



L'INCROYABLE HISTOIRE DES MOTARDS EN COLERE

Au temps des pirates :

La Fédération française des motards en colère est née officiellement en février 1980, mais c'est dans les années soixante-dix qu'il faut chercher ses racines. La pratique de la moto se développe au sein d'une jeunesse qui découvre la liberté mais se heurte aux a priori d'une France bien pensante

Une paire d'oscars (phares longue portée) sur les pare-cylindres, un nez de cochon accroché au guidon (tête de fourche), une paire de K81 (les pneus fétiches des bouffeurs de kilomètres) et des combinés Koni (les amortisseurs adaptables) : voilà la panoplie indispensable de toute machine qui se respecte, qu'elle cube 125, 250, 500 ou 1000 cm³.

La montée progressive en cylindrée s'effectue alors religieusement, au fil de l'expérience.

Même s'il ne représente plus la majorité des motards, l'adepte du Cromwell (casque bol) avec barbe et tignasse au vent, et un tempérament d'insatiable dévoreur de bitume fait toujours référence auprès des nouveaux venus.



Par opposition à la très stricte et vieillissante FFM, qui ignore superbement les routards et relève régulièrement les tarifs d'affiliation des clubs, les motards se regroupent au sein de moto-clubs dit pirates, car non affiliés à la fédération et rarement déclarés en préfecture.

Les MCP marquent généralement leur différence par une appellation sans équivoque : les ramassis de la route, les corbeaux voyageurs, les gueux, la horde hivernale.

En Ile-de-France, depuis les années soixante, le motard s'est donné rendez-vous à la Bastille le vendredi soir, avant de rejoindre Rungis et ses tristement célèbres courses sauvages entre les Halles.

Les premiers plaidoyers pour un vrai circuit aux portes de Paris s'improvisent autour des victimes et des épaves tordues ramassées sur place ...

La pression monte :

Le chômage grimpe en flèche, la crise s'installe, les jeunes ne sont pas écoutés, les assurances triplent leurs tarifs. C'est pas la joie ...



Majoritairement jeunes et de catégories socio-professionnelles modestes, les motards consacrent l'essentiel de leur salaire à leur passion.

Entre le carburant qui devient de plus en plus cher (depuis le choc pétrolier de 1973, le litre de super est passé de 1,25 à 3,30 F en 1980), l'entretien de la moto et l'usure des pneus, le budget s'avère de plus en plus difficile à boucler. Et d'autant plus pour certains malchanceux, premiers laissés-pour-compte de la crise, qui fréquentent assidûment les locaux de la toute récente ANPE, créée en 1967.

Les conversations de concentrés s'orientent plutôt sur ces problèmes économiques, douloureusement vécus par un nombre sans cesse croissant de motards, que sur le meilleur choix en terme de guidon bracelet multi-positions.

Du côté des pouvoirs publics, la lutte contre l'insécurité routière s'organise à partir de 1972 avec la création de la "Délégation à la sécurité routière". L'objectif est d'enrayer la courbe ascendante des tués sur la route, passés de 9 000 en 1960 à près de 17 000 en 1972. Parmi ces victimes, les motards se font remarquer puisque leur nombre augmente régulièrement depuis 1970.

Pour les technocrates de la sécurité routière, l'occasion est trop belle : ils condamnent la moto sans aucun discernement, en faisant allègrement l'impasse sur l'accroissement du parc de véhicules en circulation, et en amalgamant les accidents de cyclomoteurs et de vélos aux statistiques ânonnées sur les ondes et dans les journaux.

De quoi effrayer la nation entière et particulièrement les assureurs, qui trouvent là une solide justification aux augmentations de primes (de +15 à 30% l'an). Les tarifs annoncés aux motards atteignent le triple, voir le quadruple de ceux réservés aux automobilistes. La situation atteint son paroxysme à la fin des années soixante-dix, mais le remède s'avère pire que le mal, puisque près d'un motard sur trois fait l'impasse sur la carte verte.

En 1978, un très médiatique "Monsieur Moto" est nommé, en la personne d'Yves Mourousi. Il est alors rattaché au ministère de la Jeunesse et des Sports, pour tenter d'éclairer un dossier qui devient de plus en plus brûlant au fur et à mesure que les échéances électorales approchent. Faute de moyens, et lassé par l'absence totale de coopération du ministère des Transports, il démissionnera quelques mois plus tard.

