

1980-2000



L'incroyable histoire

Tout le monde savait que c'était chose impossible jusqu'au jour où un imbécile est arrivé qui ne le savait pas et qui l'a fait. M. PAGNOL

des motards en colère

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.



Tandis qu'à Paris, plusieurs associations de défense des motards cohabitent difficilement, à Valence-d'Agen, Lyon, Le-Havre, Poitiers, Marseille... Les premières manifestations sont organisées par des motos-clubs pirates, avant que le tout ne se fédère sous la bannière commune de la FFMC.

AU TEMPS DES PIRATES



Une paire d'«-oscars-» (phares longue portée) sur les pare-cylindres, un «-nez de cochon-» accroché au guidon (tête de fourche), une paire de K 81 (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 1-000-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 dits «-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 solidarité est une valeur symbole des motards. Dès les premiers mots d'ordre, ils ont manifesté avec enthousiasme. Faisant preuve de volonté et de générosité en consacrant sans compter une énergie considérable pour créer et développer le mouvement.

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 multipositions. 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 allégrement l'impasse sur l'accroissement du parc de véhicules en circulation, et en amalgamant les accidents de cyclomoteurs et de vélos aux statistiques anonymes 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 (+-15 à 30-% l'an). Les tarifs annoncés aux motards atteignent le triple, voire 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 ...

Plus encore qu'aujourd'hui, la moto est un mode de vie. Les jeunes mangent des pâtes pendant des mois pour se payer la bécane de leur rêve et échapper au conformisme.

Sans discernement, les technocrates condamnent la moto

Le 21-septembre 1978, le Parisien écrivait:-

Le directeur de la Sécurité routière, M.-Christian Gérondeau, estime que les motos de grosse cylindrée constituent un «-danger véritable pour les routes françaises, dont il faut s'inquiéter-».

Evoquant, au micro de «-France Inter-», les accidents mortels qui se sont produits en marge du circuit du Castellet, M.-Gérondeau a indiqué que chaque année la moto faisait en France, près de 1000 morts et plus de 10 000 blessés, souvent très gravement atteints.

«-Est-ce que nous pouvons tolérer sur nos routes de véritables monstres comme ceux que l'on voit apparaître sur le marché, qui font 1-100-cm³ de cylindrée, dépassant largement les 200 kilomètres à l'heure, pèsent 300 kilos, et qui ont des taux d'accidents énormes-» a demandé M.-Gérondeau.

Selon le directeur de la Sécurité routière, la France devrait s'inspirer de l'exemple de pays comme le Japon, «-qui inonde le monde entier de motos-», mais où «-les motos de plus de 750-cm³ n'ont pas le droit de rouler sur les routes, et où il faut un permis spécial, très difficile à obtenir pour conduire les motos de plus de 400-cm³-».

Quelques jours plus tard, les motards répondent par une manifestation-: A ces affirmations (de Gérondeau), les associations de motards... les constructeurs de grosses cylindrées, ainsi que «-Monsieur Moto-», Yves Mourousi, nommé par Jean-Pierre Soisson, ministre de la Jeunesse et des Sports, réagissent avec vigueur.

Ils affirment que le nombre de tués à moto l'année dernière a diminué de près de 6-% par rapport à 1976. Il n'est que de 255 victimes, alors que le nombre de blessés est de 3-318. Ils ajoutent que si les accidents corporels sont plus nombreux pour les «-gros cubes-», c'est parce que ces derniers sont cinq fois plus nombreux que les conducteurs de seconde catégorie.



Les années quatre-vingt sont aussi l'époque des radios libres. Face à la censure des grands médias, elles ont grandement participé à la médiatisation des actions de la FMFC. Nombres d'émissions moto ont fleuri sur tout le territoire, animées par des motards sympathisants.

En 1978 C. Gérondeau, premier délégué à la Sécurité routière attaque violemment la moto. Évoquant jusqu'à l'interdiction des gros cubes. Les motards le lui rendent bien en le désignant ennemi public numéro 1. Le sieur est aujourd'hui président de l'Automobile club de France.



