

Enquête de sociologie des organisations



Les motardes de la FFMC



Enseignant suiveur UTC :

Michael VICENTE

Etudiantes :

Justine GELLEE

Emilie MEOT

Table des matières

Choix du sujet	4
Premier contact avec la FFMC	4
Problématique	5
Fiche de lecture	6
Problématique	6
La démarche de l'ethnologue	7
1. Préparation du sujet : lectures préalables	7
2. Prise de contact	7
3. La phase de travail	8
Les femmes et la moto	9
1. Chiffres et données :	9
2. Premières observations de terrain	10
3. L'entrée des femmes dans le domaine motard, la passagère	10
4. L'émancipation de la femme dans sa pratique motarde : le passage du permis, la possibilité de conduire une moto	11
5. La reconnaissance de la maîtrise de la motarde par un homme	12
6. La motarde et la féminité	12
Entretiens et résultats	13
Le guide d'entretien	13
Résultats des entretiens	13
1. Entrée dans le monde de la moto	14
2. Passage du permis, achat de la moto, passagère ou motarde ?	14
3. La motarde confirmée, passionnée	15
4. Le choix de l'engagement	15
5. Rapport à la féminité	16
6. Engagement important des femmes dans la FFMC	16
Conclusion	17
Méthodologie	17
Annexe 1 : Guide d'entretien	19

Note :

Pour des questions d'anonymat, tous les prénoms ont été modifiés. L'exemple de compte rendu d'entretien ainsi que le tableau récapitulatif des entretiens ne sont pas présentés dans le présent rapport.

Choix du sujet

Etudiantes à l'UTC (Université de Technologie de Compiègne), école d'ingénieur en cinq ans, nous avons, dans le cadre de l'enseignement « sociologie des organisations », eu à réaliser une enquête sur l'organisation de notre choix.

Toutes deux sensibles à la cause motarde avec déjà des contacts dans ce milieu et ayant remarqué la présence d'un bureau de la FFMC (Fédération Française des Motards en Colère) dans notre ville d'études, Compiègne, nous avons choisi d'aller à la rencontre de cette association afin de faire la connaissance de ses membres et de décider du point d'intérêt que nous souhaitions étudier.

Premier contact avec la FFMC

La FFMC est une fédération française, grande association qui réunit ses adhérents autour d'une pratique commune, la moto. Son rôle est de proposer des activités aux adhérents, de les aider ou les soutenir dans le monde de la moto et de défendre leurs droits.

Nous sommes allées rencontrer le bureau de la FFMC 60 lors de l'une de ses permanences, qui se tiennent tous les vendredis à partir de 20h.

Cette rencontre nous a tout d'abord permis de découvrir et comprendre les différentes composantes de la FFMC, au niveau national puis départemental.

Au niveau national, la FFMC se compose ou est à l'origine de :

- La FFMC Loisirs ¹, qui s'est fixée pour mission de permettre à des jeunes de tous horizons de concilier, par le biais du sport motorisé et d'autres activités culturelles, passion, citoyenneté, responsabilité, respect de soi et des autres.
- L'Association pour la Formation Des Motards ², association de 40 moto écoles en France reconnues par la FFMC pour leur formation, pour des formations et stages de perfectionnement en accord avec les fondamentaux de la FFMC (conduite responsable, partage de la route...)
- La commission Education Routière de la Jeunesse ³, qui intervient dans les collèges et lycées sur le partage de la route et la prévention du risque routier principalement.
- L'assurance et mutuelle des motards ⁴, leader dans le domaine de l'assurance des deux et trois-roues motorisés
- Moto magazine ⁵, journal de la moto publié par la FFMC

Le bureau national travaille aussi en collaboration avec le gouvernement sur les mesures liées plus ou moins directement au monde de la moto. Elle organise les manifestations et événements nationaux.

¹ <http://www.ffmcloisirs.org/>

² <http://www.afdm.org/>

³ <http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?article1890>

⁴ <http://www.mutuelledesmotards.fr/>

⁵ <http://www.motomag.com/>

Elle dispose aussi d'une commission juridique, permettant de défendre les motards dans les cas de litige.

L'association participe aux événements et réunions de la FEMA -Federation of European Motorcyclists' Associations- (Fédération des Associations Motocyclistes Européennes)⁶. La FEMA est l'équivalent de la FFMC, à l'échelle de l'Europe, puisque cette association défend les droits des 2 ou 3 roues motorisés auprès des instances européennes.

Néanmoins les 80 antennes départementales de la FFMC sont indépendantes. Elles s'occupent principalement de faire le lien entre les motards et la préfecture ou les mairies pour la sécurité routière (prévenir les accidents en signalant les points dangereux tels que les nids de poule ou des gravillons sur la route). Elles participent aux commissions départementales sur la sécurité routière et l'accidentologie, organisent des événements et manifestations. La FFMC réalise régulièrement, au niveau départemental, des interventions dans des établissements scolaires ayant pour but de sensibiliser les jeunes aux dangers de la route. Les intervenants, membres de l'association mettent particulièrement l'accent sur le caractère fragile d'un conducteur de deux-roues, pour lequel porter des protections et équipements adaptés est indispensable.

