custom » ou « basique ». Le « jet enveloppant » couvre la boite crânienne du bas des joues à la nuque et au front, alors que le « bol » correspond aux casques courants des années 50, couvrant essentiellement le haut de la boite crânienne. Ils ne sont pas homologués pour un usage routier en Europe, à l'inverse des Etats-Unis ou les « *bikers* » sont friands de cet équipement minimaliste. On le rencontre également sous le terme de « *casquette* ».

Jumbo run : il s'agit d'un rassemblement de motards où sont présents de nombreux side-cars, surnommés « *Jumbo* » pour « éléphant », en référence à leur peu de maniabilité et leur encombrement comparativement à une moto « *solo* ». Les side-cars sont très demandés à l'occasion de ces événements car ils permettent de transporter aisément des non-pratiquants pour la parade rituelle. Ces passagers souffrent le plus souvent de handicaps physiques et/ou mentaux, dus à un accident ou une maladie. Le cas le plus fréquent consiste à engager dans la parade des enfants malades, atteints par exemple de leucémie. En Hollande ils se rencontrent sous le vocable de « *Burgrun* », alors que la formule « *Jumbo run* » est sollicitée largement en Europe. Remarquons qu'en Allemagne l'« *Elefantentreffen* » reprend l'idée du « jumbo run » mais désigne un rassemblement en particulier et non le principe général. L'expression s'accompagne généralement de la désignation d'un site et du numéro de l'édition, sous la forme « *3ème Jumbo Run d'Amnéville* ».

Modulable ou casque de type modulable : il présente l'apparence d'un « *Intégral* » mais sa mentonnière est articulée, ce qui permet au motard de dégager son visage s'il le souhaite. Son poids est élevé et il est généralement bruyant. Il est souvent utilisé par les possesseurs de moto de type « Grand Tourisme ».

Plateau : le terme générique « *plateau* » désigne l'ensemble des épreuves hors-circulation que le futur motard doit accomplir afin d'être titulaire du permis de conduire catégorie A. Il est également sollicité afin de désigner le lieu où se déroule l'entrainement aux épreuves hors-circulation du dit permis. Généralement, le « *plateau* » est un parking, plus rarement une piste privée appartenant à la moto-école.

Rendre la main : laisser partir le groupe en avant ou s'arrêter, changer délibérément de rythme de conduite pour adopter une vitesse inférieure à celle des autres personnes présentes.

Rouler au cap : ce type de conduite consiste, en vacances le plus souvent, parfois en week-end prolongé, à ne pas utiliser de carte routière ou de GPS mais à aller au hasard des routes en suivant une direction peu précise, pour favoriser la découverte de lieux peu fréquentés. Sa forme la plus fréquente consiste à suivre les routes à l'envie et au hasard, ou à suivre un des quatre points cardinaux à l'aide d'une boussole.

Rouler en mode lopette : rouler doucement, prudemment, comme animé d'une paranoïa à l'égard de l'ensemble des autres individus présents sur le réseau routier. Peut être utilisé également pour désigner une conduite calme, respectueuse de la législation, adoptée en cas de fatigue ou dans des circonstances particulières le justifiant (adhérence précaire, visibilité nulle, neige, etc.).

Run : voir « *Arsouille* ».

Rupteur : il s'agit d'un dispositif technique installé sur de nombreuses motos, coupant l'allumage lorsque le motard dose l'accélération de manière trop généreuse et provoque un surrégime. Le bruit produit est alors élevé et caractéristique, aisément reconnu par tout motard. Les « *rupteurs* » sont souvent sollicités au cours de manifestations, parfois en conduite en guise de klaxon.

Sacoche de réservoir : elle permet de transporter quelques bagages. Elles sont généralement peu volumineuses, faut de quoi elles masquent les instruments de la machine où gênent les manœuvres du guidon. Il en existe deux types : aimantées ou à clip. Dans le premier cas les réservoirs en métal permettent de les fixer, dans le second cas est apposé un « *tapis de réservoir* » (en cuir ou plastique souple) sur lequel vient se fixer la sacoche. Elle présente généralement une poche transparente en plastique sur son volet supérieur, afin d'y introduire une carte que le motard pourra ainsi consulter sans lâcher son guidon.

Saut de vent : Un pare-brise de taille peu volumineuse, placé à l'avant d'une moto sans carénage, sur le « *phare* ». Il dévie assez peu l'air et a souvent une fonction esthétique, davantage que pratique. Il est également qualifié de « *bulle* ».

Slider : le terme, comme l'objet, est emprunté au monde de la compétition où il existe depuis les années 70. Le « *slider* » est composé d'une pièce ovale en résine résistant à l'abrasion qui va glisser sur le bitume lorsque le motard le touchera avec son genou. Le « *slider* » s'use donc progressivement. Il permet au motard de poser son genou au sol sans se blesser. S'agissant de la conduite sur route cet élément se rencontre de manière peu fréquente en comparaison à la pratique sur circuit. Il est bien souvent purement esthétique, à l'image de passagères de moto « sportives » dotées de cet équipement alors qu'elles sont installées sur des places surélevées, rendant impossible le contact avec le sol. Le « *slider* » équipe le plus souvent les

combinaisons de moto en cuir d'une pièce. Un « *slider* » intact est un argument sollicité dans les joutes verbales afin de critiquer la conduite d'un motard. Cela amène deux réactions : « *gratter* » son « *slider* » afin de lui faire perdre l'apparence du neuf ; ôter les « *sliders* » de son pantalon en cuir.

Stoppie : figure de « *stunt* » qui consiste à lever la roue arrière de la machine au freinage. Assez peu pratiquée, elle est parfois réalisée par hasard, alors que le motard réalise un freinage d'urgence. Plus la machine est légère et son système de freinage performant et plus elle est à même de réaliser des « *stoppies* ». Nous ne l'avons quasiment jamais constaté dans la pratique, à l'exception de quelques « *stunters* ».

Stunt : terme anglais désignant une cascade. Il est utilisé par les motards afin de qualifier un type de pratique spectaculaire, consistant à réaliser des acrobaties à moto. Les « *stunters* » sont soit des cascadeurs professionnels, soit des amateurs. Ils réalisent un ensemble de figures acrobatiques rarement observées sur route : « *wheeling* », « *stoppie* » et « *burn* » pour les plus courantes. S'y ajoutent un ensemble de figures décrites par des qualificatifs imagés : « *christ-air* » (debout sur le réservoir, bras en croix) ou « *cobra* » (moto en « *wheeling* », tête baissée touchant l'avant de la moto), par exemple. Le terme n'a pas d'équivalent d'usage pour les motards, qui sollicitent toujours le terme anglo-saxon. En principe le « *stunt* » se pratique sur un espace dédié, fermé à la circulation. Certains le réalisent pourtant sur route. La pratique du « *stunt* » sous-entend alors une prise de risque accrue, la chute est alors part du quotidien, de même que la destruction de la machine. Si on se réfère à la taxinomie réalisée dans notre thèse le « *stunter* » est un pratiquant radicalement orienté vers le pôle kamikaze, engageant l'objet de manière brutale.

Tas (aller au tas) : synonyme de chuter. « *Aller au tas* » équivaut à « *chuter* », « *glisser* » (« *faire une glissade* »), « *se gameller* », « *se ramer* », « *prendre une pelle* », « *prendre un volume* », « *s'en mettre une bonne* », « *se manger* » ou encore « *se ramasser* » pour les seules expressions que nous avons pu relever lors du travail de terrain. Ces expressions sont sollicitées lorsque le motard chute seul, du fait d'un défaut de maîtriser et/ou d'un aléa (freinage d'urgence sur des gravillons, objet sur la chaussée en virage, etc.). Lorsque la chute est due à un autre véhicule on parle plus classiquement d'« *accident* », ou de « *choc* ».

Top-case : il s'agit d'une boite en plastique dur (PVC) fixée sur le porte-bagage de la moto, permettant de transporter un minimum de bagages. Les motos en sont rarement équipées d'origine, à l'exception des motos de type « Grand Tourisme » qui présentent leur variante latérale, qualifiées par les motards de « *valises* ». Généralement équipé d'une serrure, le top-case permet par exemple d'y stocker son casque. Cet équipement est le plus souvent ajouté par les motards lorsqu'ils font un usage fréquent de la machine dans le cadre de trajets domicile-lieu de travail. Les motos de type « sportives » en sont très rarement équipées.

Tout-droit (faire un tout-droit) : se dit d'une situation particulière de conduite, lorsque le motard entre dans un virage avec une vitesse trop importante et ne peut maintenir la « *trajectoire* ». En général il va alors redresser sa machine pour freiner, ou la redresser du fait du freinage (réaction physique quasi-systématique mais variable selon le type de moto), ce qui fait aller la moto vers l'extérieur de la « *trajectoire* ». Le motard et sa machine quittent alors la route, c'est le « *tout-droit* ».

Trajectoire : la trajectoire est la direction prise par la machine dans une courbe. Elle est calculée au préalable par le motard, mentalement. Elle est « *arrondie* », part de « *l'extérieur* » de la courbe, pour « *plonger à la corde* » et « *élargir la trajectoire* » en « *sortie de virage* ». Une bonne « *trajectoire* » permet une vitesse de passage conséquente et une meilleure visibilité. Au contraire, une « *mauvaise trajectoire* » mène généralement le motard à circuler temporairement sur la file opposée, dans le cas d'une voie à double sens de circulation, ce qui entraîne un certain risque. Critiquer les « *trajectoires approximatives* » des motards avec lesquels on circule habituellement est un thème classique lors des joutes verbales motardes. La faible largeur de la moto et le déplacement de son centre de gravité lors des virages (la moto « *penche* », s'incline pour compenser la force centrifuge) autorise cet usage de la chaussée, alors que la conduite classique d'une auto consiste à rester au centre de sa voie de circulation. La trajectoire s'adapte en fonction des circonstances (présence d'autres usagers, circulation en groupe), de la configuration des lieux (route départementale « *viroleuse* », ville, etc.) et de l'état du revêtement (trous, bosses, gravillons, etc.).

Tuning : le « *tuning* » consiste à modifier sa machine, tant esthétiquement que mécaniquement, afin d'accroître ses performances ou, et le plus souvent, de la personnaliser. D'un modèle de grande série on parvient alors à une modification donnant à l'objet un caractère unique. Cette tendance est très présente dans le monde moto, de nombreux motards

modifiant, ne serait-ce que succinctement (échappement, autocollants, pièces spéciales, etc.), leur machine.

Viroleuse (une route viroleuse) : se dit d'une route où les virages sont particulièrement nombreux. La route « *viroleuse* » est le type même de la « *route à motards* », « *la roue arrière encore dans le virage, la roue avant dans le suivant* ». Ce type de route est particulièrement recherché et permet d'exercer ses talents de « *pilote* », dans l'exercice de la « *trajectoire* ». Il s'agit principalement de routes de type départementales, des « *routes de montagne* ». Certaines sont connues de nombreux motards, qui s'y rencontrent parfois : la « *route des crêtes* » Vosgienne pour les motards de l'Est de la France, celle de Cassis ou de Menton pour les motards du Sud du pays, la « *vallée de Cheuvreuse* » pour les parisiens, etc.

Wheeling : figure issue du « *stunt* », le « *wheeling* » est probablement la plus ancienne. On constate sa présence avant même l'apparition du mouvement « *stunt* », par exemple lors des présentations officielles de nouveauté moto, à l'image de celle de la Yamaha 1200 V-MAX en 1985. Réaliser un « *wheeling* » consiste à lever la roue avant de la moto à l'accélération, en s'aidant ou non de la commande d'embrayage (selon la machine utilisée). C'est une figure très inégalement appréciée des motards, peu rencontrée dans la pratique à l'exception des « *stunters* ». Nous l'avons tout de même observé à quelques reprises, le plus souvent dans un contexte d'arrivée ou de départ d'une « *concentration* » ou d'une « *course moto* ».

ANNEXE 19

Historique du traitement de l'objet en Sciences humaines et sociales.

-Du lointain au proche, entre ethnologie et sociologie.

L'ethnologie a toujours pris en compte le rapport homme/objet, tout d'abord en étudiant l'environnement du groupe abordé, à l'heure de l'étude du lointain. Se frottant à l'exotique et au distant, tant géographique que culturel, l'ethnologue abordait par exemple les techniques d'agriculture, de pêche, bref, l'organisation et la culture matérielle d'une ethnie ou culture. Très présent dans la description de terrain, l'objet n'a pourtant que peu de place lors de l'analyse, qui est centré sur l'homme et son discours. A quelques exceptions près, l'objet est abordé en lien à son efficacité, chez Leroi-Gourhan, Haudricourt, Cresswell et Mauss principalement.

Rapatrié du lointain au domaine occidental l'ethnologie continue à étudier les objets mais à l'échelle de la société, sous l'angle des « sphères de la production et de la distribution » jusqu'à la deuxième guerre mondiale pour devenir objet de consommation avec les 30 glorieuses[38]. On se souviendra par exemple du travail de D. Riesman[39]. Se développe ensuite une tradition selon laquelle l'objet aliène l'individu et devient signe, chez Baudrillard[40], et même plus signe de distinction, chez Bourdieu[41].

Avec Michel de Certeau[42], l'homme devient capable d'action, même si celle-ci ouvre un champ des possibles limité face à la domination sociale. La voie est alors ouverte vers l'analyse de l'objet pris dans un jeu complexe à travers un itinéraire structuré, par exemple par un réseau, ou l'économique, ce que développent C. Bromberger et D. Chevallier[43].

---

[38] Selon Isabelle Garabuau-Moussaoui et Dominique Desjeux, se référant à J.-P. Warnier sur ce point. Voir : Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique, « Introduction », in Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.11-29, le développement dont il est question ici se trouve page 13.

[39] Riesman, David, *La foule solitaire. Anatomie de la société moderne*, Paris, Arthaud, 1964

[40] Baudrillard, Jean, *Le système des objets*, Paris, Gallimard, 1968

[41] Bourdieu, Pierre, *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, éditions de Minuit, 1979

[42] Certeau, Michel de, *L'invention du quotidien. Tome 1, Arts de faire*, Paris, Gallimard, collection « Folio Essais », 1990 (1980)

[43] Bromberger, C., Chevallier, D. (dir.), *Carrières d'objets, innovations et relances*, Paris, mission du patrimoine ethnologique / Maison des sciences de l'homme, collection « Ethnologie de la France », cahier n°13, 1999

L'objet devient à la fois structure, fonction, matériel et signe avec B. Latour[44], ce qui n'épuise pourtant pas, souligne C. Rosselin[45], tous ses aspects, qu'il s'agit d'étudier à travers les différents usages qui en sont faits.

Aujourd'hui, on s'accorde à saisir l'objet « davantage comme un construit que comme un donné »[46], de sa conception à son usage, en passant par son acquisition. Chaque phase de la vie de l'objet engage des représentations que l'on peut cerner par l'étude à une échelle microsociale, par le biais de l'approche ethnographique que l'on trouve chez C. Rosselin[47], C. Bromberger et M. Segalen[48] ou encore J.-P. Warnier[49]. L'homme est alors en relation avec l'objet qui n'est plus simplement un signe macrosocial, par exemple celui de la domination, et l'utilise. C'est cet usage de l'objet au quotidien et au niveau « microsocial », au sein d'un environnement, que nous interrogeons. Tout comme l'affirment Isabelle Garabuau-Moussaoui et Dominique Desjeux, l'objet est alors à saisir comme « réceptacle de significations, de représentations, de mémoire, de souvenirs, de sentiments, d'affectivité, mais seulement tant que l'acteur social les place, métaphoriquement, dans l'objet. »[50] Ce dernier est alors un moyen, dépassant le programme que les concepteurs lui avaient attribué. Le mode d'emploi est outrepassé par le biais des usages réels de l'objet.