Erreur d'appréciation :

En désignant le motard comme principal bouc émissaire de l'hécatombe routière, les élus et hauts fonctionnaires de l'époque agitent l'épouvantail sans froisser l'électorat de la majorité en place. Ils ne s'attendent pas à déclencher la tourmente, et encore moins à faire descendre quiconque dans la rue.

Christian Gérondeau est alors délégué à la Sécurité Routière et à ce titre investi d'une mission irréaliste : faire diminuer de 13000 à 10000 le nombre de victimes de la route en un an. Il faudra plus de dix ans pour atteindre cet objectif, et vingt ans pour s'en fixer un autre tout aussi fumeux (diviser par deux d'ici 2002 ...).

Au soir de l'arrivée du Bol d'Or 1978, profitant de quelques faits divers saignants impliquant des motards de retour du Castellet, C. Gérondeau se lance à la radio dans une diatribe violemment motophobe qui met le feu au baril de poudre.



Il s'agit d'interdire purement et simplement les "grosses motos" au dessus de 750 cm³, et de limiter l'accès à la moto par tous les moyens, notamment un accroissement de la pression fiscale et l'instauration d'un "super permis" très sélectif.

Dans la "société libérale avancée" des années Giscard, les conflits de génération sont loin d'être enterrés. Crasseux, chevelu, marginal et grognon, le motard semble un excellent exutoire pour défouler les tensions accumulées face à la vague "beatnick-baba" qui secoue la vieille France depuis dix ans (1968).

Or, c'est principalement parmi les motards que se sont réfugiés les plus fervents défenseurs de la "liberté". Prompts à s'opposer à toute forme de dogme, ils ont activement participé aux grandes luttes anti-nucléaires de l'époque (Plogoff et Goldfech, mise à l'eau à Cherbourg du cargo de fret de déchets "Pacific Fisher", etc ...). Ceux qui ont un emploi sont souvent engagés syndicalement, et les autres n'ont pas l'habitude de s'en laisser compter.

En cinq minutes, C. Gerondeau venait de s'attirer toute leur antipathie.

Les années rebelles :

Pour le gouvernement Giscard, ces "braillards casqués" ne sont que quantité négligeable

La première manifestation de motards a lieu le vendredi suivant les déclarations de Gerondeau, le 22 septembre 1978.

Spontanément, des milliers de motards investissent la place de la Bastille, et commencent à s'étirer en cortège pour défiler sous les fenêtres des dirigeants politiques. En province, plusieurs MCP s'unissent sous des bannières explicites : "Moto liberté", "SOS Moto survie", "Moto vivante", ... Ils mettent à leur tout en place leurs premières manifestations dans plus de vingt villes à travers l'Hexagone, occasion sans précédent de mesurer l'ampleur de la mobilisation. A chaque endroit émerge un leader, une "grande gueule" qui sert à la fois de repère pour les motards et de contact pour les agents des Renseignements Généraux...



Fin 1979, les relations entre tous les mouvements régionaux aboutissent à un projet de coordination nationale. Reste à trouver l'appellation fédératrice.

Elle viendra comme une évidence : puisqu'il existe déjà une fédération, qualifiée de "pantouflarde" et complice des pouvoirs publics, il suffit d'en créer une autre en ajoutant simplement le "C" de *Colère* à l'abréviation existante.

En janvier 1980, la **Fédération Française des Motards en Colère** pointe le bout de son logo (le "triangle de la colère", symbolisant les trois grands pôles d'activités - Lyon, Paris, et Toulouse - ne sera qu'éphémère car l'hexagone avec le bras d'honneur s'avère vite plus "parlant").

La mise en place officielle de la vignette fiscale à partir de 750 cm³ et du nouveau permis donne encore plus de ressort au mouvement naissant. Les premières assises nationales sont organisées au Havre.

A la tribune, le frais émoulu porte-parole national, Jean Marc Maldonado, lance l'appel au boycott de la vignette. L'assemblée exulte et décide dans la foulée d'une "anti-vignette". Les recettes dégagées par la vente de celle-ci doit permettre de financer un collectif d'avocats qui défendra les motards verbalisés.



