

Ah bon.....!

Même n'étant pas né de la dernière pluie, j'en suis quand même resté comme deux ronds de flan.

Pendant une recherche sur la toile, je suis tombé sur un article insensé d'un blogueur, visiblement à fond dans le vélo, genre écolo-bobo, qui a rédigé un article sur la "connerie des motards".

Je n'ai jamais lu quelque chose de la sorte, porteur d'autant de haine qu'il n'explique pas pour autant, mais je ne puis empêcher mon sang de se glacer.

Imaginez un hurluberlu pareil sur la route, en voiture, il doit sûrement jouer aux quilles avec les motards qui le double, histoire d'augmenter les statistiques des morts à deux roues afin de conforter sa pensée négative sur les motards?

Je pense que des gens pareils devraient sérieusement se faire soigner, surtout pour leur intolérance aux autres, mais le plus dramatique est qu'ils se reproduisent, souhaitons que leur rejeton passe son permis moto, histoire de remettre les pendules à l'heure.

On se rend compte sur la route que certains comportements nous sont « indifférents » parfois, mais rarement hostiles; sur le principe on se fiche des états d'âme, le principal étant de simplement partager la route en toute sécurité, donc on s'en tape de leur incapacité à supporter ceux qui leur sont différents car on sait très bien qu'il y aura toujours une frange « d'extrémistes » qui ne veulent pas déroger à leurs idées, ou plutôt leurs principes; alors pour une fois on leur demande un éclair de civisme, là on ne parle pas d'intelligence, juste cohabitez avec les motards, sachant peut-être, qu'un jour ce sera votre fille ou votre fils qui vous doublera.

Psychomotard

Je ne sais pas vous, mais quand on me pose la question de savoir pourquoi je suis motard, je me retrouve toujours un peu « gland du haut », à répondre bêtement, euheuh!!, c'est la liberté. Le mot est un peu générique non?, ça veut tout dire, et rien à la fois: virilité affirmée pour les hommes, affirmation d'indépendance pour les femmes? L'égo est au milieu de tout ça, c'est presque sûr, mais de quelle façon?

Pour essayer de matérialiser cet état d'esprit si enivrant de notre rapport affectif avec notre moto, j'ai trouvé une étude, assez complète quand même, de Mr François Oudin, qui tente d'analyser l'esprit motard.

C'est assez complexe, donc, je vous propose ce dossier en plusieurs épisodes, il faut un peu de temps pour « digérer » les analyses, au moins pour ce qui me concerne, désolé pour les rapides du cerveau!

Voici donc la première partie de l'analyse:

"Les motards comme figure du risque et de l'incivilité ?"

Étude anthropologique des motards

François Oudin

Référence électronique

François Oudin, « Les motards comme figure du risque et de l'incivilité ? », Le Portique [En ligne], Archives des Cahiers de la recherche, Cahier 2 2004, mis en ligne le 15 avril 2005, consulté le 06 août 2019. URL : <http://journals.openedition.org/leportique/480>

François Oudin

Ethnologue et sociologue de formation, François Oudin a soutenu à l'université de Metz/Strasbourg un D.E.A. pluridisciplinaire intitulé « Traditions et changements : le conflit des modèles ». Il est actuellement doctorant en ethnologie et allocataire de recherche. Il travaille sous la direction de Mme Liane Mozère et M. Richard Lioger au sein de l'ERASE-GAP (Groupe Anthropologique et Philosophique) de Metz.

Bien plus qu'un extrémiste, le motard est un hédoniste. Ce n'est pas un « inconscient », la pratique de la moto implique certes un danger permanent mais cela provoque une conscience de la vulnérabilité du corps, de la vie. Le motard réattribue une place importante à la question de la mort – et même plus à la question « des morts » – notamment par le biais de la thématique de l'accident, et en cela suscite l'incompréhension d'une société au sein de laquelle la mort devient tabou et est progressivement déniée, mise à l'écart en même temps que se manifeste une société « mortifère ».

L'homme se constitue alors par son appartenance à un groupe spécifique une éthique au sein de laquelle l'individualisme cède la place à la solidarité de « clan », terme dû à un informateur, symbolisée par le salut motard.