Les approches ethnologiques et sociologiques centrées sur l'objet sont aujourd'hui trop nombreuses pour en dresser un inventaire ici. Elles s'incarnent dans différentes traditions : française, européenne et Nord-américaine, à travers la sociologie et l'anthropologie de la consommation de masse, des modes de vie, de la culture de masse, de la communication, des techniques[51], des loisirs, du quotidien, de la culture matérielle, etc.[52]

---

[44] Latour, B., *Le métier de chercheur : regard d'un anthropologue*, Paris, INRA, 1994

[45] Rosselin, C., « La matérialité de l'objet et l'approche dynamique-instrumentale », in Warnier, J.-P. (éd.), *Le paradoxe de la marchandise authentique. Imaginaire et consommation de masse*, Paris, L'Harmattan, 1994, p.147-177

[46] Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique, « Introduction », in Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.11-29, idée que l'on trouve développée par exemple chez Warnier : Warnier, J.-P., *Construire la culture matérielle. L'homme qui pensait avec ses doigts*, Paris, PUF, 1999

[47] *Op. cit.*

[48] Bromberger, C. et Segalen, M. (dir.), *Ethnologie française* n°26, 1, Culture matérielle et modernité, 1996

[49] *Op. cit.*

[50] Garabuau-Moussaoui, Isabelle et Desjeux, Dominique, « Introduction », in Garabuau-Moussaoui, I. et Desjeux, D. (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.11-29, citation p.15

[51] Pour un état des lieux concernant la recherche sur les techniques il y a une dizaine d'années voir : Akrich, Madeleine, « Comment sortir de la dichotomie technique/société. Présentation des diverses sociologies de la technique. », in Latour, Bruno et Lemonnier, Pierre (dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques. L'intelligence sociale des techniques*, Paris, La Découverte, collection « Recherches », 1994, p.105-131. L'auteur y présente un bref historique de la sociologie des techniques, et conclue sur le fait que les travaux les plus récents, en 1994 donc, sont clairement ouverts à une approche pluridisciplinaire.

L'étude de l'objet se fait à toutes les échelles : microsociale par le rapport homme/machine, à l'échelle de l'interaction sociale quotidienne, du groupe et ses différentes dimensions, allant de l'alliance des pairs au lobbying mondial. Il est délicat de prétendre réaliser une étude se limitant strictement à une échelle, des échelles variées se retrouvant le plus souvent sur le terrain. Notre perspective consiste en une ethnographie de détail, attentive au microsocial et aux interactions quotidiennes, ainsi qu'aux différentes dimensions que ces éléments désignent. L'objet moto est observé dans son usage quotidien, ce qui se répercute à l'analyse. Cet usage suppose une interaction à différentes échelles : une machine, des semblables, des autres, une loi nationale, des lois internationales, un marché mondial, etc. Ce qui nous intéresse est donc l'intrication de ces différentes échelles au sein du quotidien et le discours qui s'y tient.

-De l'innovation à l'utilisation : l'usage.

L'usage n'est pas simplement à comprendre comme une prise de position selon deux options par rapport au mode d'emploi issu de la conception de l'objet : adhésion ou refus. Pour le comprendre, tournons-nous vers la sociologie des techniques, une branche importante de l'étude des objets en sciences humaines et sociales aujourd'hui, et sa critique. On y approche l'objet technique essentiellement à travers le processus d'innovation, qui est une construction au sein de laquelle interagissent en réseau des acteurs humains et non humains.

Madeleine Akrich[53] critique cet aspect selon lequel une fois la conception terminée le sociologue ne s'intéresse plus à l'objet, alors qu'il « devient objet de consommation ou objet d'utilisation ». On privilégie l'innovateur à l'utilisateur à venir, conçu comme une suite logique et « non problématique »[54] du réseau constitué.

Le problème principal de la sociologie de la technique se lit lors « de sa confrontation avec les objets : soit il correspond aux hypothèses faites lors de la conception, soit il s'en démarque mais il n'a jamais la possibilité d'échapper à cette alternative, ce qui signifie qu'il n'est en fait que faiblement acteur. »[55]

---

[52] Pour une liste des auteurs et objets principaux liés à ces différents courants voir : Desjeux, Dominique, « conclusion », in Garabuau-Moussaoui, I. et Desjeux, D. (dir.), *Objet banal, objet social*, Paris, L'Harmattan, 2000, p.233-242

[53] Akrich, Madeleine, « Les objets techniques et leurs utilisateurs. De la conception à l'action », in Conein, Bernard, Dodier, Nicolas et Thévenot, Laurent (dir.), *Les objets dans l'action : de la maison au laboratoire*, Paris, Editions de l'EHESS, 1993, p.35-57

[54] *Ibid*., p.36

[55] *Ibid*., p.37-38

Si nous ne nous intéressons pas ici au processus d'innovation[56] il y a quelques leçons à tirer des critiques de M. Akrich. Pour échapper à cette tendance à percevoir l'objet selon la dichotomie usage de conception/usage déviant, elle propose deux pistes. En premier lieu de remettre au cœur de l'analyse les représentations des utilisateurs et des innovateurs, ce qui ne peut se limiter à penser le face-à-face objet/utilisateur hors contexte. On peut en effet affirmer que les utilisateurs vont souvent, dans l'action, mobiliser dans leurs représentations des éléments de contexte. M. Akrich démontre par exemple que les « modes d'emploi », une fois analysés, livrent les représentations du concepteur. Deuxièmement, M. Akrich propose de ne pas voir les objets techniques uniquement comme des dispositifs de traduction mais également comme des « objets frontières », qui séparent et coordonnent. Le réseau économique et celui domestique ont par exemple des définitions différentes du même objet.
Retenons ces pistes permettant de dépasser certaines limites de la sociologie dans son étude des objets : de la conception à l'utilisation sont engagées des représentations ; les objets sont perçus et définis différemment selon les contextes d'engagement, terme que nous préférons dans le cadre de notre approche à celui de réseau.

[56] Ce serait pourtant une piste intéressante concernant la conception des motocyclettes, leur évolution technique et l'écart entre conception et usage étant souvent soulignés par les motards et journalistes de la presse spécialisée. De plus existe en France une spécificité qui vient moduler le mode d'emploi dont parle M. Akrich : le bridage des moteurs. Cela produit des effets intéressants, les journalistes se plaignant de la « perte de caractère du moteur du au bridage » alors que les motards protestent contre une forme de « discrimination ».

ANNEXE 20

Le corps comme « personne » et non comme objet : de Marcel Mauss au groupe Matière à Penser.

Revenons brièvement sur un apport essentiel de l'étude du rapport corps/objet à travers la notion de techniques du corps[57] et le statut de l'objet dans ce texte fondateur.
Marie-Pierre Julien[58] nous apprend que l'on n'a pas toujours accordé à l'objet la valeur qu'il mérite dans les analyses anthropologiques. Ainsi, s'il est présent tout au long du célèbre texte de Marcel Mauss, il fait finalement l'objet, selon Marie-Pierre Julien, d'un « oubli ». En effet, dans sa volonté d'étudier « l'homme total » selon les trois pôles bien connus –physiologie, psychologie et sociologie- Mauss en a oublié que « l'homme n'a pas un corps mais il est son corps, ses sensations, ses pensées, son inconscient… »[59]. En cela nous ne pouvons que reconnaître l'apport du texte fondateur de M. Mauss, tout en précisant que le corps n'est pas qu'un instrument et qu'il s'entoure d'objets qu'il manipule, qu'il s'agit de considérer. Ne créons donc pas une confusion entre l'objet sollicité par le biais du corps et le corps lui-même.

Pierre Parlebas[60] précise la différenciation entre ces deux éléments en parlant non plus de « techniques du corps » mais de « tactiques du corps ». Il déplace la perspective des techniques du corps aux actions motrices, ce qui permet de réintégrer dans le propos l'objet que l'on va solliciter, « l'instrument ». Ils sont en effet, pour l'auteur, partie prenante des techniques du corps, et ne peuvent donc en être séparés. Pierre Parlebas s'accorde alors avec Marie-Pierre Julien pour dire que le corps n'est pas le premier et le plus naturel outil de l'homme : « le corps, c'est la personne. » Pour ne plus ignorer cela le concept de « conduite motrice » doit remplacer celui de techniques du corps.

---

[57] Mauss, Marcel, « Techniques du corps » in *Sociologie et anthropologie*. Paris, PUF, 1995 (1950), p.365-386
[58] Julien, Marie-Pierre, « Des « Techniques du corps » à la synthèse corporelle : mises en objets », in Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.15-27
[59] *Ibid*., p.18
[60] Parlebas, Pierre, « Les tactiques du corps », in Julien, Marie-Pierre, et Warnier, Jean-Pierre (dir.), *Approches de la culture matérielle. Corps à corps avec l'objet*, Paris, L'Harmattan, 1999, p.29-43

ANNEXE 21

L'augmentation des vitesses et le monde de la moto.

-L'invention et la progression de la vitesse.

« La vitesse ne se présente ni comme un besoin inscrit dans la longue durée ni comme une conséquence récente du machinisme. Elle fut d'abord rêvée, revendiquée, puis conquise. »[61]

La vitesse serait, selon C. Studeny, liée au destin humain, à ses espoirs et sa volonté. L'histoire sociale longue permet en effet de constater une conquête humaine de la vitesse. Celle-ci est à saisir par le biais d'une histoire des moyens de locomotion et de leur perfectionnement, liée à une forme de ténacité humaine cherchant à réaliser son rêve de maîtrise de l'espace et du temps. Petit à petit, au fil du temps, l'accès aux moyens permettant la vitesse va se démocratiser, du 18ème siècle où, nous dit C. Studeny, elle reste le privilège de la noblesse, par le biais du cheval ou de la voiture à traction animale, à son omniprésence contemporaine.
Une volonté humaine et une évolution technique mèneraient ainsi la majeure part des hommes à bénéficier aujourd'hui d'un accès à la vitesse.

Pour l'auteur cette histoire de la vitesse du 18ème au 20ème siècle peut être saisie à travers quelques objets marquants, traduisant différents stades du rapport à la vitesse. Le premier changement marquant est celui du passage du cheval (ou cheval de trait) à la voie ferrée. Il est suivi de l'autonomisation de la mobilité par l'invention et la démocratisation de la bicyclette. Viendra ensuite un phénomène identique concernant l'automobile. Enfin, c'est l'aviation qui marque pour lui le stade contemporain du rapport à la vitesse, par ce moyen technique qui se déconnecte du sol et de son relief en même temps que de ses contingences.
La moto n'est presque jamais citée, si ce n'est par le « vertige » qu'elle permet. La place qui lui est accordée dans l'histoire de la vitesse que dresse l'auteur est donc anecdotique, comme si la moto était finalement une figure intermédiaire entre la bicyclette et ses deux roues et l'automobile et sa motorisation. Il nous semble pourtant que si l'on questionne l'évolution des

[61] Studeny, C., *L'invention de la vitesse. France, XVIIIème siècle - XXème siècle*, éditions Gallimard, NRF, Paris, 1995, p.10

moyens de transport en lien à l'espace, les moindres dimensions de la moto, notamment en largeur, lui permettent une mobilité accrue malgré son attachement au réseau routier. On pourrait également arguer que le niveau de confort accru de l'automobile la dégage davantage des contraintes environnementales et spatiales, ce qui est exact. Ajoutons encore, afin de relativiser la portée de cet historique, que si l'avion est à n'en pas douter le moyen de locomotion le plus enclin aujourd'hui à la vitesse, il ne s'est pas démocratisé de la même manière que la bicyclette, la moto ou l'automobile en leur temps. Nous savons en effet que les trajets fréquents, notamment à titre professionnel, par le biais du transport aérien, restent marginaux et propres aux populations les plus aisées.

Nous pouvons déduire de l'approche de C. Studeny que l'individu a dû s'adapter à une augmentation progressive et régulière des performances des moyens de transport les plus courants. Cela ne s'est pourtant pas fait sans heurts, à l'image de Patrick Friedson évoquant l'essor de l'automobile :

« (…) le lent processus d'accélération de la vitesse, qui a commencé aux environs de 1830, franchit une nouvelle étape et l'adaptation des différentes catégories de Français aux vitesses automobiles n'est pas chose commode. »[62]

Pour cet auteur également la vitesse n'a cessé de pénétrer notre quotidien, même si cela s'est accompagné d'une certaine réticence des Français, notamment lors de la démocratisation de l'automobile. Il est d'ailleurs amusant de remarquer que les mêmes griefs étaient adressés à la bicyclette lors de sa démocratisation[63], la vitesse accrue mettant toujours un temps certain avant d'être acceptée couramment. Cet accroissement représente en effet d'abord un danger, tant pour l'usager que pour le non-usager. Cela suscite un questionnement : en est-il de même aujourd'hui concernant la moto ? Peut-on saisir la moto comme permettant une nouvelle évolution du rapport à la vitesse, ouvrant sur de plus hautes performances, mal reçues au premier abord par l'ensemble de nos concitoyens ?

[62] Friedson, Patrick, « La société française et les accidents de la route (1890-1914) », *Ethnologie française*, 1991/3-Violence, brutalité, barbarie, p.306-313, citation p.306

[63] Par exemple : *Ibid*., p.307, en analysant d'anciens écrits : « Elle remarque cependant l'existence d'un précédent, celui du vélo : *« Eh bien, il y a dix ans, c'est aux bicyclistes qu'on adressait les mêmes reproches qu'aujourd'hui on fait aux chauffeurs. On les accusait d'écraser volontairement les poules et d'effrayer les chevaux avec leurs cornes. Et les gens qui étaient à pied leur lançaient des cailloux »* (Capus, 1906). »

-Une augmentation historique des performances des motos.

Recoupant les ouvrages spécialisés concernant l'évolution technique des motos que nous avons pu consulter, tournons-nous vers le numéro anniversaire des 90 ans de *Moto Revue* (MR). On peut y lire un historique de l'évolution des modèles de moto, à l'image des « roadsters »[64]. On s'arrêtera un instant sur un historique retraçant sommairement l'évolution des moteurs de type « 4 cylindres » (les plus courants encore aujourd'hui au sein du domaine français)[65].

Point de départ de l'évolution des machines : la Honda CB750 de 1969, une moto qualifiée de « sportive » alors que, comme le précisent les journalistes, à « l'époque, la catégorie n'existait pas encore. » Elle est donc le point zéro choisi pour désigner une évolution des machines allant vers davantage de sportivité, que l'on peut comprendre comme davantage de performances. Sur cette route on rencontrera en 1997 la Honda 1100XX, première moto de série à avoir dépassé les 300km/h, du fait de sa puissance en version « libre » de 164 chevaux. D'autres modèles prendront la suite et monterons la barre toujours plus haut. Aujourd'hui, le niveau de performance des motos sportives a encore fait un bond en avant, ce que semblaient pressentir les journalistes de MR en 2003 : la sportive de référence pour les magasines actuels, comme pour la majorité des motards attirés par cette catégorie est en 2007 la Suzuki GSX-R 1000. Un chiffre traduit clairement cette réalité : cette machine atteint un rapport poids/puissance de 1. Que signifie cette échelle de mesure ? Souvent sollicitée dans les magazines et en compétition, elle consiste à calculer le rapport entre le poids de la machine et sa puissance. Elle est censée révéler son niveau de performances absolues, c'est-à-dire, au-delà de la vitesse maximale atteinte, sa capacité d'accélération. Le modèle 2007[66] de la machine citée présente un poids de 180 kg et une puissance théorique de 180 chevaux. Afin d'imaginer un équivalent dans nos références communes d'automobilistes, un rapport poids/puissance de 1 équivaudrait à une puissance d'environ 1500 chevaux pour une berline familiale, ce qui donne la mesure de ce ratio ainsi que la différence radicale de performances existant entre auto et moto.

[64] *Moto Revue*, n°3574, 26 juin 2003, Spécial « 90 ans Moto revue », p.112-116
[65] *Moto Revue*, n°3574, 26 juin 2003, Spécial « 90 ans Moto revue », « Histoire du 4-cylindres sportif », p.108-110
[66] Remarquons que le modèle 2008 s'est sensiblement alourdi suite à l'usage d'une double sortie d'échappements nécessaire afin de respecter l'homologation aux normes antipollution en vigueur en 2008. L'accroissement des performances rencontre donc également des tendances allant en un sens inverse.