L'antenne de l'Oise a été créée en 1983. Les membres de son bureau tiennent à ce que les discussions, puis les prises de décisions concernant l'antenne se fassent à voix égales entre eux. Pour la même raison des votes sont organisés lorsque des décisions majeures sont à prendre.

La conversation que nous avons eue avec les membres du bureau de la FFMC60 nous a montré que, pour eux, l'association était une association passion, défendant les motards et le partage de la route sans pour autant aller contre les autres usagers. En effet, en réalité, la majorité des motards est aussi, au quotidien, automobiliste, piéton et parfois cycliste.

Etre motard, pour eux, c'est avant tout partager des valeurs de partage et de solidarité.

Les quelques chiffres communiqués par le bureau FFMC60 sont de l'ordre de 10% de femmes motardes, une moyenne d'âge d'environ 45 à 50 ans, et une femme dans le bureau. Les chiffres sur les femmes ont particulièrement retenus notre attention.

Problématique

Il est bien connu et remarquable que les femmes sont minoritaires parmi les usagers de la moto. Lors de notre première rencontre avec des membres de la FFMC 60 la présence d'une femme dans le bureau, qui est pourtant de petit effectif, a retenu notre attention. Nous sommes alors allées voir les sites internet des différentes antennes départementales⁷. Ils ne sont pas tous à jour mais nous avons

⁶ <http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?rubrique111>

⁷ <http://www.ffmc.asso.fr/spip.php?rubrique7>

tout de même réussi à réaliser des statistiques, par conséquent sûrement approximatives, sur la présence de femmes dans les bureaux départementaux. Elles représentent environ 20% de leurs effectifs, ce qui est deux fois supérieur au pourcentage d'adhérentes de la FFMC 60. Nous avons cherché à comprendre cette contradiction lors de notre étude.

Fiche de lecture

Pour mieux comprendre le milieu que nous allons étudier, celui des motards, nous avons lu une thèse d'ethnologie intitulée « Ethnologie du quotidien des « passionnés de moto » - Construction d'un être au monde par l'investissement d'une machine »⁸. Elle a été réalisée par François Oudin, sociologue de formation initiale, durant six années de recherches et soutenue le 16 juin 2009. Le chercheur a ainsi obtenu le titre de docteur de l'Université Paul Verlaine, de Metz.

Voici la fiche de lecture qui a été réalisée grâce à ce document, retenant principalement les données qui nous intéressaient pour notre étude.

Problématique

L'objet visé est la « passion de la moto ». L'auteur a cherché à rédiger « ce qui est commun aux pratiquants ».

Il s'agit alors de définir les termes :

Cette thèse se concentre sur une activité, individuelle et/ou collective, mettant en jeu un objet.

- La moto correspond, dans cette thèse, à tout véhicule deux-roues motorisé possédant un moteur de plus de 125 cm². En effet, cette définition est variable selon l'interlocuteur : les trois-roues sont souvent admis dans la catégorie, les deux-roues de moins de 125 cm² le sont parfois, l'auteur a donc dû faire un choix qui représente son expérience du terrain.
« Elle peut être évoquée comme une alternative aux autres moyens de locomotion (...) mais est, dans l'immense majorité des cas, une pratique complémentaire, fortement investie émotionnellement. »
- La passion, dont une première approche est fournie par les lectures préalables, notamment « *les passions ordinaires* » de Christian Bromberger mais propose de faire évoluer le terme au fil des rencontres, pour qu'il corresponde au ressenti des motards.

L'auteur essaye ici de traiter le sujet en regardant le quotidien des motards quels qu'ils soient, quelles que soient leurs pratiques, sortant de ce qui a été fait précédemment : des visions du goût du risque (pratiques extrêmes, sportives, excès de vitesses...) ou sous l'angle de bande criminelles organisées.

⁸ <ftp://ftp.scd.univ-metz.fr/pub/Theses/2009/Oudin.Francois.LMZ0911.pdf>

L'objectif est de saisir « un ensemble de **valeurs revendiquées** par le partage de l'usage d'un objet propre ».

La démarche de l'ethnologue

1. Préparation du sujet : lectures préalables

a. *Les passions ordinaires* de Christian Bromberger

« 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. »

Christian Bromberger décide, dans sa définition des passions, d'écarter la catégorie du loisir, trop large pour être étudiée dans son ouvrage.

Il considère que les passionnés peuvent toujours aller trop loin, « basculer dans la démesure, la sauvagerie, l'obsession, la folie... »

Pour lui, on reconnaît le passionné à son engagement dans une activité, qui le mène à y consacrer un certain volume de ressources (argent, temps, équipements)

b. *Les passions du risque* de David Le Breton

David Le Breton fait le constat, dans cet ouvrage, que la société n'impose plus beaucoup de limites aux individus, ils sont alors amenés à les chercher par eux-mêmes, quitte à prendre des risques pour leur vie. Ces remarques s'appuient entre autre sur les chiffres croissants de personnes pratiquant des sports ou activités à risques (parachutisme, saut à l'élastique, moto...).