Accéder au groupe des motards se fait par le « passage » du permis A, terme éloquent qu'il est impossible de ne pas rapprocher de la notion de rite de passage due à Arnold Van Geenep. Ainsi temps de marge, temps d'agrégation et changement de statut font que l'homme devient motard et l'introduisent dans un univers particulier au sein duquel il va devoir acquérir, puis solliciter, un ensemble de connaissances. Le permis acquis ne permet que l'accès au groupe et à la possibilité d'apprendre et de comprendre cette connaissance, par un échange généralisé des expériences personnelles. Ainsi ces dernières ne le sont jamais réellement et sont partagées par une communauté qui va souligner cette évidence en évoquant l'importance de « l'expérience ». Cet élément est la voie menant à l'idéal, le chemin qu'arpente le motard afin d'accroître sa sécurité et sa rapidité.

Le motard se définit en effet en premier lieu par sa grande vulnérabilité, d'où la nécessité de la sécurité pourtant mise en jeu au même titre que la rapidité. Là semble se nicher un paradoxe et se présente ainsi une brèche permettant de pénétrer plus profondément dans la logique de ce groupe. Apparaît alors une ligne de conduite non contradictoire car adaptée au cadre. Le modèle de la rapidité se fonde sur le respect de la barrière symbolisée par la notion de vitesse excessive, ainsi la question du respect de la norme sociale – l'excès de vitesse – ne se pose pas car ne correspond pas à la logique propre au groupe. Il existe donc un conflit entre la norme du groupe et celle de la loi, seul l'écart vis-à-vis de cette ligne de conduite, toujours possible, mène à ce que l'on peut nommer l'extrême. Dans ce cas la rapidité est telle que le danger en est oublié, provoquant une certaine jouissance de l'instant qui ne peut être que temporaire. La pratique extrême de la moto n'est en effet pas la norme mais un accroc à celle-ci, un instant de relâchement permettant le plaisir, contrebalancé par un surcroît de risque.

L'extrême ne peut être le symbole de la passion de la moto, il n'en est que l'expression exacerbée, poussée à son paroxysme. La logique issue de l'activité quotidienne, ou banale, qu'est la conduite d'une motocyclette présente en fait tout d'abord la vulnérabilité naturelle du corps, exposé aux éléments comme aux accidents. Ce fait provoque le développement d'une conscience du risque spécifique et valorisante car issue d'un choix délibéré et alternatif, associé à un risque supérieur. Ce choix ne procède pas d'une logique de négation de la condition de mortel mais bien d'une conscience de l'inévitable, et latente, réalité de la mort. L'omniprésence du risque peut, à tout moment, s'incarner dans l'accident, élément constitutif de ce que les motards nomment « l'aléa ». Celui-ci est le principe sous-jacent à la conduite d'une moto, il peut tour à tour s'incarner dans l'accident ou dans la chance, cette dernière étant également perçue comme dévalorisante. Elle est en fait une expression différente de l'aléa, basée sur le même fonctionnement mais en lui ôtant ses effets les plus destructeurs. Aléa et chance nient cependant tous deux la maîtrise. Afin d'éviter, autant que faire se peut, d'être confronté à l'aléa, la conscience du risque propre au motard va le guider vers la prudence, parfois effective et parfois absente et tempérée par l'humilité. La construction de pensée qui est le fait des motards leur permet de passer d'un « lien morbide » moto/mort à un « lien salvateur » moto/prudence-humilité.....(à suivre)