●●● fait l'impasse sur la carte verte. En 1978, un très médiatique « M.-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'APPRECIATION

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 le moins du monde 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 13-000-à 10-000 le nombre de victimes de la route en un an. Il faudra plus de dix ans pour atteindre

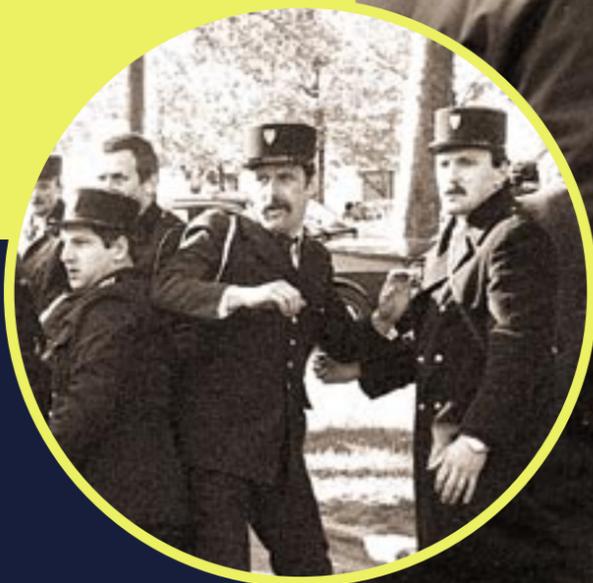
cet objectif, et vingt ans pour s'en fixer un autre tout aussi fumeux (diviser par deux d'ici 2002...). Au soir de l'arrivée du Bol d'or 1978, profitant de quelques faits divers saignants impliquant des motards de retour du Castellet, C.-Gérondeau se lance à la radio dans une diatribe violemment motophobe 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 déjouer 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'ha-

Cibles des motards, les bandes plastifiées dites «-savonnettes- ». Elles seront régulièrement décollées avant d'obtenir l'homologation de nouveaux revêtements anti-glisse.



A Versailles, la veille des élections présidentielle de 1980, la police tente d'arrêter un motard qui manifeste dans les rangs de la FFMC et le séquestre dans un panier à salade. Impensable d'abandonner un copain à la flicaille, les manifestants chargent et libèrent le prisonnier, non sans endommager le véhicule. Chaud devant...



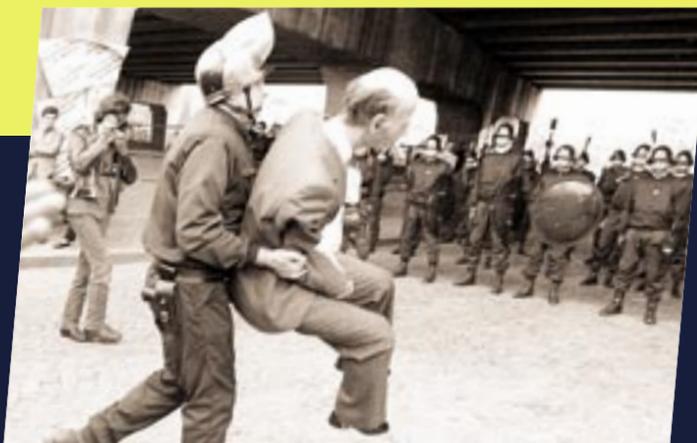
Le 4-février 1980, L'Équipe écrivait:-

Le-Havre. Les premières assises de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) ont décidé, hier au-Havre, le boycottage de la vignette moto, qui entrera en vigueur en novembre prochain. Dans cette perspective, des dispositions vont être prises par cette fédération afin d'assurer la défense juridique des motards en infraction. Au terme de leurs travaux, les quelque 200-délégués, venus de toute la France, ont également annoncé une grande manifestation nationale le 1^{er}-mars contre le nouveau permis moto qui entrera en vigueur le même jour. La FFMC a, en outre, décidé le boycottage de ce qu'elle appelle les «-supermarchés du nouveau permis- »... et une étude va être entreprise afin de proposer un permis A3 – concernant les engins de plus de 400-cm³ – à moindre prix. Les motards envisagent par ailleurs la création d'une mutuelle parallèle aux sociétés d'assurance... Ils veulent aussi rencontrer Christian Gérondeau, directeur de la Sécurité routière, et les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Les motards estiment en effet que «-les routes sont inadaptées aux motos- » et réclament la suppression du rainurage, des plots centraux au carrefour et des bandes médianes en plastique.