2. Prise de contact

La prise de contact avec le sujet a permis à l'ethnologue d'acquérir les connaissances, techniques et signes distinctifs nécessaires, ainsi que de renforcer son intérêt et sa curiosité pour le sujet, pour pouvoir être accepté au sein de ce groupe.

a. Passage du permis A, permis moto

L'auteur présente le passage du permis A comme une première approche obligatoire, quand on n'est pas familier du milieu motard. Il permet à la fois d'être accompagné par le moniteur sur la maîtrise du deux roues, tant pour la circulation que pour la première approche mécanique.

Le code moto et le moniteur permettent de se familiariser avec les modes de communication et les intérêts fondamentaux dans la pratique de la moto.

b. Etre passager

Etre passager pendant un moment permet à l'ethnologue de se familiariser avec les différents types d'évènements motards et de faire les rencontres qui permettront ensuite à l'auteur d'être indépendant et reconnu dans sa démarche.

Cette étape lui permet aussi d'observer les codes de la sociabilité motarde de manière un peu plus approfondie que lors du passage de son permis moto, ceci devant se faire graduellement pour en saisir toutes les subtilités.

c. Achat d'une moto

L'achat de la moto par l'ethnologue révèle la part fermée du groupe sur lequel il a choisi de travailler. Il n'a pas réussi à intégrer le groupe avec une petite cylindrée, soit parce qu'il n'arrivait pas à suivre dans les sorties collectives, soit parce qu'avec une moto de 125 cm³, il se situait à la limite de ce que les motards considère comme « acceptable ».

3. La phase de travail

a. Sur le terrain

Le terrain représente tous les évènements (sorties dominicales, rassemblements, manifestations, longs voyages, trajets quotidiens, concours...) auxquels a participé l'ethnologue pour la réalisation de son étude. L'étude de terrain mène à la rédaction d'un carnet de terrain, tenu à jour au fil des rencontres, discussions et évènements. Il représente l'une des principales bases pour la rédaction de la thèse.

- La position d'observation participante

Se traduit tout d'abord par une fréquentation assidue et répétée de groupes de motards et une participation à tous types de pratiques motardes.

Les six années de recherche ont permis de « laisser l'attention de l'ethnologue envers le banal se développer ». La vision du chercheur évolue avec le temps, ce qui lui permet de noter différentes informations au fil de l'évolution de sa perception et de sa compréhension des choses ainsi que de la proximité qu'il développe avec ses interlocuteurs.

Une condition nécessaire à l'observation participante est la capacité à conformer son comportement à celui du groupe. Il était alors considéré à la fois inclus dans le groupe par sa participation et extérieur par son étude.

- Les conversations informelles

Ces conversations se déroulaient durant des pauses au cours de longs trajets, autour d'un verre dans les rassemblements etc... Elles s'accompagnaient parfois, mais pas systématiquement, de prise de notes directe. La conversation était orientée par les réponses obtenues lors des entretiens formels mais restait très libre.

Ces entretiens informels servent à compléter et préciser le carnet de terrain.

b. Les documents

L'ethnologue s'est intéressé à tous les documents en rapport avec le sujet que les motards qu'il a côtoyé ont pu lui soumettre, que ce soient des magazines, articles, livres, forum en ligne ou films, notamment ceux considérés comme « cultes » dans le milieu, pour mieux comprendre leurs goûts et choix, leur passion et la moto elle-même.

c. Les entretiens formels

L'ethnologue a réalisé au cours de son enquête des entretiens semi-directifs (plus présents en sociologie qu'en ethnologie), réalisés hors du terrain, c'est-à-dire soit au domicile de la personne interrogée soit au domicile du chercheur. Ceci permet « d'éviter tout malaise chez les interlocuteurs », notamment dû à l'influence des autres membres du groupe. Son fonctionnement étant très viril, fière, certaines choses ne se disent pas avec la même facilité sur le terrain et au domicile.

Le lieu de l'entretien permet aussi à l'ethnologue d'organiser ses questions et sa prise de note, qui se fait en direct, contrairement aux entretiens non formels.

L'ethnologue a en tout mené quatorze entretiens semi-directifs, d'une durée de une à trois heures. L'objectif de ces entretiens est de découvrir, d'explorer ou de confirmer la validité d'une piste. Il a un intérêt tout particulier « lors de l'engagement d'une recherche : il permet de saisir les contradictions et les non-dits des interviewés »

Les femmes et la moto

1. Chiffres et données :

Permis (A ou AL) obtenus par des femmes :

1992 : 9,8%

1996 et 2003 : 12,6%

Moyenne de 1992 à 2006 : 11,4%

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.