Un article développant plus loin les évolutions techniques insiste sur cette augmentation de puissance des motos[67], proposant une image de cet écart à travers trois exemples :

« En 1913, les gros bicylindres en V du commerce, de 750 cm3 et plus, arrivaient à développer la puissance remarquable de 6 ou 7 chevaux, comme le prouve un monstre de l'époque, la Peugeot 945 cm3. Aujourd'hui (nb : en 2003)*, la Suzuki GSX 1300 R Hayabusa « crache » sans vergogne 175 ch. Rappelons-nous simplement que la Honda CB 750, qui a marqué les esprits en 1969, annonçait 75 ch dans sa première version. »*[68]

En un siècle de 3 à 75 puis 200 chevaux pour certaines machines actuelles d'une cylindrée de 1300 à 1400 cm3[69].

Cette augmentation de la puissance des machines s'accompagne de nombreuses optimisations : freins, cadre, pneus, fourche, moteur, etc. Tous ces éléments permettent aux nouvelles motos d'exploiter plus ou moins sereinement la puissance proposée, ainsi la Kawasaki Mach 3 des années 70 était surnommée « *la faiseuse de veuves* », selon Albert, un informateur, du fait de ses freins et de sa partie-cycle bien en dessous du niveau de performance moteur. Reste qu'un rapide coup d'œil aux caractéristiques techniques des motos nous démontre une évolution radicale des performances de la machine sur un siècle, proposant en parallèle une diminution de leur poids et une augmentation de leur puissance.

-Comprendre cette augmentation : périodisation de l'évolution technique des motos.

Robert Cresswell[70] suppose que la technique et le social ont des rapports cycliques. L'un et l'autre évoluant parfois fortement de façon concomitante (crise sociale, mutation rapide et radicale) et de façon indépendante à d'autres moments (entre les périodes de crise, pseudo-harmonie). L'outil méthodologique ici envisagé est la chaîne opératoire « où les éléments d'un processus technique sont écrits de telle sorte que les combinaisons relèvent toujours aussi bien d'une lecture technologique que d'une lecture sociologique. »[71]

---

[67] *Moto Revue*, n°3574, 26 juin 2003, Spécial « 90 ans Moto revue », « L'histoire vue de l'atelier. 90 ans d'évolutions techniques », p.140-146
[68] *Moto Revue*, n°3574, 26 juin 2003, Spécial « 90 ans Moto revue », p.141
[69] A titre indicatif une automobile de même cylindrée fournit généralement une puissance de 60 à 100 chevaux maximum.
[70] Cresswell, Robert, « La nature cyclique des relations entre le technique et le social. Approches technologiques de la chaîne opératoire. », in Latour, Bruno et Lemonnier, Pierre (dir.), *De la préhistoire aux missiles balistiques. L'intelligence sociale des techniques*, Paris, La Découverte, collection « Recherches », 1994, p.275-289
[71] *Ibid*., p.275-277

On pourrait alors comprendre l'arrivée des motos japonaises fiables et performantes sur le marché français comme un moment de rupture, provoquant une mutation rapide des pratiques à laquelle va succéder une tendance à l'augmentation des performances des machines. Comme le soutient l'auteur, dans ce que l'on peut nommer les périodes de pseudo-harmonie « les techniques se développent (lentement) selon leurs propres règles et sous leur propre impulsion jusqu'à ce qu'elles rencontrent une barrière de nature sociologique. Le comportement social mute (lentement) jusqu'à ce que les formes qu'il a lui-même créées inhibent des transformations ultérieures. »[72] C'est en quelque sorte la limite du développement autonome des techniques. On peut appliquer ce développement autonome des techniques, qui ne l'est jamais tout à fait, l'auteur en convient, à l'escalade des performances des motos depuis les années 50.

Si l'on souhaitait alors caractériser la « chaîne opératoire » de la production des motos au cours du temps, de façon simplifiée, on pourrait voir se succéder une première phase de demande de performance (qui restera en arrière plan tout au long de l'évolution), suivie d'une offre de performance par les grands constructeurs européens. La tendance est alors amorcée et poursuivie par le biais de divers progrès techniques concernant les matériaux (cadres en acier puis en aluminium ; pneus avec chambre à air puis « tubeless », radiaux puis diagonaux ; recherches en aérodynamisme, etc.), faisant accroitre les performances au point de remettre en cause la fiabilité des motos. Vient alors un événement important, symbolisé par la célèbre Honda CB 750 : un niveau de performance en accord au processus général, doublé d'une fiabilité indéniable. La recherche de vitesse anime alors toujours cette « chaine opératoire », en réponse à une demande des individus, friands de cet accomplissement de celle qui fit, selon C. Studeny, si longtemps rêvée : la vitesse.

C'est alors que ce développement vient se heurter à une crise sociale : l'apparition et le développement d'une préoccupation pour l'accidentologie des motocyclettes, ainsi que la vitesse qui lui est associée, va mener à une série de mesures : assurance obligatoire dès 1955, port du casque obligatoire en 1973, mais aussi allumage des codes, réforme du permis de conduire, etc. S'y ajoutent des mesures qui englobent l'ensemble des véhicules motorisés : instauration des limitations de vitesse en 1973, suivies d'un ensemble de mesures de plus en plus répressives, à l'image du permis à points ou du délit de grand excès de vitesse, permettant l'incarcération en cas de récidive.

[72] *Ibid*., p.278

ANNEXE 22

La dimension esthétique de la moto.

Le pas consistant à définir la moto comme œuvre d'art semble avoir été franchi à l'occasion de l'exposition « The Art of the Motorcycle » du Solomon R. Guggenheim museum de New York. Tournons-nous vers le catalogue de l'exposition[73] afin de saisir si la moto peut être conçue comme une œuvre d'art, si ce statut n'est accordé qu'à quelques modèles, quelles sont leurs caractéristiques, ou si la moto n'est nullement du domaine de l'art, si ce n'est par le travail de l'artiste qui va y apporter sa touche personnelle.
Une centaine de motos sont présentés dans le dit catalogue, de la « Hildebrand & Wolfmüller », première machine fabriquée en série en 1894 en Allemagne, rappellent les auteurs, à la « MV Agusta F4 », fleuron du design moto italien. Elles suivent le fil de l'histoire de la moto et chaque machine est conçue comme marquante pour son époque : par son esthétique pour la « MV Agusta 750 S » de 1973, ses performances pour la « Kawasaki Mach III » de 1969, son caractère photogénique pour la « Harley-Davidson Easy Rider Chopper » -une copie du modèle original de 1969 extrait du film du même nom-, etc. Point commun de toutes ces machines : elles « sont toutes entrées dans la légende ». Cela les réunit et justifie leur statut particulier, présenté au sein du catalogue de la prestigieuse institution : la première, la plus célèbre, la plus vendue, la plus belle, la plus performante, celle ayant gagné le plus de compétitions, etc. et ce en réalisant une sélection limitée de modèles par période historique.

Le traitement de la moto n'est donc pas différent de celui d'un autre objet basculant dans les mondes de l'art[74] : on va affirmer son caractère exceptionnel sur la base de critères propres au groupe d'experts désignant ce qui relève, ou non, de la qualité artistique. La moto peut donc être définie comme œuvre d'art, sans pouvoir généraliser cet énoncé.

L'attention à l'esthétique de l'objet est pourtant partagée par certains pratiquants et esthètes. La moto devient œuvre d'art lorsqu'elle est définie par une communauté faisant autorité

[73] *Art (L') de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001
[74] Becker, Howard S., *Les mondes de l'art*, Paris, Flammarion, 1988

comme relevant de l'exception. L'ensemble de la production ne fait assurément pas l'objet du même discours.

Aprilia Moto' 6.5 (Design : Philippe Starck)

Revenant au niveau des usages les plus courants de l'objet moto –le quotidien qui est au cœur de cette thèse- celle-ci est essentiellement composée d'une dimension esthétique non-négligeable. L'« *attrait* » pour telle ou telle machine est conditionné, aux dires des informateurs, en premier lieu par ses qualités esthétiques.

Ainsi Raoul, pour qui la « *Ducati 748* » était un choix privilégié car elle « *ne se voit pas à tous les coins de rue* » et car son esthétique, la « *pureté de ses lignes* » ne le laissait pas indifférent. Il s'agit alors d'un choix issu de la raison esthétique et non purement pragmatique. La marque italienne Ducati présente des modèles réputés peu fiables, onéreux à l'achat comme à l'entretien et peu confortables. Leur acquisition n'est donc pas affaire de raison économique, mais bien de distinction et de passion, qui peut se traduire par un sentiment esthétique du beau.

La moto a donc une définition esthétique, si l'on se réfère à l'institution qui en fait une œuvre d'art ou aux motards lambda. C'est un des aspects, une des dimensions qui va entrer en ligne

de compte dans sa définition. Des nuances existent pourtant selon que l'on aborde le point de vue de l'expert ou celui du pratiquant.

« La griffe italienne » : Boxer Scrambler ou la moto « cousue main ».

Pour Thierry Bonot[75], l'œuvre d'art est perçue comme telle dès lors que l'on est informé de ce statut. C'est sans doute le cas pour l'exposition du musée Guggenheim où des experts vont désigner un ensemble d'objets devenant alors objets d'art. Ce type de perspective se réduit pourtant à un petit groupe d'individus et écarte une grande part du quotidien.

Même dans le cas d'un salon de la moto, ou les machines sont « exposées », on n'entend guère parler d'« *œuvre d'art* ». Le discours alors rencontré fixe un code partagé, concernant de manière indissociable la technique et l'esthétique de l'objet. Les codes esthétiques tels qu'ils sont discutés entre motards, entremêlent codes du groupe et de la société. S'y ajoutent enfin les « goûts » personnels, qui ne sont évidemment pas totalement subjectifs[76].

[75] Bonot, Thierry, *La vie des objets*, Paris, Editions de le Maison des sciences de l'homme, Collection Ethnologie de la France, 2002, sur l'objet d'art : p.231-233 et suivantes.

[76] Que l'on peut corréler avec l'origine sociale, comme l'a prouvé P. Bourdieu dans *La distinction, critique sociale du jugement*, Paris, éditions de Minuit, 1979. Nous ne nous sommes pas penché sur cette approche en termes de choix fonction de l'origine ou du statut social, ayant pour volonté première de cerner du commun. C'est un choix que nous regrettons partiellement, constatant certaines récurrences : l'attrait pour les motos

Pour Fabrice, les motos sont des objets « *attirants* » par leur esthétique, mais selon le goût individuel. Seuls quelques modèles peuvent, selon lui, être qualifiés d'« *œuvres d'art* », celles de « *petite série* », voire même « *de plus grande série pour certaines, les 916 ou MV Agusta* ».

Le sens profane donné par les motards à l'association objet moto/œuvre d'art est donc construite sur la base d'une sélection de quelques modèles d'exception. Remarquons que cette procédure est similaire à celle adoptée afin de constituer le catalogue de l'exposition « The Art of the Motorcycle » et que la Ducati « *916* » que cite Fabrice figure au catalogue[77].

En exposition

sportives et les roadsters chez les plus jeunes, l'attrait pour les machines performantes dans les milieux les moins favorisés, l'attrait pour les scooters chez les cadres moyens, pour les motos de type GT chez les cadres supérieurs, etc. Autant de pistes que nous ne pouvons systématiser, faute de les avoir approfondies.

[77] *Art (L') de la moto*, Catalogue de l'exposition The Art of the Motorcycle du Solomon R. Guggenheim museum de New York, Solomon R. Guggenheim foundation, New York, 2001, la Ducati 916 figure en ouverture de la période « Rétro-révolutionnaire : 1993-1998 », p.368-369, est évoquée comme marquante tant esthétiquement que dans un contexte de compétition, p.370-371, et est présentée p.378-379.

ANNEXE 23

Une spécificité du domaine français : le bridage de la puissance des motos. Essai d'interprétation.

Spécificité française, le bridage de la puissance moteur s'applique uniquement aux deux-roues motorisés[78]. Si on se réfère à la presse moto le bridage à 100 chevaux maximum de la puissance moteur des motos de toutes cylindrées est issu d'une réaction des pouvoirs publics face à l'apparition des premières machines dépassant cette puissance, et face au nombre élevé d'accidents les impliquant. Toujours est-il, quelle que soit l'origine de la mesure, que la puissance légalement admise pour l'ensemble des machines en vente sur le territoire français est fixée à 100 chevaux maximum dès 1985[79]. L'argument principal étant qu'en limitant la puissance des motos leurs performances seraient également limitées, ce qui diminuerait le nombre d'accident. Cette mesure est toujours en application aujourd'hui.

Elle est effectivement venue tempérer les performances de certaines motos, et tout spécialement de quelques propositions commerciales des constructeurs japonais souhaitant disposer, au sein de leur catalogue, de la moto la plus rapide du marché. La course à la performance à laquelle les quatre grands constructeurs japonais se livrent est lancée avec la Kawasaki ZX-10 1000 TOMCAT de 1987, d'une puissance de 137 ch. Elle se poursuit en 1990 avec la ZZR 1100 du même fabricant (142ch., donnée pour 280km/h maximum), puis diverses machines : Suzuki GSX-R 1100, Honda CBR 1100 XX[80], Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa[81], Kawasaki ZX12R, pour s'achever avec la Kawasaki ZZR 1400 de 2006

[78] Selon trois modalités : les motos de toutes cylindrées accessibles avec le permis A sont limitées à la puissance maximale de 100 ch. ; les motos légères de moins de 125 cm3 accessibles avec un permis B (de plus de deux ans) ou AL sont limités à 15 ch. ; les cyclomoteurs accessibles sans permis ne doivent pas être à même de dépasser la vitesse maximale de 45 km/h.

[79] Les journalistes de Moto Revue ont réalisé un coup d'éclat en 1982, qu'ils ont réitéré en 1985, relaté dans leur numéro « Spécial défonce » de l'été 1982 : une course avec le TGV de la SNCF. Verdict : 2h40 pour un Paris-Lyon et 5h02 pour un Paris-Toulouse, c'est-à-dire respectivement 24 minutes et une heure et 3 minutes de moins que le transport ferroviaire le plus rapide. En 1985 c'est un Paris-Marseille qui est réalisé en quatre heures, soit 20 minutes de moins que le TGV. Un défi dont on peut se demander s'il n'a pas contribué à la mise en place du bridage des motos, suivant de près le deuxième « record », alors que la moto utilisée dépassait les 100 chevaux.

[80] La première machine de série supposée atteindre les 300km/h, qui atteindra finalement un « frustrant », selon l'expression d'un journaliste moto, 298 km/h.

[81] La première machine de série à dépasser les 300km/h chrono.

atteignant la puissance de 200 ch. et dépassant allégrement la limite des 300 km/h en version « *libre* »[82].

-Conséquences techniques et sociales.

La situation du marché français aujourd'hui présente donc une spécificité : vendre des machines au potentiel de 200 ch., pourtant commercialisée à 100 ch., soit la moitié de leur puissance initiale. Cela ne va pas sans protestations de la part des motards, au quotidien par les discussions de terrain sur le thème, dans la presse par le regret de la « *castration des moteurs* », par l'intermédiaire de la Fédération Française des Motards en Colère qui milite entre autres pour la remise en cause de cette mesure pour cause d'inégalité à l'échelle européenne. La protestation la plus explicite est sans doute le débridage des motos, destiné à leur rendre leur puissance initiale, que quelques rares motards m'ont déclaré avoir réalisé, à l'image de Loïc qui a acheté sa Kawasaki ZX12R à un motard Luxembourgeois et a soigneusement évité de la mettre en conformité.