En cela ne peut se lire aucune négation du danger, la conscience du risque, issue de l'expérience, le rappelle notamment par le biais du couple prudence-humilité – le discours de la sagesse – car le danger est à double tranchant : extérieur – autrui et l'environnement – mais également interne dans le cas de la pratique extrême. À l'inverse, la grande vulnérabilité du motard entraîne la foi en sa non-agressivité physique de fait, le risque pour autrui émanant du motard est alors perçu comme quasi-inexistant. L'instabilité latente propre à la moto entraîne la nécessité de la maîtrise, maîtrise qui ne peut surpasser la latence de l'aléa, toujours possible. Ainsi, malgré toute une rhétorique de la maîtrise, le motard procède d'une acceptation de la possibilité de mort, mais non d'une proposition. La mort est alors resituée dans le quotidien, dans la banalité – sans être banalisée –, dans le réel, elle s'éloigne de cette mort terrifiante et fascinante – cette mort niée et banalisée –

qui conduit à l'isolement des hôpitaux et à sa stigmatisation en tant que marque de l'anormalité, du dysfonctionnement. L'accident en est en général l'exemple. Cependant, dans le cas des motards, celui-ci est resitué au sein d'une pratique et acquiert un statut, comme composante logique – et ultime ? – de l'homme. La mort d'un motard touche d'ailleurs toujours l'ensemble de la communauté et force le trait d'un rapport au décès spécifique au groupe, traitement du décès sur le mode individuel certes mais également collectif.

S'agence alors un mode de pensée particulier au sein duquel la maîtrise est une nécessité, s'acquiert par l'expérience, permet la confiance qui se voit alors tempérée par la prudence et l'humilité, afin de ne pas provoquer l'aléa. Au cœur de cette logique la peur n'a pas sa place, si ce n'est comme introduction à la prudence, car elle va empêcher la maîtrise. Dans ce dernier cas, seule la chance, au sens évoqué précédemment, peut permettre de survivre à l'aléa. Plus qu'une peur la conscience du risque du motard est un souci de soi. Il ne peut être écarté que lors des courts moments constituant la pratique extrême, la jouissance de la rapidité et des sensations surpassant alors ce rapport spécifique au corps dans une ivresse des sens mettant en jeu l'afflux massif d'informations en provenance de l'environnement et le jeu avec l'équilibre. L'extrême propose alors une nouvelle logique, faisant fi de la prudence, augmentant la force et la prégnance de l'aléa, ce qui va permettre au motard de démontrer sa valeur par sa survie, survie prouvant la réalité de sa maîtrise dans une situation non conventionnelle. La logique de l'extrême est ainsi celle du défi à soi-même et à sa maîtrise, mais surtout celle du défi à sa capacité de survie face à l'aléa qui, en cas de succès – de survie –, prouve la valeur singulière du motard, sur le mode d'un discours de l'exception. La rhétorique de la maîtrise sous-tend les « suicides aléatoires » ; fonctionnant sur le principe de l'ordalie, du jugement divin, proposant deux alternatives : mort ou survie. Reste que si cette approche de l'extrême par le biais de l'objet moto tient sa particularité de l'existence de l'aléa au cœur de la pratique quotidienne, de nombreuses autres pratiques à risque, dans l'acception « extrême » du terme, semblent fonctionner selon cette même logique. L'extrême doit donc être perçu et analysé avec prudence, non comme une spécificité de la pratique de la moto mais bien comme l'expression exacerbée et limitée dans le temps de la compréhension de la logique de l'aléa.

La spécificité de la passion de la moto semble en fait résider dans le rapport établi entre l'homme et un type de machine particulier, relation qui ne doit pas être perçue comme dialectique – bien qu'elle soit souvent sollicitée en ce sens par les pratiquants eux-mêmes – mais plutôt en tant que « cyborg », c'est-à-dire un ensemble constitué d'un corps, d'une machine et d'un discours. Ce dernier nous présente une relation forte au sein d'un couple, une « passion », bien que cet élément varie dans les faits d'un simple respect à un amour irraisonné. Cette relation s'établit par le biais de l'usage, ou « usure », compris au sens de la métaphore de l'archéologue qui va « inférer l'action à partir de l'objet-témoin, et extraire une fonction non seulement de la forme mais de l'usure ». Cette usure est constituée par l'histoire partagée et le discours sur cette histoire. Au lieu d'une dialectique, le rapport homme/moto s'agence sur le mode des « faitiches » pour parvenir à un nouveau rapport au monde basé sur le contact direct et l'attention

accrue à l'environnement, la moto se caractérisant, par opposition à l'automobile, par son lien étroit à l'extériorité... (à suivre)