L'ethnologue n'a, pour son étude, pas considéré les catégories socio-professionnelles (CSP). Il dit cependant que, contrairement aux pré-idées, on rencontre dans le milieu motard de toutes les CSP.

La majorité des passagers blessés, lors d'accidents, sont des femmes : elles forment 57% des passagers tués et 64,5% des passagers blessés

Définitions :

- « l'identité sexuée » peut se définir comme « être de sexe masculin ou féminin »
- « l'identité de genre » traduit « les représentations de soi à travers des catégories d'actions définies comme l'apanage des hommes ou des femmes »

2. Premières observations de terrain

L'ethnologue part du constat que dans la majorité des cas, sur le terrain d'étude, les rencontres se sont faites avec des individus de sexe masculin. Les femmes présentes sur le terrain sont dans l'immense majorité des cas, d'après son constat, des passagères. Les motardes (femmes conduisant une moto) représentent environ 10% de l'effectif présent.

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. L'ethnologue n'a jamais, au cours de ses six années d'étude de terrain, rencontré de motarde seule (non accompagnée par un autre motard ou un passager).

3. L'entrée des femmes dans le domaine motard, la passagère

L'ethnologue fait le constat, par les documents étudiés et les entretiens menés avec des femmes rencontrées dans le milieu motard, qu'elles y viennent suite au contact avec la « *passion* » par l'intermédiaire d'un homme. L'accompagnement d'un homme est d'ailleurs une condition importante pour qu'une femme soit reconnue et acceptée dans le groupe de motards. Cet homme est presque toujours une personne très proche de la femme : un mari ou petit ami, un père, un frère, un ami.

La majeure partie des femmes concernées par la pratique de la moto le sont au titre de passagère, assises derrière un homme. Cette situation s'inscrit d'ailleurs dans « 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 ». L'usage de la machine est alors l'affaire du « *pilote* », de l'homme qui « *contrôle* » et correspond à un schéma traditionnel de répartition sexuée des tâches.

L'ethnologue s'appuie pour ce sujet sur la conception que donne Auguste Comte du couple, la division entre le sexe actif et le sexe affectif. Pour A. Comte, éviter que les rôles sexués se chevauchent permet d'écartier toute forme de conflit et de concurrence entre les membres du couple, par des places définies strictement.

Ces observations sont d'ailleurs corrélées à des remarques de terrain de la part des motards :

- Lorsque la femme ne souhaite pas accompagner son partenaire lors d'une virée, l'homme ne cherchera pas à savoir pourquoi, son absence lui paraîtra dans l'ordre des choses, elle sera sûrement en train de faire « des activités de femme » ou « avec les enfants ».

- Quand la passagère participe à une virée, lorsque elle « invite son « *pilote* » à diminuer l'allure, à augmenter fortement le nombre des haltes, à « *être plus prudent* », elle lui « *gâche son plaisir* » ».
- Le surnom donné par les motards à leur passagère est « sac de sable », ce qui traduit bien la passivité de la passagère ressentie par le motard. Il a alors l'impression d'être lesté, de ne plus pouvoir profiter totalement de ce que la pratique de la moto peut lui offrir.

Quant aux passagères, elles voient le plus souvent la moto comme un moyen et non comme une fin, contrairement aux motards. Elles seront alors plus attirées par une sortie ayant pour objectif d'aller au lac par exemple que par une sortie pour le plaisir de la route, de la vitesse, de la mécanique.

On retrouve donc chez les motards une vision binaire de la différence entre masculin et féminin. 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.

4. L'émancipation de la femme dans sa pratique motarde : le passage du permis, la possibilité de conduire une moto

L'histoire et l'évolution des droits de la femme ont entre autres porté celle-ci, jusque-là passagère dans la majorité des cas, à chercher à « gagner son autonomie », à pratiquer « par elle-même », c'est-à-dire à devenir motarde. Cette démarche lui permettra par la même de s'affirmer, de sortir de la vision de passivité des femmes présentée par les motards.

Le passage du permis moto est alors l'épreuve d'émancipation.

Cette autonomie gagnée n'est cependant souvent que partielle, l'homme gardant en réalité majoritairement les commandes de la moto et donc du couple. En effet, on observe que dans un couple de motards (tous deux titulaires du permis moto) ne possédant qu'une moto et réalisant ensemble leurs virées à moto, ce sera le plus souvent l'homme qui conduira. La femme pourra conduire dans les sorties en duo, sans témoin, ou prendre le relai sur les longs trajets en cas de grande fatigue de l'homme.

Cette différenciation de genre ne disparaît pas non plus lors du choix d'une moto pour la femme : considérée comme plus petite et moins « forte », elle aura généralement le choix d'une moto dont la selle est moins haute que son homologue masculin et dont le moteur développe une puissance moindre, c'est-à-dire de plus petite cylindrée. L'homme, dans le couple, aura tendance à aiguiller sa compagne vers une machine de plus petite cylindrée que la sienne, « le plus souvent de même marque, voire modèle ».