-« La moto qui dépasse les bornes. »

Michel Holz relate la polémique apparue lors de la commercialisation de la Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa[83], que nous appellerons « Hayabusa ». Il précise avec justesse que si l'Hayabusa est une moto aux performances extrêmes, le bridage français gomme les différences par rapport à la concurrence, du fait de la limitation théorique à 100 ch. Il démontre également que ce modèle cristallise une peur, qui va se focaliser sur ce modèle précis. Cet élément est enrichissant car le marché regorge alors de machines atteignant cette limite des 100 ch. et ce depuis 1985. Bien que toutes les machines commercialisées soient soumises à ce même impératif légal, l'Hayabusa provoque tôlé et protestations.
La possibilité d'accéder à une machine rapide fait l'objet d'une critique se cristallisant sur ce modèle. Les motos de la catégorie « sportives » atteignant pourtant toutes 100 ch., tout en présentant un poids moindre, donc en définitive, si l'on en croit la presse spécialisée et leurs mesures chiffrées, atteignant une vitesse maximale légèrement supérieure à celle faisant polémique. Sans doute cela est-il dû à une méconnaissance de l'existence du bridage. Mais

[82] Les machines non bridées, ou débridées, sont également désignées par l'expression anglo-saxonne « *Full* » ou « *Full power* ».
[83] Holtz, Michel, « La moto qui dépasse les bornes. Polémique sur la dernière Suzuki. Elle atteint les 340 km / h. », *Libération*, Rubrique « Société », samedi 8 mai 1999, p.16

peut-être y-a-t'il plus, si l'on pense à la vitesse théoriquement atteinte par l'Hayabusa une fois débridée, pratique courante selon l'auteur : 340 km/h.

Cette vitesse est susceptible d'être atteinte par quelques rares autos sportives qui, rappelons-le, ne sont pas soumises au bridage. Seuls quelques modèles, comme par exemple certaines Ferrari ou Porsche, parviennent à la même vitesse qu'une Hayabusa débridée. Pourtant, il n'existe pas de polémique à ce propos ou de condamnation des importateurs. M. Holz souligne que dans le cas de l'Hayabusa, suite à un article de la presse spécialisée titrant « 340 » et relatant l'essai par des journalistes français d'une moto « *Full power* » testée en Espagne, l'importateur a été sanctionné.
On est alors en droit de se questionner : est-ce la vitesse atteinte qui est interdite ou le fait de l'atteindre à moto ? Si l'on consulte la presse spécialisée concernant les automobiles haut de gamme, « prestigieuses » et « ultra sportives », la vitesse de pointe des véhicules n'a pas à rougir des performances de l'Hayabusa et se voient présentées en couverture ou, au minimum, dans la fiche technique associée à l'essai du dit modèle. Quelle différence justifie donc cet écart de traitement ?[84]

-Un principe rejeté unanimement par les motards.

On peut observer un consensus chez les « passionnés de moto » : le bridage est une mesure « *inique* », « *discriminatoire* », « *injustifiée* », voire « *débile* ». Ils n'en débrident pas pour autant leur machine, à l'image de Paul, pour qui le concessionnaire avait « *commandé les pipes d'admission* » nécessaires au débridage de sa Yamaha FJR 1300 et qui a décliné sa proposition sans l'ombre d'une hésitation. De même, les nombreux motards rencontrés utilisant des machines de puissance inférieure à 100 ch. par conception n'en condamnent pas moins le principe du bridage.

[84] Un élément de réponse pourrait être le prix comparé de l'auto et de la moto, au désavantage de la première. Une donnée tranche en effet radicalement entre les deux univers auto/moto, à performances égales : le prix d'achat. Est-ce à dire que ce qui est interdit est de rouler vite pour pas cher et non de rouler vite car cela représente un danger ? Est-ce que seuls les individus les plus aisés, ayant les moyens financiers d'acquérir une Ferrari par exemple, peuvent accéder au summum de la vitesse, du fait de leur statut social et du prestige qui s'y associe ? Remarquons que M. Holtz cite un raisonnement approchant des discours de légitimation des concessionnaires adeptes du débridage : « les clients capables de mettre 75000 F dans une bécane sont des gens responsables. » (Holtz, Michel, « La moto qui dépasse les bornes. Polémique sur la dernière Suzuki. Elle atteint les 340 km / h. », *Libération*, Rubrique « Société », samedi 8 mai 1999, p.16) Si l'on suit cette piste, la responsabilité supposée des individus serait associée à leur capital économique, un bien triste constat. Le plus inadmissible n'est-il pas finalement ce que l'auteur mets en avant pour conclure son article : « (…) finalement, 340 km/h pour 75000 francs, c'est vraiment pas cher. »

Ils s'accordent en cela avec le propos présenté dans la presse spécialisée. Pour les journalistes de *Moto 2* la Kawasaki ZX12R, par exemple, a été « *castrée* » et perd une grande part de son intérêt du fait du bridage moteur. Dans le même ordre d'idée, les journalistes de *Moto magazine* essayant la Kawasaki ZZR1400 vont la décrire comme « *amputée* », du fait d'un bridage « *catastrophique* » car supprimant non seulement 100ch. sur les 200 dont la machine dispose d'origine, mais surtout car le bridage lui ôte ses « *sensations moteur* ». Non seulement ce principe diminue les performances et la vitesse de pointe de la machine, mais elle la limite également en termes de puissance et de plaisir, deux éléments qu'elle incarne aux yeux des motards rencontrés. En bridant la machine, cette dernière perd son « *caractère* », son « *charisme* » et l'amateur y perd en sensations au quotidien. La machine adoptée par le motard est symbole de puissance, ce symbole étant attaqué lorsque la machine se voit ôter une part de son intégrité : « *amputée* », « *limitée* », « *castrée* », etc. Le motard ne peut alors penser vivre pleinement sa passion.

Revenons à l'Hayabusa : ce modèle précis a cristallisé une peur lors de sa commercialisation en 1998, du fait de sa possibilité technique, et non légale en France, de dépasser la barre des 300 km/h. Nous pouvons donc supposer l'importance symbolique de ce seuil. En effet, si l'on observe la production motocycliste on constate la commercialisation en 1997 de la Honda CBR 1100 XX Superblackbird, revendiquant alors une puissance de 164 ch. et une vitesse de pointe, voulue supérieure à 300km/h mais effectivement fixée, après divers tests réalisés tant par les constructeurs que par des journalistes indépendants, à 298 km/h. La commercialisation de ce modèle n'a pas déclenché de polémique. Le « super oiseau noir » (« Superblackbird ») reste en deçà de la limite acceptable, l'« Hayabusa » l'outrepasse, attirant les foudres médiatiques et politiques.
La confirmation de la barrière psychologique des 300km/h viendra l'année suivante : Suzuki décidera de commercialiser sa machine avec un nouvel indicateur de vitesse, portant des graduations de 10 km/h en 10 km/h, la numérotation s'arrêtant à 290 km/h. De même les modèles contemporains, utilisant des afficheurs digitaux à cristaux liquides, et non plus des « aiguilles », sont paramétrés pour stopper leur décompte à 299 km/h.

ANNEXE 24

La passion de la moto au regard de la catégorie du sauvage : détails.

L'image du salaud met en lumière une piste redondante tout au long de cette thèse, qu'il apparait essentiel de poursuivre : les combat de catch que Roland Barthes définit comme les « plus réussis » se concluent par un « charivari final, sorte de fantasia effrénée où règlements, lois du genre, censure arbitrale et limites du Ring sont abolies, emportés dans un désordre triomphant (…) »[85]. Le salaud est donc un personnage nécessaire au questionnement de la limite ultime, de l'extrême part de la culture et de ses règles, que le charivari va mettre sens dessus-dessous, afin de restaurer symboliquement et de façon temporaire l'ordre naturel. Où il y a figure du « salaud » il y a donc questionnement du sens, de l'ordre culturel et de ce qui ne l'est pas, le sauvage.

Ce point nous semble essentiel. C'est pourquoi nous allons le développer ici, afin d'illustrer ce que nous avons mis en avant dans cette thèse. La « passion de la moto » apparait comme un objet permettant de qualifier la limite du monde humain, sa valeur, ses lois et son ordre, ainsi que la menace qui pèse sur le monde des hommes. Par la machine le motard intérroge cette menace, la joue et la pacifie. La machine est un médiateur entre l'homme et le monde lors de son usage, ce qui lui attribue une dimension sauvage, permettant de penser la limite. Voyons de quelle manière.

-Le désordre comme questionnement.

Nous posons par hypothèse que ce que nous appelons la « passion de la moto », dans la réalité des pratiques qui l'incarnent et non seulement du fait de son image, est un processus destiné à questionner la limite du social et la force de la loi des hommes.

L'ensauvagement motard doit être abordé avec prudence pour une raison essentielle : contrairement au chasseur qui verse le sang du gibier (le « sang noir » caractéristique, selon

85 Barthes, Roland, « Le monde où l'on catche » *in* Barthes, R., *Mythologies*, Paris, Seuil, 1970, p.13-23, citation p.21

B. Hell, de l'animal sauvage[86]) lors de chaque partie de chasse, le motard ne verse le sang qu'exceptionnellement, lors de l'accident. Ce sang est alors le sien et non celui de l'animal sauvage, si ensauvagement du motard il y a, il est donc davantage discursif que réel.

Pourtant, quelques indices ont éveillé notre curiosité : si l'accident n'est pas quotidien, le discours sur l'accident l'est. Des récits dramatiques, clairement violents, relatent des événements où le sang et la chair se mêlent au métal. Essentiellement adressés à l'ethnologue en début de terrain, alors que le statut que les informateurs me conféraient était encore celui de « *novice* », voire de « *curieux* », ces discours évoluent, au fil de la carrière et de la connaissance qui s'y associe, vers une tonalité moins fanfaronne et provocatrice. Ils se firent alors graves et non moins frappants pour l'auditoire, du fait de leur réalisme parfois choquant. Il ne s'agit alors plus d'ironie quant à la possibilité de l'accident mais d'un vécu qui a été expérimenté. Il fait sens et devient porteur d'un enseignement, confirmant la « prise de conscience » de la fragilité humaine.
Le rapport à l'acte symbolique consistant à verser le sang devient donc polysémique : ce n'est plus le geste humain qui verse le sang d'autrui, en tant que symbole d'altérité. Le sacrifice n'est pas celui de l'animal ou du responsable désigné, le geste est tourné vers soi-même. Lors de la pratique c'est bien le motard qui est en premier lieu soumis au risque, et est donc susceptible de verser son propre sang, si la situation l'y amène involontairement. La violence exercée est orientée vers l'extérieur, le différent, alors symbolisé par le « *passionné* » lui-même, dès lors qu'il utilise sa machine.

-Des indices du contact avec le sauvage.

Le motard est conscient de son changement d'état lorsqu'il conduit sa « *bête* ». Son corps lui-même change d'aspect par le biais de son équipement. Il va même jusqu'à porter à l'occasion des excroissances à la symbolique ambigüe : oreilles de lapin collées sur le casque, queue de tigre fixée à l'aide d'une ventouse à l'arrière de cette même protection, symboles variés sur l'équipement (tigre, dragon, aigle, panthère, etc.[87]), cornes factices apposées à l'avant de la machine, etc. Ces signes et leur symbolique mettent en présence des éléments variés, relevant

86 Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe,* Paris, Flammarion, 1997
87 Les équipementiers sont d'ailleurs friands des symboles animaux afin de représenter leur marque, ainsi que des logos. « Bering » est symbolisé par une tête d'ours, « Furygan » (que les « connaisseurs » nomment « *fury* ») a pour emblème une panthère, « Askara » un taureau en pleine ruade, « Harley Davidson » (fabriquant de moto et d'équipement) un aigle aux ailes dépliées, etc. Leur publicité fait également souvent appel à l'animal, à l'image de cette campagne « Kiwi » (dont le symbole est l'oiseau bien connu) où le motard chevauche, selon les deux visuels d'une même série, un tigre lorsqu'il est seul et un rhinocéros lorsque sa passagère l'accompagne.

du domaine de la puissance, de la bestialité ou de l'animalisation, manipulant l'apparence et son sens.

C'est cet ensemble et sa confusion que nous souhaitons aborder en sollicitant la catégorie du sauvage et ses caractéristiques. L'objectif est de saisir quelles sont les dimensions sauvages de la « passion de la moto », les portes ouvertes sur le sauvage par le biais de cette « passion », lisibles tant dans les représentations motardes que dans les pratiques qui y sont liées.

Il ne s'agit donc pas de voir en quoi la « *passion de la moto* » peut être comprise comme une pratique impliquant le contact avec le sauvage, à l'image des pratiques cynégétiques, mais en quoi les différentes dimensions du sauvage et les caractéristiques de l'ensauvagement peuvent éclairer les logiques à l'œuvre dans notre objet.

-La « passion ordinaire » comme domaine des possibles.

Nous avons dit que la pratique extrême est une possibilité accessible par le biais de l'objet moto, entre autres possibilités. Elle est pourtant très peu fréquente au regard du quotidien. En cela, la passion de la moto est bien ce que Christian Bromberger qualifie de « passion ordinaire », car elle se situe entre excès et permis. Dans ce cadre, la sauvagerie est présentée comme un univers atteignable par l'usage extrême. L'auteur, après avoir précisé que le concept de « passion » a perdu aujourd'hui son caractère de « phénomène subi » (le concept est alors « décentré »), remarque une deuxième modification importante, selon laquelle il serait « affadi » :

« (…) il consacre des expériences sensibles et des intérêts intenses, que guette sans doute toujours l'excès (la manie), mais qui sont le plus souvent domestiqués et socialement autorisés. C'est en ce sens que l'on peut parler de passions ordinaires. Partagés massivement, assumés individuellement, acceptés moralement, vécus intensément (mais sans abus dangereux), ces engouements sont perçus comme des aspirations légitimes à la réalisation de soi et au réenchantement du monde. (…) Le statut même d'ordinarité est précaire et incertain : les passionnés, si domestiqués soient-ils, peuvent basculer dans la démesure, la sauvagerie, l'obsession, la folie… et ce spectre, menaçant et attirant, rôde en permanence aux frontières de ces engouements. »[88]

La « passion de la moto » que nous abordons est une passion ordinaire et non une pratique extrême, elle semble pourtant porter en elle la possibilité de la sauvagerie. Elle possède donc

88 Bromberger, C., « Introduction », *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.5-38 (citation p.26)

des dimensions potentiellement sauvages, sans pour autant se vivre nécessairement dans l'excès. Le propos de C. Bromberger nous permet de saisir que la passion devient ordinaire en confrontant ordre et désordre, en recréant l'équilibre fondamental de l'existence humaine, symbolisée par l'opposition entre le monde des hommes et ses lois et l'univers sauvage qui vient le questionner tout en lui étant intégré[89].

-Une mise en cause de la loi des hommes.

Quelques caractéristiques techniques essentielles permettent de saisir pourquoi la passion de la moto présente des dimensions sauvages. Elles portent en elles quelques différences par rapport au modèle de l'automobile, qui font sens. Selon Jean-Gustave Padioleau, « Le ″peuple démocratique″ de l'automobile transforme symboliquement le deux roues en « sauvages ». » [90] Si, chez l'auteur, le terme de « sauvage » est équivalent à contestataire, il est pourtant possible de prolonger le propos. Les motards qu'il qualifie de « tocquevilliens », « roulent aussi pour nous », les automobilistes[91]. Ajoutons : les motards sont aussi automobilistes, et l'objet technique mobilisé permet de mettre en application la contestation.