En pratique, le succès de l'opération est tel que huit motards sur dix n'acquitteront pas la vignette. Les verbalisations sont rendues d'autant plus difficiles que la FFMC édite aussi des motocollants pour "maquiller" la cylindrée des motos. Les caches latéraux des 500 cm³ sont siglés 1000 cm³ et inversement. Pagaille totale !! Pour les motards, l'achat des motocollants est l'occasion du premier contact avec le mouvement.

En quelques semaines, des antennes départementales de la FFMC éclosent partout en France. Les manifestations se succèdent à un rythme effréné et mobilisent pourtant à chaque fois des milliers de motards.

Bien perçues de l'opinion, ces manifestations sont parfois le théâtre de heurts violents avec les forces de l'ordre. Quoi de plus logique lorsqu'on retrouve face-à-face quelques gradés venus "casser du blouson noir" et quelques motards décidés à brûler sur les képis ?

Le mouvement est alors en phase d'externalisation et s'érige d'abord en victime comme le traduisent les slogans déployés sur les banderoles :

- ▶ Les motards ne meurent pas, on les tue
- ▶ Vignette : 80% dans le baba-re (R. Barre était alors premier ministre)
- ▶ Le motard n'est pas une vache à lait

Pour le pouvoir en place, mis à mal par plusieurs "affaires" gênantes (affaire Boulin, diamants de Giscard, assassinat de Mesrine, ...), ces braillards casqués sont quantité négligeable.

Lorsque les motards en colère s'adressent aux deux candidats restant en lice à l'issue du premier tour des élections présidentielles de 1981 pour demander l'abolition de la vignette, seul F. Mitterrand prendra la peine de leur répondre.



Le 10 mai suivant, il est élu président de la république.

La vignette passe à la trappe en juin, et Pierre Mayet prend le fauteuil de délégué interministériel à la sécurité routière avec une mission claire : inviter la FFMC à la table de négociations lors de la mise en place d'une "commission nationale moto" devant plancher notamment sur la réforme du permis.

Utopies et réalités :

La société rejette les motards, et alors ?! Les motards décident de créer la leur. Au centre du projet, une mutuelle d'assurance !

Très vite, la contestation est accompagnée d'un projet ambitieux : transformer l'énergie de cette formidable mobilisation de jeunes en expérience de société. En chaque domaine, les idées fusent et les critiques vont bon train. Pour passer au concret, il s'agit d'élargir le champ des revendications à tout le milieu moto.

Immédiatement, l'idée d'une mutuelle d'assurance est lancée (dès 1979). Dans la foulée, la FFMC annonce qu'elle travaille à la création de centres de formation à la conduite délivrant des permis à prix coûtant, à la mise en place d'un journal moto indépendant dans lequel le rédactionnel ne serait pas négocié à l'avance en fonction des contrats de pub, d'une coopérative d'achat pour les accessoires et les motos, et enfin de bases de loisirs. C'est la matérialisation du concept de solidarité si cher aux motards ...

L'idée d'un "contre-système" de solidarité économique (baptisé *solid-éco*) prend forme.

Au fur et à mesure des annonces faites par la FFMC, certains professionnels du milieu moto s'inquiètent d'un tel appétit et changent de comportement vis-à-vis du mouvement. Les promesses de soutien sont vite oubliées tandis que se multiplient les déclarations vengeresses

visant à discréditer les motards en colère : "récupérés politiquement, ces motards sont avant tout des voyous plutôt alcoolos qui se sauvent régulièrement avec la caisse ..."

Faisant fi de ces persiflages, les militants de la FFMC vont, durant presque deux années, s'inviter à toutes les concentrés et rassemblement afin d'établir (ou rétablir) le dialogue avec les motards. A chaque fois, l'appel à souscription pour la création de la mutuelle est renouvelé, jusqu'à convaincre près de 40.000 motards de verser 280 francs. Pour chacun d'entre eux, il s'agit d'abord d'un geste de soutien, de confiance et de sympathie envers la FFMC. Dans les "milieux autorisés", la peau de la mutuelle ne vaut pas bien cher.



Contre toute attente, les fonds nécessaires sont réunis et l'agrément du ministère des finances est accordé en septembre 1983. La mutuelle des motards, officiellement dénommée "solidarité mutuelle des usagers de la route" (SMUR) est née.

Simultanément, le numéro 1 du Pavé dans la Mare sort de l'imprimerie. C'est le premier journal qui lance une rubrique consumériste sur la moto et les premiers tests d'antivol font l'effet d'une bombe dans ce microcosme (et valent au canard son premier procès, gagné par la suite).