Un exemple est donné par l'ethnologue dans sa thèse, qui reflète bien l'importance de différenciation des genres pour les motards. Dans cet exemple, une femme a obtenu son permis A et va donc acheter une moto avec son mari. Lui possède une Kawasaki Z 1000. Il conseille à sa femme le même modèle mais en 750 cm³, qui est donc selon lui moins puissante, plus basse, plus légère, qui lui offrira donc une plus grande maniabilité. En réalité, les fiches techniques montrent que la Z 750 est plus lourde de 3kg, dans les mêmes conditions (pleins faits) que la Z 1000. « L'argument de poids est donc un argument plus symbolique que factuel. »

Les motardes se différencient aussi de leurs congénères masculins par leur conduite : elles essaient d'allier maîtrise et beauté. Un motard et moniteur de conduite interviewé par l'ethnologue qualifie leur conduite de « *propre* », « *elles roulent tranquille... Elles sont très fines au niveau conduite* » et rajoute « *elles sont très attentives, elles appliquent tout de suite assez bien* ».

Le motard, à contrario, 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* », il n'est pas « *sympa* » et « *pas hyper rapide* », il est « *rapide* », « *adroit* » et « *n'a pas peur* ». »

Il est donc reproché aux motardes le soin qu'elles mettent dans leur conduite. De même, et comme le confirment les chiffres, elles font preuve d'une plus grande prudence, ce qui est associé pour les hommes à une « *maîtrise moindre* » et non à une plus grande « *conscience du risque* ».

Les motardes elles-mêmes avouent cependant une faiblesse de force physique : une grande partie d'entre elles laisseront un homme réaliser les manœuvres délicates.

5. La reconnaissance de la maîtrise de la motarde par un homme

De façon générale, pour les hommes du groupe, une motarde aura une moins bonne maîtrise de sa moto. L'ethnologue remarque que l'exception suscitera « le respect » et que « le constat selon lequel « *ça s'est très très bien passé* » s'accompagne d'un certain étonnement ».

En réalité, et comme dit ci-dessus, « les femmes ont moins d'accidents que leurs homologues masculins » et elles « 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* » ».

L'ethnologue n'ayant pas rencontré de motarde seule durant son étude de terrain, il a choisi de travailler l'indépendance acquise des motardes à travers une émission radio où l'on entend les motardes du moto club « Dark Angels ».

Le premier constat que l'on fait est l'intérêt porté par ces femmes pour la machine ainsi que pour les sensations de conduite et la maîtrise de la puissance, tout comme les hommes.

De plus, ces femmes effectuent des sorties entre filles. Elles ne sont alors plus « accompagnées » par les hommes et ne sont plus soumises à leurs jugements. L'une d'elles dit d'ailleurs : « *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* ». Elles protestent aussi volontiers contre l'attitude condescendante ou provocante des motards.

6. La motarde et la féminité

Dans ce milieu masculin, viril, certaines femmes, encore rares, cherchent donc à être reconnues en tant que motardes, pour la passion de la moto qu'elles partagent avec les hommes mais aussi pour leur différence de genre au sein de cet univers d'hommes.

On constate une « virilisation croissante de la femme à mesure de son engagement » dans la passion de la moto. Cette virilisation vient à la fois des goûts comme celui de la vitesse, de la puissance, de la machine mais elle est aussi physique. En effet, l'équipement d'une motarde cache ses traits

féminins : casque, gants, blouson... Il lui reste alors peu d'espace pour exprimer sa féminité. Les différences subtiles seront alors surinvesties symboliquement : le blouson sera choisi rose, le pantalon très moulant, les bottes compensées etc.

Les hommes, de leur côté, ont aussi du mal à gérer le manque de féminité des tenues des motardes, ils se sentent attaqués dans leur identité masculine face à ce manque de distinction.

Entretiens et résultats

Le guide d'entretien

Nous avons décidé, suite à la lecture de cette thèse, que le moyen le plus adapté pour réaliser notre enquête était de mener des entretiens semi-directifs avec des motardes membres de bureaux départementaux ou du bureau national. Nos questions ont été guidées par le plan proposé par François Oudin dans sa thèse pour évaluer l'investissement d'une femme dans le milieu de la moto mais le choix d'entretiens semi-directifs laissait la porte ouverte à des visions différentes, des détails et précisions sur leurs points de vue.

Nous nous sommes donc intéressées à l'entrée des personnes interrogées dans le milieu de la moto, de leur premier contact au passage du permis, puis à leur entrée dans l'association, leur prise de responsabilités et leur choix d'être dans le bureau auquel elles appartiennent. Pour finir, nous avons questionné les motardes sur leur rapport à la féminité dans le milieu motard.

Vous trouverez en annexe 1 le guide d'entretien que nous avons utilisé.