Les motards s'indignent déjà des infrastructures routières inadaptées...

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 Giscard, 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 tour en place leurs premières manifs 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 la 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 l'union des trois grands pôles d'activité - 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 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

Colère & coups d'éclat

Il aura fallu une bonne préparation et une certaine dose d'insouciance aux motards qui ont organisé le kidnapping de la statue de Giscard au musée Grévin. En tout cas, elle trônait en tête de cortège lors de l'une des premières manifs. A Strasbourg, les membres de la FFMC s'emparent de pioches pour détruire une piste de formation sur laquelle une jeune candidate au permis moto a trouvé la mort. Face à l'immobilisme, les motards en colère agissent: décoller de bandes blanches, arrachement de terre-pleins dangereux, opération point rouge (peindre les pièges de la route en rouge) Durant la fin du septennat de Giscard, les motards s'inspirent du président et lancent les opérations «-Devine qui vient dîner?-». Il s'agit ni plus ni moins de centres sauvages dans le jardin des députés ayant voté pour la vignette. Au moment de la vente de la vignette, on ne compte plus les portes de perceptions murées. La FFMC s'illustre tous azimuts, parfois trop peut-être. En lançant le boycott de Honda (pavé n°10), pour «-montrer aux importateurs les limites de leur monopole-», elle atteint aussi les limites de la crédibilité au yeux



l'appel au boycott de la vignette. L'assemblée exulte et décide dans la foulée la diffusion d'une «-anti-vignette-». Les recettes dégagées par la vente de celle-ci doivent 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 125-cm³ sont siglés «-900-cm³-» et inversement. Pagaille totale! Pour les motards, l'achat des motocollants est d'abord l'occasion du premier contact avec le mouvement. En quelques semaines, des antennes départementales de la FFMC