Une des propriétés fondamentales du sauvage est qu'il vient perturber la loi, en échappant davantage à l'exercice de l'autorité des représentants de l'ordre, sur le réseau routier. Motards et automobilistes en sont convaincus : la moto permet une marge de manœuvre supérieure, elle permet d'échapper plus fréquemment à la sanction. Confronté sur le terrain à plusieurs reprises aux contrôles routiers, j'ai en effet pu constater que certaines caractéristiques de l'objet technique autorisent une plus grande esquive de la sanction. Par exemple : l'unique plaque d'immatriculation de la moto, placée à l'arrière du véhicule, alors que l'auto en présente également une à l'avant. De ce fait, dans quelques cas de figures, certains motards s'autorisaient à « *se faire flasher* » dans des postures peu équivoques. Bob passait ainsi devant un radar automatique fixe, installé sur autoroute, à vive allure en faisant un « *doigt d'honneur* » adressé aux personnes visionnant les images, dépositaires de l'autorité. Cette attitude est loin d'être générale, nous n'avons d'ailleurs pu la constater qu'à de rares

89 Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988

90 Padioleau, Jean-Gustave, « Tocqueville et les motards. », *Libération*, n°7309, 10 novembre 2004, rubrique « rebonds », p.36

91 L'auteur fait référence ici à la manière dont Alexis de Tocqueville (Tocqueville, A. de, *De la démocratie en Amérique*, Paris, Gallimard, 1986) dénonçait la situation des Indiens d'Amérique, alterité victime de l'imposition d'un nouveau modèle (démocratique) dont les caractéristiques ne laissaient que peu de possibilités d'adaptation aux natifs, les excluant donc du processus en cours. Il prolonge ce propos en l'appliquant au domaine routier, la démocratie devenant « l'universel automobile », les natifs devenant les « motards ».

occasions. Pourtant, même quand la transgression n'émane pas d'une telle action, l'absence de plaque d'immatriculation avant entraîne une possible impunité : le motard « *se fait prendre* » sans le réaliser mais n'en subit pas les « *effets secondaires* ». Cette possibilité d'échapper à la sanction, un des moyens d'exercer le pouvoir à la disposition de l'Etat, ouvre symboliquement un champ des possibles. La marge de manœuvre à l'égard de la limite est ainsi plus étendue qu'à bord d'une automobile.

Si l'on pense être inatteignable, on va plus volontiers rechercher la limite : cette représentation est ancrée dans la culture Occidentale, ce que traduit, par exemple, une expression telle que « la peur du gendarme » en France. Les pratiques s'y accordent parfois. Ainsi Yann, un de nos informateurs privilégiés, abandonna la pratique de la moto après 15 ans de pratique exclusive pour une simple raison : « *on ne peut plus rouler* ». Le développement de la répression routière lui donnait l'impression d'être « *surveillé* », l'empêchant de jouir du sentiment de « *liberté* » qui l'habitait, selon lui, habituellement au guidon de sa moto. Penser être moins soumis à la sanction permet donc d'entrer en toute tranquillité d'esprit dans la quête, réelle ou supposée, manifeste ou involontaire, de la limite. Les dimensions sauvages d'une pratique sont donc certainement plus perceptibles lorsqu'elle autorise une certaine impunité, qui reste toute relative.

Une identification difficile (une seule plaque d'immatriculation, anonymat lors du port du casque, etc.), ainsi que la possibilité d'échapper (ou d'imaginer pouvoir échapper) au contrôle (vitesse de pointe et accélération élevée, faible volume permettant le faufilement, stationnement aisé, etc.) mènent à une prise moindre à l'éventualité de la sanction répressive. La sanction constitue alors moins une menace, le contrôle plus diffus laisse davantage le champ libre au désordre.

-Les dimensions sauvages de la passion de la moto.

Bertrand Hell réalise dans son ouvrage *Le sang noir* une anthropologie de l'ensauvagement que nous sollicitons comme ressource afin de cerner les dimensions sauvages de la passion de la moto[92]. L'auteur cherche dans ce travail à comprendre comment les sociétés européennes pensent « le sauvage », à travers une étude détaillée du versement du « sang noir » lors de la chasse, en Europe. Cet exemple sera notre point de comparaison avec la « passion de la moto » dans l'aire Européenne. Par cette méthode nous testons l'hypothèse selon laquelle le

92 Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997

motard peut, par le biais de la machine, approcher et questionner la catégorie du sauvage. Les caractéristiques inhérentes à la sauvagerie que définit l'auteur restent valides au-delà des pratiques cynégétiques car, pour B. Hell, « le sauvage s'applique à ce qui est en dehors des normes en vigueur, des conventions. » L'image de la passion de la moto que nous avons décrite invite à ce rapprochement, tout comme l'image de la chasse y invite selon l'auteur.

-Le noir.

L'équipement du motard permet une prise des éventuelles dimensions sauvages de la « passion de la moto ». Dépassant la figure du « blouson noir » comme déviant, sa caractéristique essentielle reste pourtant, au sens de D. Wolf, sa couleur noire[93]. B. Hell évoque pour sa part la « noirceur » du sanglier, et plus spécialement du « vieux mâle solitaire », le plus redouté des chasseurs, voire des humains en général, dès lors qu'ils sont susceptibles d'être victimes de sa « fureur »[94]. Cette noirceur est donc une qualité négative attribuée à un animal, risquant de la transmettre aux humains fréquentant le même espace, par exemple la forêt lors de la chasse.

L'image du motard fait appel au noir et au cuir, deux éléments le rapprochant symboliquement de la sauvagerie animale. Il porte littéralement « sur son dos » le stigmate de sa noirceur, incarnée par le blouson de cuir. Daniel R. Wolf soulignait dans son étude menée parmi les *Rebels* d'Edmonton qu' « Au royaume des motards hors-la-loi, la couleur dominante reste (…) le noir classique, (…) le noir symbolise dans notre culture le mystère et la puissance. »[95] Notre interprétation sera plus pragmatique : l'équipement du motard est pour l'essentiel confectionné de cuir, de couleur noire. Cela n'enlève pour autant pas la charge symbolique du vêtement, dont la couleur n'est qu'un élément. Faut-il rappeler que le cuir est fabriqué à partir d'une peau de bête et que le motard va s'en vêtir ? [96] Cette manière « archaïque » de se protéger des éléments s'approche d'une régression, le motard portant ce qu'on pourrait qualifier de « costume du sauvage ». L'équipement motard est certes aujourd'hui de plus en plus coloré, mais sa couleur dominante reste le noir. Il suffit d'observer quelques catalogues d'équipementiers pour s'en convaincre. L'image du motard se construit

93 Wolf, Daniel R., *Les « Rebels », Une fraternité de motards hors-la-loi*, Montréal, Editions Balzac, Collection « L'envers du décor », 1995

94 Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997, p.68-71.

95 Wolf, *Op. Cit.* (1995), p.59

96 Le cuir utilisé pour la confection des vêtements motards est principalement du Cuir de vache ou de bœuf, plus rarement de porc. Quelques équipements sont également réalisés en cuir de kangourou, réputé pour sa résistance et sa légèreté.

d'ailleurs en association au noir et au cuir et non à d'autres matières qu'il porte également, à l'image du Denim ou de divers matériaux synthétiques. De plus, les motards les plus engagés dans leur carrière (les « *puristes* ») ne jurent que par le cuir, seule matière à même de fournir selon eux au motard une protection décente, qu'ils nomment une « *seconde peau* ». Souvenons-nous également de sa charge symbolique, que l'on retrouve dans le refrain de la chanson d'Edith Piaf, « l'homme à la moto » :

« Il portait des culottes, des bottes de moto,
Un blouson de cuir noir avec un aigle sur le dos.
Sa moto qui partait comme un boulet de canon
Semait la terreur dans toute la région. » [97]

On peut y lire la traduction d'une menace, par le fait de semer la terreur et l'image du boulet de canon, conférant une force à la machine et à celui qui ose la chevaucher. Elle est donc bien, selon le terme entendu sur le terrain, une « *bête* ». Celui qui la sollicite s'éloigne alors de l'humain et se couvre d'une « *seconde peau* ».

On peut comprendre ce symbole comme un signe de sa potentielle sauvagerie : il se travestit, par l'équipement, en s'éloignant de l'humain et en s'approchant de l'animal sauvage. A l'image des Lycanthropes, le motard « change de peau » pour devenir « homme sauvage »[98]. Le port d'un équipement fait alors appel au symbole du « blouson noir ». Lorsque le motard revêt son équipement, il endosse une image et devient donc autre, transgresseur[99]. Cette figure de l'altérité est à saisir comme un changement d'identité, voire une perte d'identité dans les cas les plus clairs d'ensauvagement. Selon B. Hell « l'homme des bois », vivant dans la forêt, à l'écart de l'Homme, en est un exemple. Figure de l'asocialité et de l'altérité, il est à la limite entre « ensauvagement » et « bestialité suprême ». A ce titre, il suscite le rejet des humains. Même lorsque ceux-ci souhaitent communiquer avec lui, il s'avère incapable de répondre, ayant perdu l'usage du langage, et oublié son identité. Cette perte de mémoire est le fondement de son asocialité –il n'a plus de filiation- et malgré ses tentatives « de bonne volonté » il ne parviendra pas à « avouer son nom ». Selon les nombreux mythes et récits

97 « L'homme à la moto », Edith Piaf, Paroles de Jean Dréjac, musique de Mike Stoller et Jerry Leiber, 1955
98 Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997, p.120 et suivantes.
99 *Ibid*., p.80 et suivantes : « Le corps sauvage ». Selon l'auteur le chasseur le plus « soumis à la fièvre » va voir son corps catégorisé dans le « chaud ». Sa chaleur va augmenter en fonction de la « force du sang noir » auquel il a été soumis. En parallèle à cette augmentation va s'accroitre « son éloignement de la norme sociale ».

qu'étudie B. Hell, le sauvage se caractérise donc par la mise en marge de l'identité habituelle, dite normale. Qu'en est-il du motard ?

Deux éléments nous permettent de le saisir : l'équipement et la fête.

-Dissimuler son identité.

Nous avons vu que l'équipement fait beaucoup pour le changement de peau du motard, le menant à porter une peau de bête, à se métamorphoser symboliquement. Ajoutons que le port du casque entraine l'anonymat, et empêche l'usage du langage verbal[100]. On ne reconnaît plus une personne à son faciès lorsqu'il porte un casque, notamment intégral. Le motard ne présente plus cette caractéristique essentielle de ce qui fait l'humain : son visage et ses expressions. Il ne présente plus qu'une forme vague, sans aspérités, le plus souvent noire, ne permettant aucune des prises nécessaires à la reconnaissance. Le visage est hors d'atteinte, placé sous « *l'écran* » du casque[101].
Afin de confirmer cette hypothèse, intéressons-nous à un moment durant lequel le motard ôte son casque, à savoir la fête motarde. Nous pourrons ainsi saisir s'il s'agit d'une simple contrainte technique inhérente à l'équipement ou d'un réel processus marquant le possible contact au sauvage.

Les événements motards à caractère festif consistent à se regrouper en un lieu défini. On en trouve deux types, fonctions de leur durée : sur une journée il s'agira d'un « *rassemblement* » ; si l'événement dure davantage il devient une « *concentration* », généralement moins ouverte aux non-pratiquants. Au cours de la fête, l'anonymat inhérent au port du casque n'est plus valable, la dissimulation d'identité perdure pourtant et renvoit à une forme de non-dit.
Nous avons en effet pu constater au cours des festivités motardes que les pratiquants ne se présentaient pas, ils se contentent d'entrer en relation, de partager une boisson ou une simple conversation[102]. Seule exception à cette règle : se saluer en cas de connaissance préalable à

100 En circulation et à l'exception de l'usage d'équipements complémentaires du type « Bluetooth ». Ces derniers apparaissent en effet depuis quelques années dans les gammes des manufacturiers, présentant parfois un modèle de casque intégrant un système de communication.
101 Ce que les motards nomment « écran » porte en réalité le nom de « visière », partie généralement transparente du casque, permettant à l'homme d'exercer sa vision. L'expression questionne en terme d'image, l'écran n'est-il pas le support privilégié de la projection, voire de la fiction ? Projeter sur un écran n'est-il pas toujours déformer la réalité ?
102 Ils ne se saluent d'ailleurs plus, ce qui contraste avec l'obligation du salut en circulation.

l'événement[103]. Ainsi, mes questions concernant l'identité des personnes semblaient hors de propos, voire malvenues. Il faut comprendre ce refus par la construction temporaire d'une autre identité. La fête est le moment où va s'exprimer une identité pour soi corrélée pour partie avec l'image du motard, ce qui ne peut se faire qu'en abandonnant momentanément son identité habituelle[104]. Ainsi, lors de mon séjour sur l'île de Man, en compagnie de trois motards et une passagère, je n'ai pu obtenir que leurs prénoms et, après moult questionnements et dans l'intimité de l'espace de la tente, quelques informations sur leur profession. Participer à la fête motarde, comme à la « *passion de la moto* », autorise de dissimuler de l'information. Celui qui se dit passionné peut alors changer temporairement son identité courante et sociale. Il remet en cause l'ordre identitaire habituel.

-Se démarquer, « *dépasser* ».

Si le sauvage est asocial c'est également car il remet en cause l'organisation humaine : au sein de « l'imaginaire européen du Sauvage », on trouve, « toujours prêtes à déborder, les forces bestiales (qui) menacent implacablement l'univers organisé des hommes. »[105] Le sauvage est ce qui est autre, qui « déborde », j'ajoute : qui « *dépasse* ». Les représentations du motard, en lien à son image de transgression, se fondent en partie sur son non respect des règles routières concernant la vitesse. Nos constats de terrain confirment d'ailleurs cet élément : les motards roulent « plus vite », comme le certifient par ailleurs de nombreuses études[106]. Dépasser c'est alors déborder, « *déposer* » les autres[107]. Le motard devient alors une menace.

---

103 Dans ce cas précis l'interaction peut faire appel à un autre univers de sens que celui propre au monde motard, par exemple en évoquant, au hasard de la conversation, une connaissance mutuelle. Ainsi, lorsque deux motards sont par exemple originaires de la même région ou du même village et parviennent à ce constat l'interaction évolue d'une indifférence cordiale à un intérêt fondé sur la découverte du commun ne se limitant pas au partage d'une passion.

104 Pour E. Goffman (Goffman, Erving, *Stigmate. Les usages sociaux des handicaps*, Editions de Minuit, Paris, 1975), l'identité « pour soi » est un récit que l'individu construit en lien à sa biographie et tente de faire admettre à autrui. La relation, et non l'attribut, va mener à la construction, par l'interaction, d'une identité sociale s'écartant relativement de celle individuelle, « pour soi ». Cet écart dépend du volume d'informations biographiques à disposition des interactants (dépendant par exemple de la connaissance personnelle). Dans le cas de la fête motarde l'interconnaissance est peu fréquente, autorisant de faire correspondre au plus près l'identité pour soi vécue par l'intermédiaire de l'engagement passionnel et celle sociale, en écartant les références habituellement mobilisées.

105 Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997, p.9

106 Par exemple : Chapelon, Jean, Lagache, Maryse (dir.), « Les motocyclettes et la sécurité routière en France en 2005 », ONISR, Paris, La Documentation française, 2007

107 Expression très imagée qui suppose que le dépassement des autres usagers se fait nécessairement avec une différence de vitesse conséquente. Celui que l'on « dépose » n'est-il pas « à pied » ou, pour reprendre une autre expression rencontrée sur le terrain « à l'arrêt » ?

C'est sans doute ici que l'association courante entre excès de vitesse et risque s'éclaire : par le non respect de la norme sociale, le motard fait peser symboliquement et réellement une menace sur l'ensemble des usagers de la route. La « *passion de la moto* », comme celle de la chasse, ouvre donc une porte au désordre, précurseur du chaos. La menace tient à la puissance potentielle du motard, comme du chasseur, renvoyant à la question de la virilité.

-Une « affaire d'hommes ».

Le sauvage est symboliquement approché par les hommes dans le cadre d'activités ouvrant vers les limites : limites du monde à travers le fait de se « perdre » dans la nature pour le chasseur, mais aussi de la vie, par la mort qu'il est à même de dispenser à sa proie. Les activités hautement masculinisées sont le lieu par excellence de la possibilité du retour du sauvage. La chasse, comme la passion de la moto, relèvent de ce que François Portet qualifie d'une « affaire d'hommes »[108]. Et l'auteur va plus loin : selon lui, lorsqu'un motard du groupe qu'il a pu fréquenter s'engageait dans une vie de couple, il cessait la pratique. C'est un cas de figure que nous avons rencontré sur le terrain, ce qui nous permet de souligner que tous les individus concernés par ce constat ont en commun un type de pratique, que nous appellerons « sportive », par référence à la leur type de moto de prédilection (« *moto sportive* »). Ils ont également en commun un goût prononcé pour les motos performantes et la vitesse sur route ouverte, et ont, le plus souvent, été confrontés à l'accident, personnellement ou par le biais des motards partageant leurs sorties. Ils s'approchent donc fortement de la pratique extrême, caractérisée par la recherche de limite. L'accident sanctionne alors parfois le dépassement des limites, c'est-à-dire l'ensauvagement à outrance. La passion de la moto rappelle les oppositions domestique/sauvage et féminin/masculin. Si des exceptions existent, les constats de F. Portet rejoignent nos propres observations, démontrant que dans le cas de la pratique la plus « sportive » le lien matrimonial, et sa charge symbolique, va neutraliser l'ensauvagement de l'homme : l'union domestique le motard, menant à l'arrêt de la pratique.
Cette opposition ne permet pourtant pas de traiter de l'ensemble des cas observés, elle correspond aux pratiquants dont le comportement s'approche le plus de ses versions stéréotypées. Ainsi, l'essentiel des motardes rencontrées ne correspondent pas à ce schéma,

108 Portet, François, « Moto et motocyclisme : l'amour de l'objet et le goût du risque », *in* Bromberger, C. (dir.), *Passions ordinaires. Du match de football au concours de dictée*, éditions Bayard, Paris, 1998, p.453-476

leur pratique étant plus « *pacifique* », sur le modèle classique de l'opposition violence/douceur comme masculin/féminin.