Les motards proposent pourtant un discours dialectique au sein duquel la nature de l'objet moto va influencer le comportement du motard et réciproquement. Par le biais de la connaissance de sa machine – et de la pratique conférant l'expérience – le motard prend foi en la dialectique et recherche l'homogénéité du couple homme/machine. Le « type d'engagement de l'objet technique » propre au motard est alors du type « respectueux », il se montre soucieux de l'intégrité de la machine. Cet élément a non seulement un intérêt pragmatique – en lien avec l'économique, la sécurité et l'esthétique – mais également une dimension morale, symbolisée au minimum par le respect. L'engagement « brutal » de l'objet technique est alors un moyen de caractériser la pratique extrême, on quitte alors les spécificités du domaine de la passion de la moto pour entrer dans ce que l'on appelle « s'éclater », c'est-à-dire l'association de la démonstration de maîtrise et de la jouissance qui en découle.

Au-delà de ce type d'engagement de l'objet technique permettant de situer la limite entre l'extrême et le quotidien un second critère scinde le monde des motards en deux, selon leur niveau d'engagement dans la pratique. Ce niveau est révélé par les figures du « puriste » et du « motard du dimanche ». Ce second est toléré mais souvent déprécié, car éloigné de l'idéal du motard que constitue le « puriste », motard expérimenté – qui incarne l'expérience –, élément auquel vient s'ajouter une exposition constante aux aléas climatiques – par une pratique régulière – démontrant son courage et lui permettant d'acquérir un surcroît de prestige, en lien avec un surcroît d'expérience. La « concentration » fait alors rite pour les puristes, au sens de Durkheim, c'est-à-dire que « [...] les rites sont, avant tout, les moyens par lesquels le groupe social se réaffirme périodiquement ». La concentration permet en effet l'entre soi, le festif et la communion réaffirmant l'existence et l'adhésion à un groupe de même qu'à ses valeurs.

Cette réaffirmation est une nécessité due à l'image propre au groupe en un corps social, image due à une incompréhension ethnocentrique issue de la méconnaissance du groupe. Celui-ci est alors rejeté dans l'hors groupe, il devient stigmatisé. Le motard a en effet été souvent associé à la transgression des interdits et s'est ainsi façonné une image de « blouson noir », de « rebelle » ou de « fou de vitesse ». Il est exact que certaines pratiques propres au groupe sont illégales, l'exemple paradigmatique de cet élément est le rapport à la vitesse. Ce qui pour les motards constitue une norme – la rapidité – devient, par changement de référentiel, un crime. Nous savons en effet, depuis Durkheim, que le crime se définit non par sa gravité intrinsèque mais par la sanction qui lui est appliquée. Le regard se décale du comportement du criminel vers la réaction de la société qui punit. Or le motard ignore généralement la question de l'excès de vitesse – au sens que la loi nationale lui donne – pour se conformer à la ligne de conduite propre au groupe, dont le point de mire est le refus de la vitesse excessive. Or aujourd'hui – depuis 1999 et la loi dite « Gayssot » – la possibilité d'incarcération pour récidive de grand excès de vitesse est une réalité. Le motard devient ainsi un

criminel potentiel, et se sent qualifié de tel, du fait de l'inadéquation entre la loi du groupe et celle de l'État.

Le motard est alors stigmatisé et une opposition nous/le reste du monde se fait jour et se révèle dans divers éléments : la valeur supérieure supposée propre au groupe de par ses qualités spécifiques, issues d'une pratique ; le caractère inhabituel, marqué, des motards, du fait de leur apparence et de leur rapport à la rapidité ; la recherche du rassemblement en groupe de semblables ; enfin l'existence de diverses structures telles que l'AMA – American Motorcyclists Association –, la FEMA – Fédération of European Motorcyclists Associations – ou, plus proche de nous, la FFMC – Fédération Française des Motards en Colère – pour ne citer qu'elles, c'est-à-dire de fédérations ou associations luttant pour améliorer les conditions de vie du groupe ainsi que leur image.(à suivre)