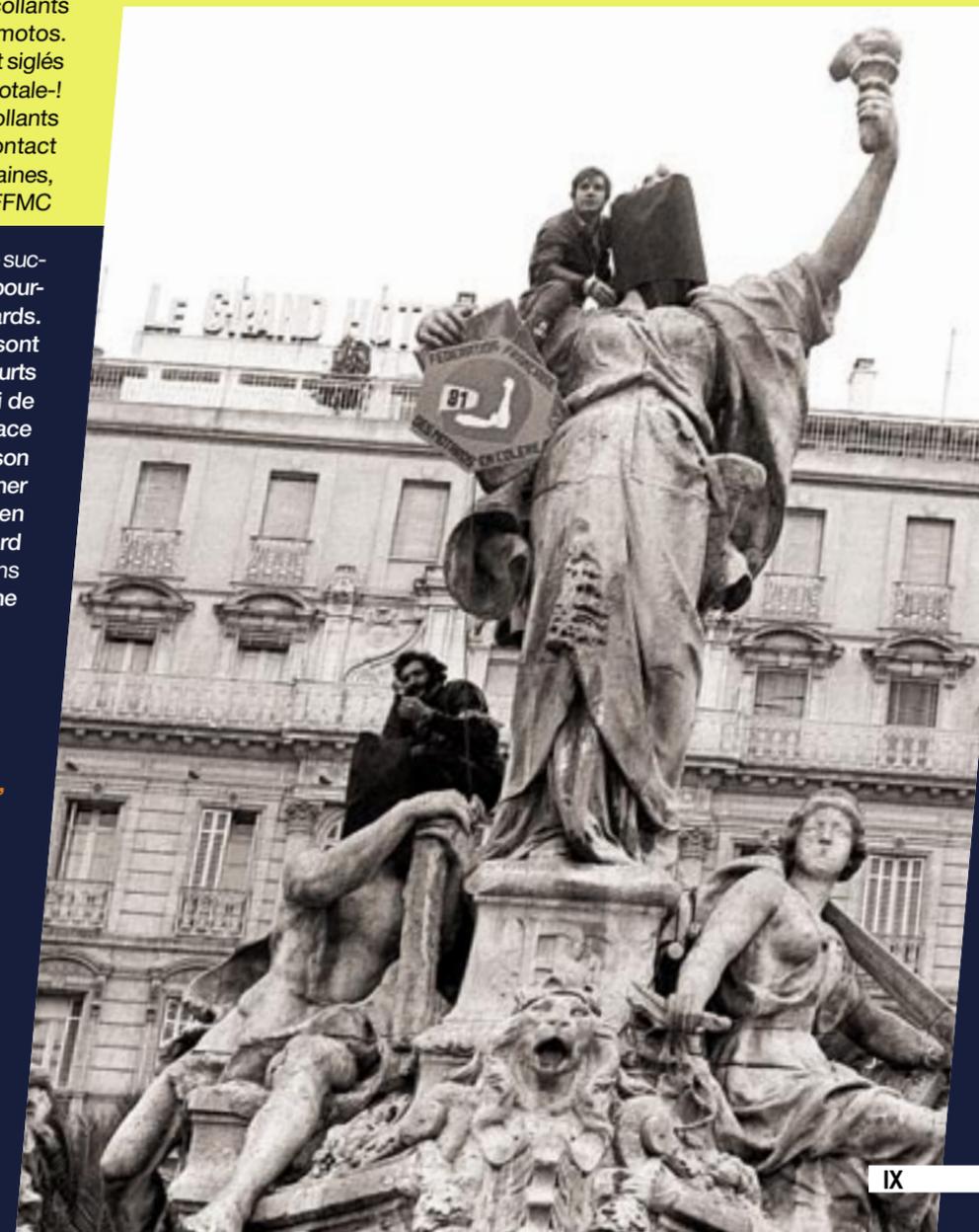
éclosent partout en France. Les manifs se succèdent à un rythme effréné et mobilisent pourtant à chaque fois des milliers de motards. Bien perçues de l'opinion, ces manifs sont malheureusement parfois le théâtre de heurts violents avec les forces de l'ordre. Quoi de plus logique lorsqu'on retrouve face-à-face 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

Pour attirer l'attention du public, de nombreuses actions coups de poing sont menées, comme ici, l'envahissement du restaurant Maxim's ou le gratin parisien dîne à grands frais. Une autre fois, le rendez-vous est fixé sous l'Arc de Triomphe pour une cérémonie à la mémoire du motard inconnu, tué sur les routes de France.

Attendu à la sortie de l'un de ses spectacles, Coluche apporte son soutien à la cause. Il n'est pas encore recordman de vitesse, mais la moto fait déjà partie de sa vie.

meurent pas, on les tue-», «-Vignette: 80-% dans le baba-rre-!-»(R. Barre était 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

A Toulon, un motard est en prison pour cause de manifestation. La statue de la liberté est symboliquement masquée en guise de protestation.



UTOPIE & RÉALITÉ

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

1981, Yves Génès l'animateur moto de Radio 7 signe le premier chèque de 280-F place de la Bastille. La souscription permettra de créer la Mutuelle des Motards sans l'apport de puissances financières extérieures.

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 dérivant 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 (voir encadré), ces motards sont avant tout des