-Puissance masculine et passivité féminine.

Nous avons vu que les activités ouvrant sur le monde sauvage, ou ayant des dimensions sauvages, sont principalement masculines. Il en va ainsi, par exemple, des chasseurs[109], des passionnés de football[110] ou encore des marins[111]. Pour penser toucher à une dimension sauvage l'Homme doit s'éloigner de la figure la plus simple du civilisé : le foyer. Le barbare ne réside pas dans un intérieur soigné, et est représenté comme une figure extérieure, venant d'ailleurs, de loin, de ce qui se situe au-delà de notre regard ou de notre connaissance[112]. Ainsi, lorsqu'une pratique ouvre vers quelques dimensions sauvages, l'Homme engagé ne sera que peu probablement une femme. Quitter le civilisé, c'est alors s'éloigner du respectable, du foyer, pour se tourner vers l'inconnu ou se joue la puissance.
Il est d'ailleurs remarquable que les femmes accompagnent les motards plus qu'elles ne sont des motardes. Leur statut principal est celui de « *passagère* », également qualifiée de « *sac de sable* ». L'expression (qu'on pourrait comprendre au sens de « poids mort ») traduit bien le caractère inerte, passif, de la passagère, laissant le champ libre à l'expression de la puissance et de sa maîtrise par et pour l'homme. Considérons que l'éloignement du foyer, l'extériorité et le flirt avec le sauvage sont essentiellement (des exceptions existent) dédiés au masculin.

Pourquoi cette pratique permet-elle d'ouvrir –ne serait-ce que symboliquement- vers le sauvage ? En quoi les caractéristiques de l'objet, et les représentations qu'elles véhiculent, permettent de penser la limite entre homme civilisé et sauvage ?

109 Hell, Bertrand, *Le sang noir. Chasse et mythe du Sauvage en Europe*, Paris, Flammarion, 1997
110 Mignon, Patrick, *La passion du football*, Paris, Editions Odile Jacob, 1998
111 Duval, Maurice, *Ni morts, ni vivants : marins !*, Paris, Presses Universitaires de France, collection « Ethnologies-controverses », 1998
112 Nous avons d'ailleurs remarqué sur le terrain que les interactants non accoutumés au monde motard tendent à présenter une vision stéréotypée des pratiquants, en arguant pourtant sur l'exception de l'interlocuteur qui échappe à cette catégorie. En cela le motard connu (« toi c'est pas pareil ») échappe à cette image de barbarie, un discours similaire à celui rencontré couramment concernant les personnes d'origine étrangère, eux aussi hors du regard et de la connaissance d'un grand nombre de personnes. L'interconnaissance fait alors une brèche dans la vision stéréotypée, sans pour autant remettre en cause ces catégories de pensée, qu'on pourra solliciter à nouveau au besoin.

-L'incarnation du désordre : l'accident.

Ne peut-on poser que la dimension sauvage de la passion de la moto est d'autant plus développée et perceptible que le nombre d'accidents à moto est plus élevé ? L'accident est en effet l'illustration du désordre, une forme de chaos, sans doute la forme la plus fréquemment rencontrée dans le monde occidental. Nous avons vu que le motard est davantage victime d'accidents que l'automobiliste, et qu'il décède plus souvent. On a coutume de dire que la pratique de la moto est « *7 à 11 fois plus dangereuse que la conduite d'une voiture* », pour reprendre le discours d'un formateur d'auto-moto école. Ce discours correspond à une réalité chiffrée d'occurrence des accidents[113]. Mais qu'est-ce qu'un accident ? Une forme sociale durant laquelle « quelque chose » n'a pas fonctionné, un moment au cours duquel les règles qui régissent habituellement la vie courante ne suffisent plus à assurer la sécurité. Bref, un moment où la tendance au désordre s'incarne dans un monde ordonné.

-« L'ensauvagement » suppose une exposition.

Le plus grand risque caractérisant le deux roues motorisé par rapport à l'auto est dû à sa plus grande vulnérabilité. Les motards ont d'ailleurs pour coutume de dire qu'à moto « *ton équipement, c'est ta seule carrosserie* ». Nous savons, avec G. Balandier, que l'individu soumis au désordre va « s'ensauvager », ce qui va lui conférer un certain pouvoir, mais exige également contrepartie : il va se voir soumis à l'impur, exposé à la saleté, couvert de « boue » et de « loques »[114]. L'auteur évoque « les matières impures (qui) costument le personnage », rappelant celles qui vont entrer en contact avec le corps des motards soumis aux éléments. La moto a en effet pour particularité de ne pas comporter d'habitacle. Les motards sont donc exposés à la pluie, à la neige, à la boue, au vent, au soleil, aux projections de gasoil ou de gravillons, par exemple, ainsi qu'aux moucherons s'écrasant sur leur casque et formant une bouillie répugnante. Le motard heureux se reconnaît, dit-on, « *au nombre de moucherons collés sur ses dents* ». Pour « s'ensauvager » il faut s'exposer, ce que le motard fait doublement : exposition aux conditions météo aléatoires et à l'éventualité de l'accident.

113 En général le décalage de dangerosité de l'auto et de la moto sont évoqués par les chiffres 7 et 11 pour désigner l'écart entre les autos et les motos de petite cylindrée (inférieure à 125cm3, permis AL ou équivalence permis B de plus de deux ans) ou de forte cylindrée (supérieure à 125cm3, permis A).
114 Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988, notamment « Le pouvoir par le désordre » p.139-143

-La machine comme source de puissance.

Le pouvoir conféré par l'ensauvagement est une puissance, que l'on peut rapprocher pour les motards des performances élevées accessibles par l'usage de la machine. Cette dernière, en tant qu'objet manufacturé, est présentée par le biais de ses caractéristiques techniques, au nombre desquelles on trouve sa « puissance », mesurée en chevaux ou kilowatts. Elle va symboliquement être attribuée à l'homme qui chevauche la machine, la « *bête* » dont les performances attribuent à l'homme « *un pouvoir* », comme le soulignait David en évoquant les capacités d'accélérations de sa moto. Comme le dit Noël, avec la moto, spécialement la « *sportive* », « *t'as une vraie bombe entre les cuisses donc tu t'en sers, forcément...* ». Une puissance ambivalente et sexuellement connotée, qui peut se retourner contre le motard. Présente « *entre les cuisses* », la puissance de la machine se localise à proximité de celle masculine, accroissant sa virilité.

-Le trouble à l'ordre du quotidien comme registre mobilisable.

Le motard a la possibilité de bousculer l'ordre classique d'un lieu public, d'une place, d'un jardin ou, plus simplement d'une rue. Se garer place de la Bastille à Paris ou place Saint Jacques à Metz s'accompagne parfois d'un « *coup de gaz* », accélération statique bruyante, souvent dérangeante. L'arrêt ou le départ au signal tricolore peut également s'assortir d'un « *wheeling* », « *burn* » ou « *stoppie* », là où un public, piéton et automobiliste, est présent en nombre. Il en va de même lorsque le motard se faufile, en cycle urbain ou routier, au cours duquel les motards « *remontent les files* » d'automobiles statiques ou en mouvement, voire circulent sur les trottoirs des grandes agglomérations. La moto peut permettre de perturber l'ordre spatial quotidien de la rue, la quiétude ordinaire d'un lieu et des individus qui le fréquentent. La machine représente alors une réserve de puissance, que l'homme va pouvoir mobiliser.

-La maîtrise de la puissance, de la menace.

Agnès Jeanjean évoque un cas approchant, chez les égoutiers qu'elle a pu suivre en observation participante de longue durée, constatant un certain « plaisir » à « bousculer l'ordre » par leurs gestes brusques et inesthétiques, incarnant le « style » de leur travail[115]. Il se caractérise par sa brutalité, rendue nécessaire par les matières manipulées, la « merde » étant tout sauf une substance neutre. De plus, si les égoutiers valorisent peu la technicité élevée des matériels et méthodes à leur disposition, ils insistent sur un élément : la puissance, à travers « la force de l'eau » sortant du jet[116]. Celle-ci détient un potentiel de force pouvant devenir un désordre, une puissance pouvant occasionner de nombreux « dégâts (…) si on se laisse surprendre ». Il s'agit d'agir avec force et détermination, afin de maîtriser la puissance détenue par l'objet. Qu'il s'agisse d'un jet sous pression ou d'une moto, l'important est de domestiquer la puissance de la machine par l'action humaine, de ne pas la laisser dépasser l'homme et ouvrir une porte au chaos. Quand un égoutier s'amuse à « arroser » un badaud curieux et trop bien habillé, il lui laisse entrevoir cette faille ; lorsqu'un motard donne quelques « *coups de gaz* » devant un public, il en fait de même. Il s'agit bien de « *coups* », de puissance potentielle, dont le caractère menaçant est saisi par le public présent.

Au regard de l'anecdote du jet que développe Agnès Jeanjean et des convergences avec nos observations de terrain, il est possible d'avancer que l'objet technique permet à l'homme d'ouvrir une porte vers le sauvage. Pour ce faire, l'objet doit être caractérisé par sa puissance, mis en jeu face à un public qui le percevra comme une menace, tout en restant maîtrisable selon l'homme qui le sollicite.

Agnès Jeanjean nous dit que la « brutalité » du « style » du travail des égoutiers est une façon de réaffirmer la brutalité de la réalité, celle de la « merde ». Si elle est dissimulée, le maître des « basses œuvres » est encore à même de créer une brèche, de démontrer que le sauvage est aux portes du monde civilisé, littéralement sous nos pieds. Procédant de la même logique le motard est une figure intermédiaire entre le monde auquel s'appliquent les lois des hommes et celui du sauvage, s'il reste civilisé, il menace par le désordre. Par le bruit, le déplacement non

115 Jeanjean, Agnès, « Basses Œuvres. Ethnologie d'un réseau technique urbain : les égouts de Montpellier. » Thèse de doctorat d'ethnologie de l'Université Paris V, sous la direction de Jean-Pierre Warnier, Non publié, 1998, sur « le style » du travail dans les égouts et la brutalité qui le caractérise, notamment dans les gestes nullement esthétisés, voir p.199-201. Voir également : Jeanjean, Agnès, *Basses Œuvres : une ethnologie du travail dans les égouts*, Paris, éditions du CTHS, collection « le regard de l'ethnologue », 2006

116 *Ibid*., sur le rapport à la techniques des égoutiers, et plus spécialement au « jet », sa présentation à l'aide de métaphores sexuées et sa puissance qu'il s'agit de maîtriser par le biais d'un « combat » voir p. 218-222.

conventionnel, l'impact psychologique du spectacle de la puissance maîtrisée, l'homme rappelle une possibilité : le retour du chaos, de la mort[117].

-La « passion » questionne, par la menace, l'ordre du monde.

Le retour potentiel du sauvage est constaté tant dans les représentations que dans les pratiques, une menace apparaissant avec lui. Comment gérer celle-ci au sein de la passion ? Quelles vont être les caractéristiques de la pacification du désordre engendré par l'hypothèse du retour potentiel du sauvage ? Mais aussi : quel sens donné au possible retour du sauvage ? Quel message est porté par une pratique choisie dont le propre est de restaurer la possibilité du désordre ?

-La sauvagerie accompagne-t-elle le progrès technique ?

Nous savons que les nouvelles technologies peuvent être perçues comme une menace, une porte ouverte sur le désordre de type « événement » qu'évoque G. Balandier, à savoir « l'avènement soudain du désordre »[118]. Par exemple : « la crise boursière de 1987 ». On imagine que l'auteur aurait pu aisément citer en lieu et place de cet événement la catastrophe nucléaire de Tchernobyl. Peur du nucléaire, peur de la technique non maîtrisée, de l'accident, qui doivent trouver un exutoire.
La « passion de la moto », en restaurant la possibilité de l'accident au quotidien, permet de penser « l'événement ». Elle fournit un support, une forme cristallisant les angoisses vis-à-vis de la technique dans ce qu'elle a d'impossible à appréhender. La technique reste le domaine

117 Remarquons que dans le propos d'Agnès Jeanjean, la « merde » est également une forme évoquant la finitude, rappelant le caractère mortel de l'homme qui ne peut faire autrement que s'en séparer. De cette manière elle lui remémore en permanence l'inexorable chaos vers lequel il se dirige tout au long de sa vie. Il comprend par l'intermédiaire de la matière fécale que la tendance au chaos est présente en lui tout comme son opposée, le principe vital, organisé selon la loi des hommes.
118 Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988, p.13. Lors du colloque « In-corporer » (Colloque international « In-corporer », organisé par le Groupe d'Etudes et de Recherches Corps et Objet (GERCO) et l'association « Le Porte Objet », qui s'est tenu à Nîmes les 15, 16 et 17 octobre 2005) au sein duquel j'étais invité à présenter quelques éléments de ma recherche sous l'intitulé : « L'investissement corps/objet au sein de la « passion de la moto ». », ma communication prenait place au sein de la Commission 2, « les nouvelles technologies », entre téléphone portable et nanotechnologies. Un classement qui m'a alors surpris et a initié la réflexion présentée ici.

du « sans-limite », du progrès possible, ce qu'incarne tout à fait l'accroissement constant des performances pures des motos[119].

-Une image sacrificielle ?

Méfions nous de ce type de construction théorique qui sous-tends à notre sens un risque de surinterprétation. La passion de la moto ne présente pas les caractéristiques d'un rituel religieux. Le motard ne s'adonne pas à des sacrifices rituels ayant vocation à apaiser une puissance supérieure, qu'il s'agisse de Dieu, la Science, ou tout autre élément.

Si figure sacrificielle il y a, elle ne peut être formée que par le biais de l'image des motards. Il s'agit donc d'une figure sacrificielle émanant d'une construction sociale, discours généralement prononcé, nous l'avons vu, de l'extérieur du groupe, par les médias, journalistes, sociologues, etc., à quelques exceptions près. La passion de la moto est alors présentée par le biais d'une vision stéréotypée, construite sur une part de réalité, mais fonctionnant sur le principe d'une exagération ciblée à dessein[120].

Afin de bien saisir de quoi il s'agit dès lors que l'on cherche à définir les caractéristiques d'un progrès exigeant contrepartie, d'un ordre fondamental appelant un désordre qui vient le questionner, intéressons nous au sens et à la place relative de l'ordre et du désordre, éléments pouvant éclairer notre objet.

119 Comparant les catalogues constructeurs d'aujourd'hui et d'il y a 20 ans ou davantage, on constate que les machines technologiquement de pointe hier sont aujourd'hui dépassées par des standards accessibles à tous. Ce que l'on qualifie aujourd'hui de « moto de débutant » présente des performances proches des « monstres sacrés » d'il y a 40 ans. Si l'on prend l'exemple de Honda, premier constructeur mondial, le modèle ayant révolutionné la pratique de la moto et fait exploser les chiffres de vente moto, la CB 750 quatre cylindres (une nouveauté marquante, entre autres, de l'année 1968 en France) est aujourd'hui dépassée en termes de performances pures et de tenue de route par exemple par une CBF 600 N chez le même constructeur, ou, pour prendre un autre exemple, une Yamaha Fazer 600 S. Cette dernière est d'ailleurs fréquemment utilisée au sein des motos écoles. Sa puissance est pourtant de quasiment 100 cv et sa vitesse de pointe de plus de 220 km/h, soit environ 20 de plus que la célèbre « quatre pattes » de 750 cm3 qu'Honda importait pour la première fois il y a 40 ans environ.