Résultats des entretiens

Durant ce semestre d'études, nous avons pu mener dix entretiens avec des femmes ayant toutes un poste dans un bureau départemental ou dans le bureau national de la FFMC.

Tout d'abord, et vis-à-vis des chiffres précédemment donnés, les quelques personnes parmi les interrogées qui ont discuté de ces chiffres ont confirmé une augmentation des permis moto obtenus par des femmes. Elles confirment aussi rapidement un pourcentage d'environ 10% de femmes parmi les adhérentes. En revanche, le pourcentage de 20% de femmes dans les bureaux départementaux les ont systématiquement fait réfléchir, le chiffre leur paraît exagéré avant de constater que c'est effectivement le cas dans le bureau auquel elles appartiennent.

1. Entrée dans le monde de la moto

Comme nous nous y attendions après la lecture de la thèse de M. Oudin, une majorité des femmes interrogées sont entrées dans le monde de la moto par l'intermédiaire d'un homme, souvent proche, comme un mari ou un ami. En revanche, seules cinq des dix motardes interrogées ont décidé de passer le permis moto après une réelle expérience de passagère comme témoigne Marie Claire qui dit « passagère un moment, ça va », sous entendant l'envie de conduire soi-même. Virginie dit même en avoir eu marre de se faire promener à l'arrière. Les cinq autres n'ont pas du tout, ou très peu, été passagère avant de décider de passer le permis.

Aucune d'elles ne s'est attardée sur la période qui a mené au choix du passage du permis. Toutes ont déjà le permis A1 (125cm³ maximum), le permis A ou sont en train de le passer. L'équivalence 125 du permis B (formation obligatoire, uniquement depuis l'année dernière) ne représente, pour les deux possédants des motos de cylindrée de 125 cm³, qu'une étape vers le permis gros cube, pour des questions de moyens ou pour éviter de repasser le code pour le moment.

2. Passage du permis, achat de la moto, passagère ou motarde ?

M. Oudin, dans sa thèse, constate qu'une femme engagée dans la passion moto est en possession du permis moto et ajoute que, pour les motards qu'il a côtoyés, une 125 n'est pas totalement considérée comme une moto à part entière. La conversation avec la FFM60 a aussi révélé que, bien qu'acceptées, les motos de 125 cm³ de cylindrée sont souvent sujettes à de petites moqueries, gentilles mais existantes. Les deux femmes roulant en 125 disent pourtant toutes deux avoir été très bien accueillies parmi les motards et même être accompagnées, guidées par les motards du groupe, pour toujours s'assurer qu'elles arrivent à suivre.

De façon plus générale, toutes les motardes avec qui nous avons échangées disent avoir été très bien accueillies dans le milieu motard. Deux d'entre elles remarquent tout de même quelques petites blagues, jamais rien de méchant, qu'elles laissent passer ou remettent gentiment en place si elles le jugent nécessaire. Christine constate que dans les rassemblements nationaux de la FFM, « on regarde quelle moto vous avez » et raconte que, lors de l'achat de sa moto, le vendeur lui a dit d'en parler avec son mari. Elle ajoute, parlant de la conduite de chacun « je roule mieux que certains hommes et moins bien que certaines femmes ». De plus, les motards sont tous d'un grand soutien lorsqu'une des femmes du groupe décide de passer son permis moto et considèrent cette étape comme un accomplissement dans sa vie de passionnée de moto.

Les motardes interrogées (possédant le permis A ou équivalence A1) ont toutes leur propre moto, qui vient avec le permis. Elles n'envisagent pas le permis si c'est pour rester passagère. Seules l'une d'entre elles, roulant en 125, est encore passagère par moments, lors de grands voyages ou de sorties nécessitant de passer par de grands axes, car elle ne peut alors plus suivre le reste du groupe.

Le choix de leur moto, contrairement à ce à quoi nous nous attendions d'après l'analyse de texte présentée ci-avant, n'a été influencé par le compagnon que pour trois d'entre elles. Les autres mettant en avant le critère esthétique, puis la taille et le poids, étant souvent de gabarit plus petit et

plus léger que leurs homologues masculins. Seule deux d'entre elles ont choisi des motos pour leur puissance, pas par goût pour la vitesse, mais parce qu'elles souhaitent pouvoir conduire des side-car, nécessitant une plus grande puissance pour entraîner le poids plus lourds induit par l'ajout d'un module.

3. La motarde confirmée, passionnée

La motarde confirmée décrite dans la thèse de M. Oudin est une femme qui roule pour le plaisir de rouler, qui aime aussi la vitesse, la maîtrise de la conduite et de la puissance ainsi que la machine elle-même.

La réalité que nous avons observée durant nos entretiens est toute autre. Les motardes interrogées prennent plaisir à rouler, aiment les sensations de conduite mais aucune d'entre elles n'a une pratique sportive, la vitesse n'intéressant pas ces femmes. De même, seule l'une d'entre elle, nettement plus jeune que la moyenne, se dit intéressée par la mécanique. Toutes les autres disent connaître les bases pour l'entretien de leur moto mais, si elles ont le choix, laissent faire leur compagnon ou des amis. Florence a par exemple choisit sa moto en fonction du type de transmission, qu'elle voulait à cardan car ce système demande moins d'entretien qu'un système à chaîne.