De la réalité aux dures réalités :

C'est à l'occasion du bol d'or que les premiers contrats d'assurance sont souscrits. Le principe de base est simple : pas de discrimination envers les jeunes conducteurs et tarifs divisés par deux (au moins) par rapport au marché.

Profitant de la jeunesse et de l'inexpérience de la mutuelle, les assureurs concurrents exploitent la brèche ainsi ouverte. Tous les novices et jeunes conducteurs sont invités à aller souscrire auprès de la Mutuelle des Motards, alors que les "bons profils" en sont découragés à coup de désinformation, parfois calomnieuse ("la faillite doit être prononcée dans les prochains jours").

Parallèlement, la première année d'existence de la structure phare de la FFMC s'avère des plus mouvementées. Ayant fait le pari de s'installer en Corse, elle se heurte au mouvement indépendantiste de l'île de Beauté qui tente une récupération en règle (noyautage des salariés, menaces, attentats, ...). En Août 1984, une opération de déménagement vers le continent est organisée dans l'urgence. L'aide des militants de la FFMC est prépondérante pour la réussite de cette opération qui prit des allures de commando. Un fait divers qui va permettre d'alimenter une nouvelle vague de rumeurs et d'intox contre la mutuelle.



A l'aube de l'exercice 1985, le constat est amer : 55% de jeunes conducteurs sur l'ensemble des sociétaires et un taux d'accidents trop élevé pour garantir l'équilibre financier de la structure. Il faut prendre des mesures drastiques pour sauver la mutuelle : rappel de cotisations, augmentation des primes, limitation de l'accès aux novices. Le rêve prend du plomb dans l'aile ...

C'est le difficile apprentissage de la gestion, auquel sont confrontés tous les acteurs du mouvement. Les centres de formation et les bases de loisirs ne se multiplient pas aussi vite que prévu, les antennes régionales de la FFMC uniquement financées par la vente des moto-collants tirent la langue ... Le sourire des motards en colère se voile, et la mobilisation marque le pas.

Des hauts et des bas :

A mesure que la FFMC gagne ses combats, la mobilisation baisse. Puis, elle remobilise en devenant moteur dans la création du mouvement européen des motards

Vignette fiscale abolie, réforme des permis mis en oeuvre, tarifs des péages réduits de 40%, ... Plus le contexte s'avère favorable à la pratique de la moto et moins les appels de la FFMC trouvent d'écho auprès des motards.

La lutte s'organise autour d'idées plus complexes et moins évidentes pour tout le monde : amélioration de la sécurité et des infrastructures routières, opposition à l'augmentation de la taxe sur les assurances (qui passe de 18,6% à 34,5%), autorisation de rouler en phare blanc (alors que la France reste indécrottement attachée au jaune), boycott de la vignette d'assurance ...

A la fin des années 80, les forces vives s'épuisent, nombreux sont ceux qui sont démobilisés. Lassés par l'attitude parfois extrême des leaders, les luttes intestines phagocytant les assises, et désappointés par les passages difficiles de la mutuelle, les motards se détournent ostensiblement de la FFMC.

Alors qu'ils étaient près d'un millier à se retrouver au rendez-vous des assises, ils ne sont qu'à peine une centaine à l'aube des années 90. Les grands projets sont au point mort, et le discours prend une tonalité que d'aucun considèrent populiste et démagogique.

Le conflit ouvert avec les hebdos moto n'est pas du goût des motards, qui y voient d'abord une volonté d'hégémonie.



Mais la répression gouvernementale se fait soudain plus insistante et le "nouvel ordre moral" se profile. Un nouveau type de motards s'approprié la rue, avec la bénédiction du ministère de l'intérieur : il s'agit de la brigade des voltigeurs qui se fait sinistrement remarquer en croisant le chemin de Malik Oussekiné.

Pendant que les banderoles de "Touche pas à mon pote" clament que "La France, c'est comme une mob, pour avancer il lui faut du mélange", la FFMC prépare elle aussi son mélange : l'Europe des motards.

Le 25 juin 1988 est organisée la première manifestation européenne à Strasbourg qui donne naissance à la FEM (Fédération Européenne des Motards, aujourd'hui FEMA). Le front commun des motards prend forme.