Les motards sont en effet méconnus et leur image ne reflète pas leur éthique. Éthique en effet – malgré le suremploi dont fait l'objet ce terme – car des valeurs sont mobilisées et sont inhérentes au groupe, le partage de ces valeurs faisant sens et rejetant l'individualisme dit « post-moderne ». S'effectue alors la mise à jour d'une solidarité généralisée au sein d'une famille symbolique, un système d'entraide généralisée issu de la conscience de la vulnérabilité du corps et de la machine. Le symbole de cette solidarité est le salut motard réaffirmant, à chaque rencontre, la reconnaissance mutuelle et l'adhésion au même système de valeurs. La connaissance mutuelle n'est pas une condition nécessaire à l'entraide car un système de reconnaissance existe en lien avec une tolérance au sein du groupe, tolérance incarnée également dans cet échange de loyauté envers l'autre. De plus la passion de la moto introduit à la liberté, et ce au-delà des clichés, l'acte de déplacement est réenchanté, on y associe une ouverture au monde – ne pas être enfermé, cloisonné – ainsi qu'une certaine rapidité. La passion de la moto engage directement ce que Nicolas Dodier appelle, à la suite d'Hannah Arendt, un « ethos de virtuosité » – la virtuosité étant dans ce cas une valeur objectif, ou guide – incarné dans l'engagement du motard. Celui-ci est de deux types : « Kamikaze » ou « Rentier », c'est-à-dire relevant du défi ou de la prudence. Défi dans le cas de la recherche de la limite et prudence dans celui de l'éloignement optimal – donc maximal – de la limite, la ligne de conduite effective des motards oscillant très souvent entre ces pôles, notamment par l'action du discours de la sagesse – l'humilité – menant à la figure du « Rentier ».

Malgré ces différences de pratique les motards restent unis et solidaires, l'objet moto devenant un médiateur. Médiateur entre les êtres par la facilité de contact qu'il propose, cet objet fait lien, relie en supposant un partage de valeurs. Médiateur enfin entre les corps et le monde en resubstantialisant l'existence et la finitude par un contact accru, voir exacerbé, avec l'environnement extérieur et l'idée de mort à travers l'omniprésence, et l'omnipuissance, de l'aléa.

Bonne réflexion!

Conclusion de l'étude:

oui, c'est bien beau tout ça, mais rechercher au tréfonds de soi les mots qui caractériseraient notre passion reste un beau défi, mais essayons:

sentiment de liberté, pourquoi, probablement parce-que les contraintes habituelles de roulage sont différentes: les ralentissements, dépassements, maniabilité, nous cantonneraient plus dans le rôle de figurants de la route, plutôt que dans celui d'acteurs proprement dit; c'est tout du moins l'impression que ça donne.

Certaines fois on a la même impression que ressentent sûrement les pilotes de véhicules rapides(pilotes de jet ou de F1), à savoir, d'évoluer au milieu de « points fixes » tellement le différentiel de vitesse est important; entendons nous, il ne s'agit pas de rouler à 200km/h alors que tout le monde roule à 80, mais un simple différentiel de 30km/h dans un ralentissement par exemple, donne une grande « impression » de vitesse qui renforce ce sentiment de liberté(eux sont coincés, pas moi...).

Mais aussi dans les enroulements de virages: on penche, on redresse, le vent sur le casque, les odeurs: « tiens dans cette bagnole ça pue le pendentif parfumé, ou ça sent la clop, et là, cette bonne odeur de thym....ou de gasoil, m....e ça commence à glisser!!!!!! »

Les dépassements sont une formalité: une semi remorque c'est trois pointillés, une bagnole: deux, quel sentiment de sécurité, de fluidité.....!