120 Gilles Boëtsch et Dominique Chevé diront, à propos d'un autre sujet (le corps), dans la Présentation intitulée « Regards anthropologiques sur l'apparence et la construction des corps entre intégrité, altérité et atteinte », p.8-9 (in Boëtsch, Gilles et Chevé, Dominique (dir.), *Le corps dans tous ses états*, Paris, CNRS Editions, 2000) que le corps de l'autre a souvent été perçu de manière stéréotypée afin de se rassurer : « Comment montrait-on le corps de l'autre hier et comment le montre-t-on aujourd'hui ? Retenons qu'entre hier et aujourd'hui, des constantes existent puisque nous continuons de fonctionner selon le principe consistant à hypertrophier quelques traits du malade ou de l'« indigène » pour leur assurer une bizarrerie. Celle-ci, par la distance qu'elle crée, est censée nous rassurer sur nous-mêmes. Cette constatation est d'importance car elle souligne bien le problème des relations que ces images entretiennent non seulement avec la réalité mais aussi avec la fiction ou le symbole, c'est-à-dire comment elles s'articulent avec les discours sociaux et savants de l'époque dans laquelle elles se situent. »

-Dompter le désordre : l'apport de G. Balandier.

Le plus souvent, le rapport entre ordre et désordre est du domaine de la lutte. Faire perdurer le monde des hommes consiste davantage à questionner l'ordre par le principe de désordre qu'à restaurer purement et simplement l'ordre primordial par le rite[121]. Mythe et rite agissent sur le désordre afin de le rendre plus aisément manipulable, afin de le maîtriser autant que faire se peut. Ordre et désordre sont indissociables et leurs logiques coexistent au sein du social. Pourtant, maintenir ensemble ordre et désordre sans que le second ne prenne le pas sur le premier impose un travail, à l'aide de procédure bien connues : la transgression et l'inversion. G. Balandier ajoute que cela est valable au sein de toutes les cultures et traditions, pour qui ces deux aspects sont indissociables[122].

Traditionnellement, le désordre questionne l'ordre et le menace, ce qui impose de le pacifier, de le « neutraliser ». Il devient alors « facteur d'ordre », car il porte une impulsion -le « mouvement » des sociétés- et est donc indispensable. Il est possible de le « domestiquer », de le « convertir » afin de le faire « travailler à des fins positives », ou de l'écarter, sans l'éliminer pour autant. Pour ce faire, il s'agit de faire porter « sa charge sur une victime émissaire », ou de l'écarter « imaginairement ». L'ordre est alors restauré, temporairement, le désordre étant indissociable de la vie sociale et revenant sous de nouvelles formes[123].

-Dompter le désordre par le sacrifice ?

Le sauvage peut être dompté par le sacrifice. Ce dernier engage une logique de réparation du monde, notamment au sein des mythes anciens, à l'image du mythe Dogon qu'étudie Marcel Griaule[124]. Il devient nécessaire suite à une transgression majeure (s'emparer de la Création divine à son profit) et sera réparée dans le sang, les restes du corps du sacrifié faisant office de matériau afin de restaurer l'ordre initial, ou de ré-impulser une logique d'ordre afin de lutter contre le chaos issu de la transgression. L'image est tentante, faisant du motard un sacrifice au progrès et à la performance. Explorons cette piste avec prudence afin d'éviter toute

121 Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988, p.17-40
122 *Ibid*., p.29-36
123 *Ibid*., p.117-145
124 Voir, entre autres, sur la mythologie et la symbolique Dogon : Griaule, Marcel, *Dieu d'eau*, Paris, Fayard, 1966 ; Griaule, M. et Dieterlen G., *Le Renard pâle*, Paris, Institut d'Ethnologue, 1965.

surinterprétation, dont la première serait sans doute de confondre le sacrifice mis en œuvre au sein des sociétés dites traditionnelles et une métaphore contemporaine du sacrifice.

Le désordre fait l'objet de deux interprétations, selon G. Balandier, dépendantes du contexte dans lequel elles sont mises en jeu : tradition et modernité. Il faut donc saisir en quoi la version « idéalisée » du désordre, celle que l'auteur évoque dans le cadre des sociétés traditionnelles, se voit modifiée dans le contexte dit moderne.

Idéalement, le désordre ne peut se penser sans l'ordre, il n'y a pas de rupture entre ces deux éléments, comme il n'y pas de rupture entre homme et nature. Cela vaut, selon l'auteur, dans les sociétés où le mythe conserve toute sa valeur, où la logique dépend du système mythique, pensé comme origine de tout[125]. La tradition porte alors en elle l'opposition fondamentale de l'ordre et du désordre comme condition de la vie en société et de sa pérennité. Au contraire, poursuit G. Balandier, le contexte de « modernité » ne fait plus de l'ordre et du désordre un ensemble de forces s'équilibrant, un processus nécessaire, mais bien deux éléments dissociés, à l'image de la séparation de l'homme et de la nature, symboliquement très forte[126]. La modernité pense l'impossible permanence, elle exprime le mouvement et se nourrit du mouvement[127]. Elle se caractérise par son aspect incertain, par l'éphémère, ne permettant plus à l'homme d'identifier clairement ce qui relève de l'ordre et/ou du désordre. L'homme en devient indécis et ne peut se rattacher à un univers de signification faisant sens (incarné par les mythes et rites traditionnels), il n'a à sa disposition que des « idéologies molles et de la pensée faible ». L'impression d'incertitude s'accroît alors, du fait de cette perte de sens, ouvrant la porte à la perception du désordre aiguisée, faisant croire à l'absence d'orientation de l'ordre du monde (qui n'est plus cosmos), substituant la notion de risque à celle de destin. Ce faisant l'homme perd sa capacité d'action sur l'environnement et l'ordre des choses, donc leur sens.

L'homme « moderne » se caractérise par ses attachements multiples, permettant des interprétations multiples et non plus sur un sens unique donné au réel. Cela n'empêche pourtant pas, à notre sens, d'ordonner le monde. Il n'apparaît pas uniquement comme éphémère, mouvement et incertitude dans le registre du contemporain. Nous prouvons dans

125 Sur le désordre dans le domaine traditionnel voir : Balandier, Georges, *Le désordre*, Paris, Fayard, 1988, p.89-145
126 Sur le désordre dans la modernité voir : Ibid., p. 147-235.
127 Sur le mouvement chez G. Balandier voir : Ibid., p. 237-249.

cette thèse que l'Homme trouve un moyen de penser l'ordre du monde que l'on peut saisir si on prête attention à son discours et ses pratiques. Lorsqu'un chasseur déclare participer à « *maintenir l'équilibre* » en « *régulant* » les espèces en surnombre, il n'apparait pas comme incertain, pensant que la nature est en déséquilibre[128]. Au contraire, il affirme que l'équilibre de ce monde dépend de l'action de l'homme, rejoignant les croyances de nos ancêtres. Ordre et désordre sont aujourd'hui « deux faces d'une même médaille », selon l'expression de G. Balandier, que les passions nous donnent à lire.

-Puissance et désordre.

Dans le contexte de la pensée de G. Balandier on comprend mieux la place de la puissance attribuée à la machine, puis à l'homme qui l'utilise ou dit « *la maîtriser* ». La « vraie puissance », selon l'auteur, c'est la « capacité » à « gouverner » le désordre. Cette capacité ne peut être acquise que sous réserve d'avoir une « connaissance » de « degré supérieur » du désordre. Le motard restaure l'événement, au sens de G. Balandier, par la possibilité de l'accident, tout en essayant de l'éviter. Il manipule le désordre potentiel pour réaffirmer l'ordre. Pourtant, tous les motards rencontrés en conviennent : le risque zéro n'existe pas. La « *passion de la moto* » ne peut être totalement pacifiée, domestiquée. Comme l'affirmait Paul, le motard a nécessairement « *une petit flamme pour le risque* », autorisant le renouvellement de l'ordre du monde par la continuité du risque.

128 Piste que je dois à un ami chasseur, alors que nous évoquions le choix des animaux chassés et les « quotas » auxquels ils étaient soumis chaque dimanche où ils pouvaient s'adonner à leur passion.

ANNEXE 25

Accroissement de la mobilité, limites de l'espace : éclairage par l'usage de la moto.

-Une tendance à l'augmentation de la mobilité.

Selon Jean Viard, dans le contexte occidental, « la société elle-même est devenue mobile », banalisant le mouvement, notamment par l'intermédiaire de la « culture des vacances » [129]. Pour l'auteur, ce mouvement ne fait que se confirmer depuis les années 70. Aujourd'hui « le passant » est devenu un « élément du décor » [130]. Etre mobile est une caractéristique essentielle de l'homme occidental contemporain, et même davantage :

« Notre conviction est que ces mobilités, si elles ont commencé à nous arracher à un vieux monde sédentaire, souvent issu lui-même de l'exode rural et des migrations, sont maintenant devenues la trame même de nos existences et des liens sociaux. Nous ne vivons plus dans une société sédentaire ou sédentarisée avec du hors travail en croissance ; nous vivons dans une société réorganisée par le déplacement. (…) »[131]

On peut en effet constater, avec Jean Viard, que nos sociétés contemporaines sont caractérisées par la mobilité des individus qui la composent. Le déplacement est devenu un des paramètres de notre mode de vie, et se détache de la seule nécessité.

Rémy Knafou s'accorde sur ce constat : nos sociétés sont « dans une phase assez avancée de ce que l'on pourrait appeler la « transition « mobiliaire » » par référence à la théorie de la « transition démographique ». La mobilité augmente sans cesse et est aujourd'hui une des caractéristiques du sédentaire », au point ou le nomade et le sédentaire peinent parfois à être dissociés[132]. L'augmentation du nombre de permis de conduire toutes catégories confondues, celui du nombre de kilomètres parcourus, etc. vont en ce sens. Il en va également ainsi de la

[129] Viard, Jean, *Eloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, Paris, Editions de l'Aube, 2006, citation p.69
[130] *Ibid*., p.71
[131] *Ibid*., p.94
[132] Knafou, Rémy, « Vers une géographie du rapport à l'Autre », *in* Knafou, R. (dir.), *La planète « nomade »*, Paris, Belin, 1998, p.7-13, citation p.9

diversification de la mobilité, rendant possible la pensée de l'alternative, à l'image de celle engagée lors de l'usage de la machine par les « *passionnés de moto* ».

-Les limites à l'augmentation de la mobilité : la croissance de la vitesse se heurte aux limites de l'espace.

Augmentation de mobilité et augmentation de la vitesse ont longtemps été des tendances concomitantes. Christophe Studeny démontre que notre propension actuelle à la vitesse, notre exigence toujours plus forte de rapidité, notre patience toujours moindre, sont à comprendre à travers des siècles d'histoire, du galop au « cheval de fer » (train) puis aux « engins mécaniques »[133]. Pour l'auteur, nous devons pourtant aujourd'hui questionner l'infléchissement éventuel de cette tendance. Nous sommes en effet parvenus au bout du territoire, les terres à découvrir n'existent plus. La conquête, et par conséquent la vitesse, ne sont plus une nécessité. L'homme occidental, ayant parcouru le monde durant des siècles, en vient aujourd'hui à « tourner en rond », dans un monde excluant toute découverte. Dans ce contexte, l'augmentation des vitesses est une tendance qui tend à s'infléchir, notamment par le biais d'une préoccupation toujours croissante pour la sécurité.

Le progrès technique ne cesse pas pour autant, accroissant en permanence les performances des machines, du train, de l'auto ou encore de la moto. Ce gain en performances potentielles se heurte aux limites de l'espace que nous connaissons : le réseau ferroviaire rapproche les grandes villes mais laisse les campagnes isolées, la route est de plus en plus saturée, l'espace urbain bondé est arpenté plus aisément en vélo qu'en auto, etc. L'espace connu est saturé, ce qu'illustre l'exemple de nos centres-villes embouteillés, à l'image de Paris. Dans ce type de contexte l'usage du deux-roues motorisé se développe, une réalité observable dans les villes d'Asie. La logique du « tout automobile », qui a longtemps fait loi en France, montre aujourd'hui ses limites : elle provoque l'engorgement des cités au lieu de favoriser la mobilité. Une tendance qui n'est pas étrangère au succès croissant des scooters en centre-ville, dont il suffit de constater l'augmentation des immatriculations, de même que celle des motocyclettes de toutes cylindrées.

L'augmentation en volume des deux-roues motorisés annonce l'engorgement de l'espace, et la piste d'une solution par laquelle l'espace conféré à chacun est amené à décroître. Ce dernier ne peut plus répondre à notre soif de vitesse, qui va alors se décaler vers un objet

[133] Studeny, C., *L'invention de la vitesse. France, XVIIIème siècle - XXème siècle*, éditions Gallimard, NRF, Paris, 1995, pour une synthèse de l'idée développée voir p.200 et suivantes.

symboliquement dominant, « *plus rapide et plus agile* », capable de se « *faufiler* » à l'heure où les autos deviennent « *auto-immobiles* ».

ANNEXE 26

Piste de recherche : l'usage de la machine comme expression du désir de maîtrise de l'espace. Du sentiment de maîtrise au mythe/rêve de l'envol.

-Abolir symboliquement par la machine les limites de l'espace et du temps.

Si la moto est un objet présentant une contradiction entre performances issues de la technique et caractéristiques de l'environnement dans lequel il est engagé, cela est dû à l'impossibilité de la pleine utilisation de sa puissance. L'agencement nous l'apprend : la symbiose prend nécessairement en compte l'ensemble de ces variables. Ce surcroît de puissance, ce potentiel de performances contenues dans la machine et à disposition de l'homme dans l'usage, est un réservoir dans lequel il va pouvoir puiser afin d'exposer son désir dans un rapport à l'espace.
Le discours sur l'usage nous permet de le préciser, par le biais du vocabulaire sollicité. Dans un essai présentant trois machines du type « *sport-GT* » de « *grosse cylindrée* » certains éléments de vocabulaire s'avèrent ainsi éclairants. Du fait de leur statut de « *grandes routières puissantes et coupleuses* » ces motos deviennent des « *machines à broyer le temps* », semblant maîtriser le temps du fait de leur puissance, synonyme de performances hors du commun[134]. Ces machines semblent également pouvoir maîtriser l'espace, comme leur nom le suggère :

« *Premier contact avec les trois motos. Avec leurs carénages en bec d'oiseau, c'est vers le ciel que les formes se tournent. Ce n'est pas un hasard ! La Honda CBR 1100 XX porte le nom du Super Blackbird SR71 (l'avion espion américain chargé de repérer les bases de stationnement des missiles russes pendant la guerre froide). La Suzuki GSX-R 1300, nommée Hayabusa, emprunte le nom d'un faucon mais aussi celui d'un avion japonais de la seconde guerre mondiale, le KI43 Hayabusa. La Kawasaki ZX-12R, pour sa part, est le fruit, en grande partie, du travail des ingénieurs aéronautiques de la marque dans l'élaboration du projet ZX-12R.* »

Un constat récurrent dans la presse spécialisée, corrélé avec les discours motards entendus au fil des années de terrain : la sensation de maîtrise de l'espace et du temps est issue de la puissance motrice des machines et des performances qui en découlent, ainsi que de leur volume réduit. Le rapport poids/puissance, étalon permettant d'évaluer les performances potentielles d'une machine dans différents sports mécaniques, est en effet à l'avantage des

[134] « 4000 km de comparatif route. Le tour de France des maxi cubes » in *Moto Magazine*, n°169, juillet/août 2000, p.28-44

motos comparativement à tout autre moyen de locomotion terrestre. A titre d'exemple une moto de type « sportif » actuelle présente en « *version libre* » (non bridée) un rapport de l'ordre de 1, c'est-à-dire un décompte de puissance (en chevaux) équivalent au poids de la machine en kilogrammes. Une Suzuki GSX-R 1000 s'approche par exemple d'une puissance de 180 chevaux, pour autant de kilos. Même les autos sportives les plus chères et les plus performantes présentent un ratio s'approchant de 2, avec un poids dépassant la tonne pour une puissance inférieure à 500 chevaux. Enfin la moto « concentre » cette puissance dans un volume réduit. Les motos du type de celle citée plus haut sont peu volumineuses, et peinent d'ailleurs à accueillir deux personnes dans un minimum de confort. Ce faible encombrement permet de se faufiler, alors que la forte puissance permet des « *accélérations démoniaques* » et une « *vitesse de pointe pharaonique* ».