De son côté, la DSCR s'illustre par des actions "poudre aux yeux" à la portée anecdotique (les préfets s'installent sur le bord des routes pour sermonner les infractionnistes). Dans l'ombre, des projets beaucoup plus pernecieux pointent le coin de leur dossier : délit de très grande vitesse, permis à points, ...

L'ancrage :

Parallèlement, les motards évoluent, leurs aspirations sont différentes, ils roulent beaucoup moins (de moins en moins chaque année) et abordent plutôt la moto comme un loisir.

En luttant sans relâche contre des mesures toujours exclusivement répressives, la FFMC s'engage dans un processus long, difficile mais légitime. Elle gagne en notoriété et en crédibilité pour devenir un repère incontournable, sollicitée à la fois par les motards et par les pouvoirs publics. A l'échelon départemental, elle est enfin reconnue après plusieurs années d'engagement au sein du programme REAGIR.



La longue mobilisation contre la mise en place du permis à points (remède miracle contre l'insécurité routière, on s'en rend bien compte aujourd'hui ...) a été vaine mais aura au moins eu une vertu : réunir de nouveau les motards dans la rue et autour de la FFMC.

Pour profiter de ce nouvel élan, celle-ci se doit alors d'amorcer un virage capital. Au Bol d'Or 1992, la carte d'adhérent est officiellement lancée. C'est l'un des outils qui doit permettre à la "fédé" de passer au rapport supérieur. Son journal, relooké et identifié "Moto Magazine", entre dans les kiosques à partir du n° 100 (été 1993). Une autre façon de démultiplier la portée du message.

En 1994, le premier poste de salarié permanent à la FFMC est créé. Il s'agit d'une secrétaire permettant d'assister le travail du bureau national, toujours exclusivement constitué de membres bénévoles. Les manipulations de chiffres et les projets fumeux continuent d'affluer de la DSCR. La colère regagne du terrain et au fil des manifestations, les antennes régionales et départementales de la FFMC se multiplient. Il s'agit donc de gérer une double charge de travail : résister à la pression politique et réussir à canaliser les nouvelles énergies qui rejoignent le mouvement.

Un nouveau poste de coordinateur renforce la structure permanente, suivi de prêt par un secrétariat de trésorerie. Désormais, la FFMC a les moyens de s'engager durablement sur un dossier (ex : la TVA sur les équipements de sécurité, la problématique des téléphones portables au volant, la taxe sur les carburants). Finis les feux de paille et la politique de la chaise vide. La mise en place de commissions juridiques donne encore de nouveaux outils aux motards en colère.

Présent et avenir :

La moto est toujours montrée du doigt ou ignorée

Au partir de 1996, la FFMC engage un processus de réorganisation territoriale à l'échelle du département. Tout à la fois nécessité historique et corrélation avec l'organisation décentralisée de l'Etat, cette organisation permet aux motards d'entrer en contact avec la FFMC.

En même temps, un travail de fond sur la "professionnalisation" de la structure est engagé, afin de ne pas risque de reproduire les dérives autocratiques des débuts. En tenant compte à la fois de l'évolution sociale et de celle du milieu moto, la FFMC doit réussir l'adéquation entre la passion, la ténacité du motard à garantir sa liberté, la vigilance face aux tentatives de régulation des pouvoirs publics (présentes et futures) et son propre développement.

L'accroissement spectaculaire du parc de motos en circulation (notamment initié par la mise en place du permis B-125 cm³) est le signal d'une profonde mutation. En aucun cas le mouvement ne peut vivre ou évoluer dans la nostalgie du passé.



Aujourd'hui, plus d'un million de pratiquants vivent la moto au quotidien. Avec leur entourage, il s'agit donc de près de 5 millions de personnes qui sont concernées par "les deux-roues à moteur". La minorité est donc toute relative, n'en déplaise aux technocrates de la DSCR qui préfèrent continuer à faire l'autruche.

A l'heure où la société s'organise exclusivement autour du modèle urbain, où un nouveau segment de véhicules apparaît (illustré par le BMW C1), la FFMC doit veiller à ce que la hausse du phénomène deux-roues à moteur se déroule dans les meilleures conditions. Or, celui-ci reste superbement ignoré dans la mise en place des PDU (plan de déplacement urbain).

A l'aube du XXI^e siècle, la colère n'est pas prête de retomber...