Deux ans après le lancement de la



récup' politique

Un tel mouvement de jeunesse intéresse au plus haut point toutes les tendances de l'échiquier politique hexagonal dès sa naissance. Les tentatives de noyautage, d'infiltration et de récupération sont nombreuses et multiformes. Elles sont toutes repoussées à temps mais n'empêchent pas les rumeurs. Gauchos à la solde du PC, antichambre du PS ou émanation des jeunesses du RPR-: tout a été dit sur la FFMC. Au sein du mouvement, toutes les tendances sont représentées, y compris celle des activistes sans idéologie, attirés d'abord par les coups de force et l'affrontement avec les forces de l'ordre. Pour les responsables de la FFMC, il faut aussi éviter que les manifs ne dégénèrent suite aux agissements de casseurs (qui s'avèrent le plus souvent être des provocateurs à la solde de la préfecture de police). Refusant toute étiquette politique, la FFMC marque quand même clairement son rejet des courants d'extrême-droite et a interrompu tout dialogue avec cette tendance. Elle ne considère les hommes et les femmes politiques missionnés (ministres et délégués) que sur les actes et non sur leur appartenance politique. Il y a parfois quelques surprises...

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

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

valent au canard son premier procès, gagné par la suite).

DE LA REALITE AUX DURES REALITES

C'est à l'occasion du Bol d'Or 1983 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

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

Le 2-août 1984, Libération écrivait

Corse-: La «-mutuelle des motards-» fuit pleins gaz vers le continent. Un attentat et des menaces répétées de l'ex-FLNC justifient, selon les responsables de cette compagnie d'assurance, leur décision d'en déménager le siège vers Montpellier... Un vrai coup des motards en colère, imprévu et spectaculaire...

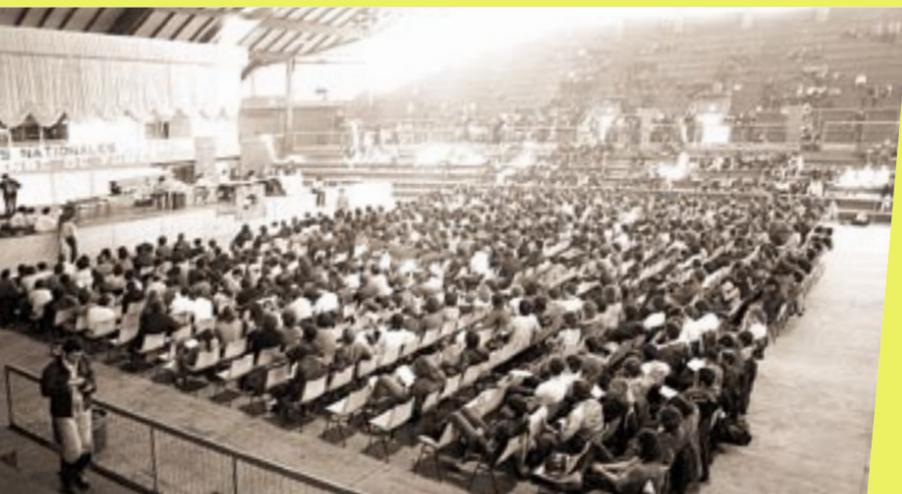


Créer sa propre assurance, le projet a beaucoup fait rire, pourtant...

voyous plutôt alcoolos qui se sauvent régulièrement avec la caisse... Faisant fi des ces persiflages, les militants de la FFMC vont, durant presque deux années, s'inviter à toutes les concentres et rassemblements afin d'établir (ou de 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 la majorité d'entre eux, il s'agit d'abord d'un geste de soutien, de confiance et de sympathie envers la FFMC. Dans les «milieux

DE HAUT EN 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.



Le 24-mai 1983, les 7^e assises de la FFMC se déroulent à Montpellier et réunissent près d'un millier de motards. Point fort du week-end, l'assemblée constitutive de la Mutuelle des Motards et l'élection de son premier conseil d'administration.

Vignette fiscale abolie, réforme des permis mise en œuvre, 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... À 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 passa- ●●●

STEPHEN CALLET



Avec le club anti-fasciste allemand Khule Wampe, les Anglais de Motorcycle Action Groupe, les Luxembourgeois de Moto Initiative et les Italiens de Giacche Blu, la FFMC rassemble pour la première fois les motards européens à Strasbourg en juin-1988. L'initiative donnera naissance par la suite à la Fédération Européenne des Motocyclistes (aujourd'hui FEMA). Sous cette bannière, 21 associations de 16-pays se retrouveront pour des manifs à Londres, Paris, Bruxelles. Le Belge Erwin Reinette en est le président.