Elles qualifient toutes la moto comme une passion mais aussi comme un engagement, à la FFMC mais aussi auprès des autres motards et de tout autre usager de la route. Elles ne correspondent pourtant pas aux passionnés décrits par Christian Bromberger dans *les passions ordinaires*, elles sont à la fois passionnées et très mesurées, sans goût de la vitesse ou des pratique sportives ou à risque, elles ne peuvent pas, comme le dit le texte « basculer, aller trop loin ». Ceci va aussi à l'encontre du second texte sur lequel s'appuie M. Oudin : *les passions du risque* de David Le Breton, ces femmes n'ayant aucun goût pour les pratiques risquées de la moto bien qu'admettant que lorsqu'elles ont commencé, la majorité de leurs maman ont eu peur qu'il leur arrive quelque chose et que, dans tous les cas, le risque existe.

4. Le choix de l'engagement

L'entrée dans la FFMC, le plus souvent en tant qu'adhérente, s'est fait, pour toutes, de manière très naturelle, soit parce qu'elles y suivaient un ami ou un compagnon, soit parce qu'elles y trouvaient des réponses à leurs questions et choix vis-à-vis du milieu motard. Leur engagement dans l'association à un poste dans un bureau départemental ou national s'est appuyé pour toutes sur un partage des valeurs motardes, que sont la solidarité, l'entraide et le partage ainsi que sur la volonté de défendre les droits des motards, soit face aux préfetures ou gouvernements, soit au contraire face aux jeunes, et moins jeunes, en montrant qu'un partage de la route est possible dans le respect de chacun. Une grande partie des motardes interrogées considèrent la formation et la prévention routière comme l'un des engagements de la FFMC qui leur tient le plus à cœur, pour montrer le plaisir mais aussi les risques des deux-roues.

Seules trois d'entre elles ont changé de poste au cours de leur engagement à la FFMC, souvent avec un changement de département ou un passage du national à leur département ou l'inverse.

Pour quatre d'entre elles, l'engagement au sein du bureau de leur département s'est fait parce qu'il y avait un besoin et qu'elles étaient disponibles à ce moment-là, avec une volonté de s'engager un peu plus. Pour deux d'entre elles, il était impossible d'imaginer être à la FFMC sans s'engager car ceci représentait un croisement entre leurs parcours professionnels (l'une étant propriétaire d'une moto école, l'autre ayant été salariée au bureau national, lui permettant de travailler pour une association défendant sa passion) et leur passion. Claudine nous dit : « il fallait un coordinateur. Lors d'une AG, j'ai levé la main puis je me suis dit allez hop, jme lance ».

Parmi les femmes interrogées, les coordinatrices ont choisi leur poste et ont été élues par le bureau. Les autres ont parfois choisi leur poste, parce qu'il correspondait à leur savoir-faire ou, majoritairement, parce qu'il fallait quelqu'un pour aider à un poste vacant.

5. Rapport à la féminité

Toutes les motardes interrogées ont eu la même réponse à notre question sur la mise en avant potentielle de leur féminité : l'équipement de moto, bien que toujours choisit en coupe femme, n'est jamais très féminin, souvent noir, sobre. Contrairement à ce que la thèse laissait imaginer, aucune d'entre elles ne cherche à faire apparaître au maximum sa féminité en moto, Véronique ajoute qu'elles restent des femmes sous l'équipement, que « quand on enlève le casque, ça se voit tout de suite ».

On note tout particulièrement que la sécurité passe avant l'esthétique. Nous avons ainsi appris que certains blousons ou pantalons sont moins renforcés en coupe femme qu'en coupe homme, pour affiner la silhouette, mais potentiellement au détriment de la sécurité.

De même, et contrairement à ce que nous avons pu lire, la femme ne se virilise que très peu à mesure de son engagement : l'équipement, qu'elle soit passagère ou conductrice, est décrit ci-dessus. Elles ne s'intéressent pas plus à la mécanique ou à la vitesse avant qu'après leur permis. Elles ont un goût prononcé pour les sensations de conduite mais l'avaient déjà avant le passage du permis.

Hors du milieu motard, elles ne s'affirmeront pas comme une femme engagée dans la moto mais simplement comme quelqu'un d'engagé dans la moto. Ce n'est qu'entre motards qu'un certain nombre d'entre elles va revendiquer le fait d'être une femme.

6. Engagement important des femmes dans la FFMC

Lorsqu'on demande aux personnes interrogées comment elles justifieraient les chiffres obtenus (10% des adhérents et 20% des bureaux sont des femmes), elles justifient majoritairement par un engagement plus entier des femmes, les hommes étant souvent disponibles pour aider ponctuellement mais moins engagés que les femmes. Ceci est aussi dû aux postes administratifs et

de communication, de relationnel, tenus dans les bureaux et traditionnellement, hors FFMC, tenus par des femmes. La protection du motard et la prévention routière sont aussi souvent soulevées et parfois justifiées par la part maternelle des femmes.