Bien entendu le goût du risque est forcément présent, sinon le plaisir ne serait pas total, mais il n'est pas l'élément moteur de la pratique même si certains montent le curseur. Nul besoin d'aller vite, rouler sans les contraintes liées à la voiture suffisent, et puis il a été démontré que la vitesse accroissait les réflexes, donc les diminuaient si la vitesse diminuait; arrêté à un croisement par exemple on est sûr que les véhicules qui passent sont tous à 80km/h, si un véhicule 2 ou 4 roues arrive au delà de cette vitesse, même si c'est interdit, nous ne connaissons pas ce paramètre, sauf avec une bonne vue qui nous permet « d'évaluer » la vitesse, associé à une méfiance naturelle; et si nous nous engageons à cause de la « théorie » du 80, le carton est inévitable.

Il existe aussi indéniablement le sentiment « d'appartenance » comme le démontre l'étude, à un milieu de passionnés dans lequel se crée instantanément un lien privilégié qui nous conforte dans notre passion: « je ne suis pas seul(e), notre passion est commune, donc forcément ça nous rapproche même si l'on ne se connaît pas », c'est ainsi que naît la solidarité.

Avis forcément négatif

À la FFMC, à chaque fois que l'on aborde le sujet de nos relations avec les motards des forces dites de l'ordre, notre poil se hérissé sous le blouson.

Résumons: ces gens ont reçu l'ordre de faire respecter la loi, ce qui leur confère un pouvoir étendu pour évaluer une situation; certains d'entre eux le font avec discernement, c'est ce que j'appelle la « prévention », je ne sais pas vous, mais moi cela fait longtemps (en 2010) que je n'ai pas rencontré un motard qui m'ait aimablement sermonné sans me verbaliser pour un excès de vitesse. Ça, c'était « avant », maintenant que la verbalisation est automatique ou à la volée c'est bien plus facile, et pas besoin de parler, on envoie à Rennes.

D'autres sont ce que l'on appelle « zélés », et je suis poli; pas aimables, ils considèrent que leur rôle n'est basée que sur la répression, genre, je vais vous « massacrer » pour vous faire passer l'envie, et vous remettre dans le droit chemin.

C'est comme l'éducation: en douceur, et avec pédagogie, ou à la cravache pour casser votre « rébellion ».

À la décharge de tous, ils ont reçu l'ordre de faire du « chiffre », donc strike à chaque coup, en plus, les primes, ça arrondi bien les fins de mois mais ce que leur hiérarchie n'a jamais envisagée, est que derrière ces femmes et ces hommes, il y a un être humain qui à un moment donné ne supporte plus d'être le méchant de service, ou de se faire cracher dessus sans que lui soit donné la possibilité d'être celui qui s'est engagé pour aussi dispenser de la pédagogie (police de proximité), d'être utile envers ses concitoyens, certains ne le supporte pas et s'ôte la vie.

Je ne parle pas des aigris pour qui la vie familiale se résume à supporter des conjoints alcooliques, donc un équilibre psychologique et sexuel inexistant, et j'en connais malheureusement beaucoup dans ce milieu, ou ils concrétisent ce mal-être par un zèle malsain, disons même: avec une certaine jouissance!

Nous, on ne leur a rien fait, à part un petit excès de vitesse, et on se fait « massacrer » parce-qu'il faut faire du chiffre, nous ne sommes que de petits Français moyens, mais avec un esprit Latin, donc toujours un peu rebelle, qui aime bien « interpréter » les lois.

L'obéissance et la discipline à l'Allemande ça n'est pas pour nous, on est plus proche des Italiens et de leur « coolitude » (disait l'inventrice de mots improbables).

Je ne sais pas vous, mais, probablement un peu par provocation je salue systématiquement ces motards, beaucoup répondent (ha! bien sûr faut pas être sur la roue arrière), d'autres sont trop « pincés » et ne veulent pas jouer aux gentils; mais pour ceux qui répondent cela me conforte dans le fait que le monde de la moto a vraiment quelque chose de particulier, d'unique, et ce partage de salut me ravi, bravo à eux de respecter ce petit geste si anodin.

Il ne s'agit pas de leur rendre hommage, loin de là, mais simplement d'envoyer un petit message à ceux qui ont l'esprit motard: « certes vous me sanctionnez quand je fais une erreur, mais je salue le motard, et je hais votre hiérarchie qui vous rend si antipathique ».