Avec les voltigeurs, la répression des manifs atteint son paroxysme. Le gouvernement entend mater les motards rebelles. Après quelques bavures, la brigade sera dissoute en 1986. Comme quoi, tout porteur de casque n'est pas un ami.

La FFMC et la presse: l'amour vache

Dès les premiers grondements de colère, certains professionnels de la vente, de la réparation ou de la pièce d'occasion voient avec soulagement les motards se structurer et leur prêtent volontiers main forte (mise à disposition de locaux, de matériel, de papier...). Les hebdomadaires moto réagissent eux aussi et ne manquent pas une occasion de soutenir, voire d'enrichir la mobilisation de la FFMC (jusqu'à la publication d'un bulletin de réservation pour les assises dans Moto Journal-!). Mais très vite, les rapports souffrent de querelles de personnes, de représentativité et de légitimité présumée des uns et des autres dans la moto. Déclarations au vitriol par-ci, censure par-là: l'épisode du passage au goudron et aux plumes d'un rédacteur en chef de MJ lors d'une manif de la FFMC sonnera le glas de toute relation courtoise. Heureusement, le dépassement des a priori de part et d'autre permettra, au début des années quatre-vingt dix, de revenir à des échanges plus sereins. Avec la «-grande-» presse, il faudra régulièrement faire face à d'outrageuses attaques motophobes (parfois encore aujourd'hui) avant d'enfin réussir à faire reconnaître le caractère constructif de la colère des motards et de leur mouvement.

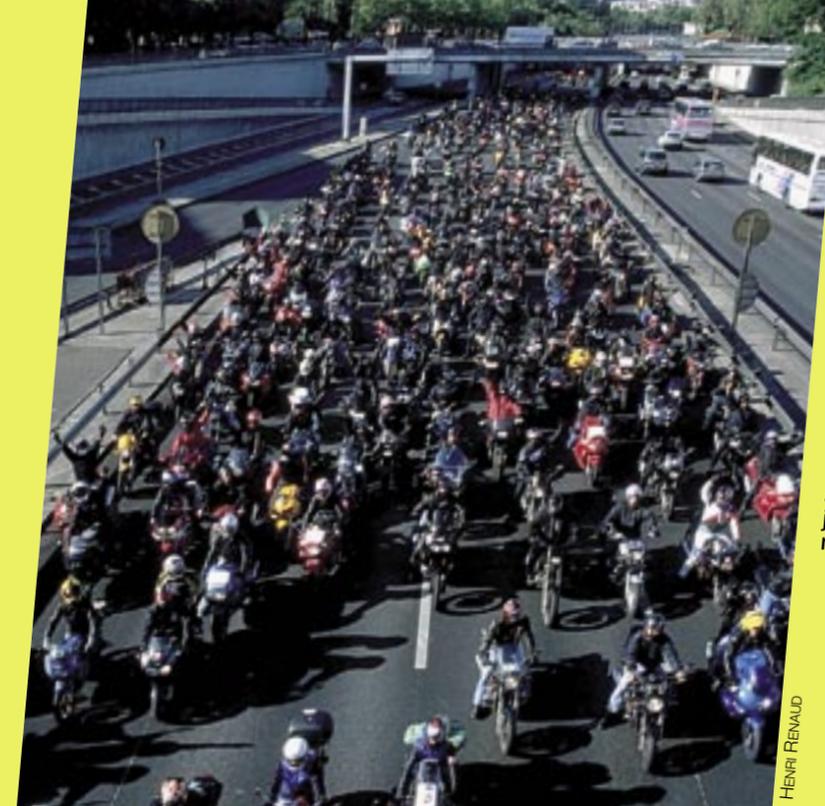
●●● ges difficiles de la mutuelle, les motards se détournent ostensiblement de la FFMC. Alors qu'ils étaient près d'un millier à se retrouver au rendez-vous des assises, ils ne sont qu'à peine une centaine à l'aube des années 90. Les grands projets sont au point mort et le discours prend une tonalité que d'aucun considèrent populiste et démagogique. Le conflit ouvert avec les hebdomadaires moto n'est pas du goût des motards qui y voient d'abord une volonté d'hégémonie (voir encadré). Mais la répression gouvernementale se fait soudain plus insistante et le «-nouvel ordre moral-» se profile. Un nouveau type de motards s'approprie la rue, avec la bénédiction du ministre de l'intérieur. Il s'agit de la brigade de voltigeurs

qui se fait sinistrement remarquer en croisant le chemin de Malik Ousseki. 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