Conclusion

Comme l'avait annoncé M. Oudin, les catégories socio-professionnelles n'ont aucun intérêt pour cette recherche car, parmi les personnes interrogées, nous avons constaté que toutes les professions sont présentes dans la moto. Jeanne commente d'ailleurs cette remarque en disant « on est motard, qu'on soit avocat ou ouvrier, on est motard ».

Alors que nous nous attendions à l'origine à des schémas traditionnels, dans lequel la femme était relativement passive et dépendante de son compagnon durant son engagement jusqu'à son émancipation, nous avons en réalité constaté que les femmes engagées dans la moto représentent une des identités du monde motard à part entière. Elles représentent souvent, comme il est décrit dans la thèse de M. Oudin, de bonne conductrice, attentionnées dans leur conduite, n'aimant pas particulièrement la vitesse ou la mécanique, contrairement à une majorité des motards. En revanche, elles se sont rapidement détachées du schéma d'origine qui veut qu'elles soient passagères, passives à leur entrée dans le milieu.

Ces femmes revendiquent des valeurs, de partage et de solidarité, ainsi que la défense du motard dans le partage de la route. Ceci renvoie finalement au sexe affectif décrit par Auguste Comte : les rôles sont bien répartis, la femme s'engage pour l'affectif, la défense du motard en position de faiblesse sur la route, la sécurité auprès des jeunes, les valeurs ; l'homme est peut-être, du moins de ce que les femmes en ont témoigné, plus tourné vers la pratique elle-même, la mécanique, la connaissance des modèles, la technique, finalement.

Méthodologie

Pour mener à bien ce projet, nous avons tout d'abord découvert l'association sur laquelle nous souhaitions travailler sans a priori. Nous avons alors noté tout ce qui nous a surpris pour en retenir le plus surprenant pour nous : les chiffres de la présence des femmes dans les bureaux départementaux vis-à-vis des adhérentes.

Une fois la problématique formulée, nous avons étudié la thèse sur les passionnés de moto de M. Oudin afin de mieux comprendre le milieu sur lequel nous allions nous pencher. Cette lecture nous a menées à la réalisation d'un guide d'entretien pour réaliser des entretiens semi-directifs en compagnie de femmes engagées dans des bureaux de la FFMC, au niveau de leur département ou au niveau national.

Nous avons par la suite trié, organisé et analysé les résultats obtenus durant ces entretiens pour arriver à la rédaction du présent rapport.

Annexe 1 : Guide d'entretien

Présentation du projet

Quelle Motarde ?

Quand avez-vous eu votre permis moto ?
Avez-vous d'autres permis de conduire ? (obtenus avant ou après ?)
Comment êtes-vous entré dans le monde de la moto ?
Pourquoi avoir décidé de passer le permis moto ?
Quelle pratique de la moto avez-vous ? Comment la qualifieriez-vous ?
Est-ce une passion ? (pourquoi ?)
Revendiquez-vous le fait de faire de la moto auprès de vos proches ? d'inconnus ?
Avez-vous votre propre moto ?
Quelle cylindrée ?
A quelle catégorie de moto appartient-elle ?
Comment avez-vous choisi votre moto ? Qui vous a conseillé ?
Quel est votre rapport avec la mécanique ?

Statut de femme dans un monde viril

Comment votre entourage vit le fait que vous soyez motarde ? (votre conjoint ?)
Avez-vous rencontré des difficultés à être acceptée en tant que motarde ? (auprès de votre entourage, d'autres motards, de professionnels de la moto ?)
Participez-vous à des événements entre motardes ? (si oui pourquoi et qu'en pensez-vous ?)
Cherchez-vous à revendiquer votre féminité malgré la virilité du monde motard ? (comment et pourquoi ?)

Engagement dans l'association

Depuis combien de temps êtes-vous membre de l'association ?
Depuis combien de temps occupez-vous votre poste dans le bureau de l'association ?
En quoi consistent vos attributions ?
Avez-vous occupé d'autres postes à responsabilité au sein de la FFMC ?
Pourquoi avoir choisi ce/ces poste(s) ?
Pourquoi vouloir vous engager, prendre des responsabilités ?
Que représente pour vous la FFMC ?
Quels sont les projets, les engagements de l'association qui vous tiennent le plus à cœur ?
Combien de temps consacrez-vous à la FFMC ?
Comment expliquez-vous le fait que les motardes soient surreprésentées dans les bureaux de l'association ?

Description - état civil

Quel âge avez-vous ?
Quelle profession exercez-vous ?
Avez-vous des enfants ? (si oui quel âge ont-ils ?)
Êtes-vous en couple ou célibataire ? (est-il motard ?)