Gaston Bachelard nous apprend qu'on appréhende l'espace par un « vécu », « non pas dans sa positivité, mais avec toutes les partialités de l'imagination. »[135] L'espace vécu est toujours une représentation.

-Parcourir l'espace de manière performante : entre réalité et désir.

Dans la majeure partie des cas, les motards appliquent une ligne de conduite consistant à « *rouler plus vite que les autres* », à s'octroyer une marge de manœuvre vis-à-vis de la norme supérieure à celle pratiquée en automobile. Il est d'ailleurs notable que les motards interrogés circulent moins vite en auto qu'en moto, traduisant un sentiment de maîtrise supérieure du temps et de l'espace dans ce second cas. Le deux-roues motorisé est apte à s'affranchir de certaines contraintes liées à la mobilité, principalement dans le contexte urbain saturé de véhicules : la moto se « *faufile* », « *remonte les files de voitures* » à l'arrêt, se gare « *où bon lui semble* », circule en dépassant ce qui pour d'autres types de véhicules est une contrainte indépassable. L'auto ne peut ainsi se dégager des embouteillages permanents du centre-ville, le vélo –ou le piéton- ne peuvent emprunter les axes rapides alors que le scooter marque le pas sur les voies-rapides urbaines du fait de performances les maintenant « *dans le flot* ». La moto va au-delà, plus vite, de manière « *plus efficace* ».

Ce constat spécifique à l'espace urbain est à pondérer dès lors qu'on observe l'engagement de la moto dans d'autres contextes : si elle est à même de circuler plus rapidement que les autres véhicules engagés sur le même réseau, nos observations démontrent une nouvelle

[135] Bachelard, Gaston, *La poétique de l'espace,* Paris, PUF, 2001, p.17

manière de vivre le déplacement, une locomotion ludique avant d'être pratique. En cela l'usage de la moto est essentiellement maîtrise symbolique de l'espace et du temps, en démontrant sa possible domination sur les contraintes inhérentes à l'espace contemporain. Il suffit de la concrétiser par moments afin de s'en convaincre, alors que l'efficacité pure du dit moyen de locomotion n'est réelle que dans le contexte urbain et sur courte distance, du fait notamment d'une faible autonomie.
Imaginer pouvoir contrôler à sa guise, par l'usage d'une machine, l'espace et le temps, voilà sans doute un des attraits essentiels de la « *passion de la moto* ».

-Un vieux rêve humain symboliquement à portée : l'envol.

Nous posons ici par hypothèse que la sensation de domination de l'espace et du temps issue de l'usage de la moto traduit un vieux rêve humain, celui de l'envol. Voici une forme aboutie de sentiment de maîtrise de l'espace, s'affranchissant de la contingence comme de la pesanteur. Afin d'évoquer la recherche de maîtrise de l'espace nous allons ici rapprocher deux univers : les mythes grecs et la « passion de la moto », que nous avons saisi dans notre thèse comme une forme réactualisée de l'expression de l'ordre du monde, par un discours et des actes et non plus un mythe et un rituel religieux. Il ne s'agit pas d'affirmer que le motard vole, mais bien de saisir comment l'usage de la machine permet métaphoriquement de penser l'envol, ce que nous allons cerner en comparant les fondamentaux des discours motards quant à leur rapport à l'espace et les éléments force du mythe de Dédale et d'Icare.

-« *Piloter* » et non conduire.

On constate, lors de l'observation participante au sein du groupe des motards, la récurrence d'une assimilation, rarement formulée mais lisible entre les lignes, dans les non-dits et par l'intermédiaire d'indices oraux, entre circuler à moto et voler. Cernée pour la première fois par le biais d'une phrase formulée par un motard anglais à propos des performances de sa moto, elle prit alors la forme d'une expression : « *you're really flyin'* ». Pour ce motard, l'exploitation des performances de sa machine lui donnaient réellement l'impression de voler. Il s'agit certes d'une image, d'une métaphore. Elle n'en est pas moins signifiante, du fait de son caractère redondant, rencontrée chez différents individus, dans différents contextes

nationaux, par l'usage de différents types de machine et au-delà des différences de sexe et d'âge.

Nous pouvons cerner cette redondance à travers l'expression servant à qualifier l'usage de la moto : être motard équivaut à « *piloter* » une moto, alors qu'une voiture se conduit. Les discussions motardes sur les forums du repaire des motards[136] présentent souvent des formules approchant le vol de l'usage de la moto, comme le souligne un motard internaute sous le pseudo de « Thot 84 » : « *Pour peu on ajoute des ailes et ca vole…* »[137].

Un des modèles les plus médiatiques de ces dernières années, pour sa puissance –hors des frontières françaises- et sa vitesse de pointe élevée est d'ailleurs désigné par le nom commercial « Suzuki GSX-R1300 Hayabusa ». Même bridée à 106 chevaux comme l'impose la législation française, cette moto « s'envole quand même à quelques 260 km/h. »[138] Et l'analogie continue : « Hayabusa » signifie « faucon » en japonais, et désigne également un modèle d'avion de guerre de la même nation, principalement utilisé au cours du second conflit mondial, comme les journalistes de la presse spécialisée se plaisent à le souligner.

-Les similarités entre industrie moto et aviation.

La moto s'approche de l'avion dans la manière dont est qualifié l'homme à ses commandes (le « *pilote* »). Prenons au sérieux ce rapprochement verbal. On s'aperçoit alors que l'industrie de l'aviation et celle de la moto se rencontrent par certains aspects : les avancées techniques élaborées dans un domaine vont être appliquées au second, ce que nous rappelle l'aile du symbole Honda, premier constructeur mondial de motocyclettes, ou encore l'hélice (d'avion) du logo BMW. L'homme à moto est-il, à l'image du pilote d'avion, susceptible de s'envoler ? Qu'est-ce que l'image de l'envol nous dit de la « *passion de la moto* » et de l'homme qui s'y engage ? Le rapprochement est troublant, à l'image de cette publicité présentant une moto, la « Honda CBR 1100 XX Superblackbird » et, en arrière plan, un chasseur furtif. De la juxtaposition du « super oiseau noir » et de l'avion supersonique noir se dégage une certaine similarité dans la forme, les lignes, l'agressivité du dessin et l'aspect technique.

L'envol de l'homme n'est guère possible, étant donné les caractéristiques de son corps. Il ne peut y accéder que par le biais de la technique. Qu'il s'agisse d'application directe, à l'image

[136] www.lerepairedesmotards.com

[137] En réponse à un post intitulé « Perdre son permis en 1ère », mis en ligne le 13.03.04 à 20h30 par « Fazadonf ».

[138] Holtz, Michel, « La moto qui dépasse les bornes. Polémique sur la dernière Suzuki. Elle atteint les 340 km/h. », *Libération*, rubrique « société », 8 mai 1999, p.16

de l'aviation, ou davantage métaphorique, comme dans le cas de l'usage d'une moto, on constate ici l'adaptation contemporaine d'un mythe ancien. Il présente l'infinie ambition de l'homme, sa volonté d'égaler les dieux, ce qui va le conduire à sa perte. Les mythes grecs nous en fournissent un modèle éclairant, favorisant la lecture des constats dressés par l'observation de la « *passion de la moto* » et les discours qui l'accompagnent. La comparaison permet alors d'établir une heuristique issue d'un fond commun mythologique que soulignait Walter Burkert[139]. Non que des récits répertoriés tels des références existent dans le monde des motards, mais la récurrence de certains termes et discours questionne l'éventuelle existence d'une mythologie motarde orale, partagée dans les discours, sous une forme peu probable au sein de nos sociétés de l'écriture[140]. Nous allons la saisir à partir du mythe éclairant le plus la question de l'envol dans nos sociétés occidentales : celui d'Icare et de Dédale.

-Du désir humain d'envol…

La volonté humaine de parvenir à l'envol peut se lire en introduction du film documentaire *Le cheval de Fer*, portant sur la compétition moto au cours des années 70 :

« Ils dorment sur le vent et… ne se posent jamais sur cette terre jusqu'à ce qu'ils meurent. J'aimerai être un de ces oiseaux.
Tennessee WILLIAMS »[141]

Une phrase d'ouverture qui n'évoque ni la performance absolue, ni le courage des compétiteurs, encore moins le risque inhérent à la pratique, pourtant omniprésent dans le documentaire, mais bien des oiseaux que le réalisateur semble admirer. Lui-même motard et féru de compétition moto, il choisit d'ouvrir son travail par l'évocation du désir d'envol. Le rapprochement est encore ici troublant : l'homme incarne-t-il par l'usage de la machine sa volonté de s'approcher de l'oiseau ? C'est ce que semble postuler l'auteur : par l'usage de la machine et de ses performances, l'homme peut générer les sensations procurées à l'oiseau par le vol, ou peut s'imaginer vivre une expérience approchante.

[139] Burkert, Walter, *Homo Necans : Rites sacrificiels et mythes de la Grèce ancienne*, Paris, Les belles lettres, 2005
[140] Goody, Jacques, *La raison graphique. La domestication de la pensée sauvage*, Paris, Minuit, collection « Le sens commun », 1979
[141] *Le cheval de Fer*, film documentaire français de Pierre-William Glenn, 1975. Réédition augmentée en 2004.

-…à un Icare contemporain ?

Le contexte dans lequel prennent sens les mythes grecs est un univers dual : les Dieux règnent au sein des cieux, alors que la terre reste le monde des hommes. Ces derniers, par vanité, cupidité, jalousie ou autres sentiment, tentent d'égaler les dieux en accédant aux cieux, par l'envol, généralement puni. Le mythe de Phaéton évoque, entre autres éléments, le soleil tel un char d'or tiré par des chevaux volants. Le cheval est alors un oiseau, capable de voler au plus haut des cieux. Or le cheval est une métaphore utilisée, notamment par la figure de l'*Outlaw*, pour symboliser la moto. Intéressons nous alors au mythe le plus explicite concernant l'envol, avec l'idée d'une proxémie concernant la fonction des oiseaux, chevaux et, par extension, motos, celui de Dédale et d'Icare.
Nous ne détaillerons pas ce mythe bien connu, n'étant pas spécialiste du sujet, mais aborderons certains de ses aspects enrichissant à notre sens l'exposé car éclairant d'un regard différent les discours motards contemporains. L'objectif de ce rapprochement est alors de mettre en exergue l'éventuelle réactualisation de logiques engagées dans des mythes anciens, autour du thème de l'envol.

Lorsque Dédale précipite son neveu Talus du haut des remparts d'Athènes, celui-ci devrait logiquement périr. Il n'en est rien car la déesse Athéna vient au secours du jeune garçon en le transformant en vanneau, interrompant ainsi la chute. Cette image du vanneau est tout à fait instructive : devenir un oiseau permet de toute évidence l'envol, ainsi que de contrecarrer la chute. Il est intéressant de noter l'importance de cette thématique de la chute au sein du monde des motards, celle-ci étant à la fois terrifiante et fascinante, toujours possible mais devant être évitée autant que faire se peut, sans toujours pouvoir contrôler son occurrence. Chuter –du haut des remparts ou d'une moto- n'est-ce pas déjà s'envoler ?

Pourtant l'analogie la plus forte entre les discours des « *passionnés de moto* » et le mythe grec abordé réside dans l'image de l'envol d'Icare et de Dédale. Celui-ci est réalisé suite à l'usage d'un appareillage technique. Il fût conçu par Dédale, après avoir constaté que le seul moyen de s'échapper de l'île de Crète était de devenir un oiseau, ceux-ci ne cessant de tourbillonner au dessus de l'eau alors que les deux infortunés prisonniers ne pouvaient en faire autant. L'oiseau est ainsi promesse de liberté, tout comme l'est la moto dans les discours motards. Dédale envie la liberté des oiseaux qu'il observe. Celle-ci s'assortit de plaisir à l'usage,

notamment par le biais des sensations procurées, que l'on aborde l'usage de l'appareil conçu par Dédale ou de la moto.

Cet accès à la liberté et au plaisir a son revers : Icare, comme le motard, se voit signifier le caractère dangereux d'une telle passion pour le vol. Le danger étant omniprésent, la pratique doit s'associer à un savant dosage : ni trop, ni trop peu. Icare doit éviter de se laisser griser, car le plaisir reste indissociable d'un risque bien concret de noyade ou de chute, dû à son évolution entre ciel et mer.

L'usage d'un appareillage technique permettant l'envol doit donc s'assortir d'une conscience du risque, bâtie sur l'idée d'un juste milieu, donc d'une connaissance des limites. C'est ce que les motards affirment par le biais de la pratique, à travers leur foi en ce que nous avons qualifié de recherche d'équilibre des termes de la dialectique homme-machine. L'accès aux sensations ainsi qu'à la performance n'est donc possible que par le biais d'un certain sens de la mesure. Si Icare et Dédale sont confondus par des bergers avec des dieux de l'Olympe se rendant sur terre, ils s'en distinguent pourtant. Icare sera sanctionné de son inconscience par la mort, non sans avoir abordé un bref instant le domaine des dieux et observé le char en or du dieu Soleil. Icare, comme le motard, n'est pas un oiseau, malgré son envol.

Le motard reste quant à lui au sol, prisonnier de sa condition. Seule l'image de *l'homme volant* permet de saisir la portée d'un discours rencontré dans les faits. L'oiseau-moto ne possède pourtant pas d'ailes –mais parfois des « *ailerons* »[142]- et ne pourra permettre l'envol que métaphoriquement, par l'accès à certaines de ses composantes, lisibles dans le mythe cité : liberté, plaisir et sensations, contrebalancées par l'évidence du risque de chute et de mort. Un discours étonnamment proche de celui rencontré chez les motards fréquentés lors du travail de terrain, qui peut être vu comme le temps de l'après. En effet, comme dans tout mythe, le récit d'Icare et de Dédale découpe le temps en un avant et un après, l'homme étant au terme du mythe de *l'homme volant* condamné à rester sur terre. Il ne pourra alors que tenter opiniâtrement de s'approcher de l'envol par le biais de l'usage d'un appareillage technique léger, autonome et particulier, tel qu'une moto.

La comparaison de la logique des discours entendu de la bouche des motards sur le terrain et du récit de l'envol d'Icare et de Dédale nous permet de saisir un des sens donné à la « *passion*

[142] A l'image de la Kawasaki ZX12R, moto construite autour d'un objectif : la recherche de vitesse. D'une puissance de plus de 180 chevaux, elle atteint une vitesse supérieure à 300 km/h, imposant d'équiper son carénage d'appendices stabilisateurs : courts ailerons sur les flancs, garde-boue avant aérodynamique provoquant un appui sur le train avant, ensemble du carénage et rétroviseurs étudiés en soufflerie, à l'image d'un avion.

de la moto » : la maîtrise de l'espace. Pourtant, il semble qu'une faute originelle empêche l'homme de réellement incarner l'envol. Il reste victime de la contingence, ce que traduit l'échec premier d'Icare qui n'a pas su doser le rapport entre liberté, plaisir et prudence, qui a cru un instant pouvoir s'approcher des Dieux et en a été puni de mort. Sacrifié sur l'autel de l'envol, de la performance permise par la machine, menant à toucher les limites de l'espace, le motard s'approche d'un Icare contemporain, temporairement libre, cherchant à se détacher de la contingence et acceptant de se soumettre à un risque, contrepartie d'une « bonne vie » accessible par la symbiose de l'agencement homme/machine/environnement.