Véritables guillotines, les rails d'«-insécurité-» tuent chaque année des motards en perdition. A force d'obstination, la FFMC obtient fin 1999 l'homologation de rails sécurisés. Mais des milliers de kilomètres restent à aménager.

L'amélioration de la sécurité routière

De tous temps, et dès la création du mouvement, les motards ont lutté pour améliorer leur sécurité et celle des infrastructures considérées dangereuses (marquages au sol glissants, rails de sécurité non doublés...). Dès la mise en place du programme Réagir de la DSCR en 1983, les FFMC se mobilisent pour faire partie des animateurs du programme. La création de moto-écoles et de stages de perfectionnement symbolise la volonté permanente de joindre les actes au discours, fût-il revendicatif. Dès 1980, la FFMC demande à la Sécurité routière d'étendre le principe de « M.-moto-» à chaque département. Il faudra attendre 1994 pour que leur mise en place soit effective. Elle est l'une des conséquences de la mobilisation ininterrompue de la FFMC autour d'une cause toujours d'actualité : l'insécurité routière. A la DSCR, le discours n'évolue pourtant pas aussi vite que le montant des amendes. Depuis plus de vingt ans, sous le prétexte récurrent d'un manque de moyens, les réponses apportées sont généralement dogmatiques et trop souvent axées sur la répression.



Avec 57 antennes locales, la FFMC mobilise toujours autant de motards et n'a jamais été aussi bien implantée. Mais l'ensemble est plus difficile à coordonner, les membres actifs ne sont jamais assez nombreux.

HENRI RENAUD

infractionnistes. Dans l'ombre, des projets beaucoup plus pernicieux 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

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'un secrétariat 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

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

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 près par un secrétariat de trésorerie. Désormais, la FFMC a les moyens de s'engager durablement sur un dossier (exemple-: 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

Portable au volant, taxes, répression... en 2000 comme en 1980, les raisons de la colère sont toujours là...



GREGORY MATHIEU

PRÉSENT ET AVENIR

Si le marché de la moto va bien, les problèmes de sécurité et de taxes restent d'actualité.

La FFMC s'est dotée d'une kyrielle d'avocats motards dans sa commission juridique. Autant pour défendre les motards d'une répression routière exagérée que pour régler des litiges de consommation. Avec la loi Gayssot, deux dépassement de vitesse peuvent conduire en prison, alors que les moyens consacrés à la formation sont toujours ridicules.

A 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'État, cette organisation permet aux motards de rentrer et de rester en

contact avec la FFMC. En même temps, un travail de fond sur la «-professionnalisation-» de la structure est engagé, afin de ne pas risquer 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 de l'équivalence 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. À l'heure où la société s'organise exclusivement autour du modèle urbain, où un nouveau segment de véhicule apparaît (illustré par le BMW C1), la FFMC doit veiller à ce que la probable continuité de 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 (plans de déplacements urbains). À l'aube du XXI^e-siècle, la colère n'est pas prête de retomber...



BERNARD LAVANDIER

Adhérez pour l'an 2000

j'adhère à la FFMC

Nom

Prénom

Adresse

.....

.....

Code postal

Ville

Date de naissance

Téléphone (facultatif)

Profession (facultatif)

Moto (marque, cylindrée)

1^{ère} adhésion

On le prononce
**Liberté - Egalité
Fraternité**
mais on l'écrit...

FFMC



Une lutte pour la liberté, un combat pour la sécurité, des années de solidarité.