

Les « Bikers », une tentative d'explication.

Le biker...

Biker est un mot américain dérivé de « motorbike » qui signifie « motocyclette », le « biker » c'est donc un « motard ».

Avec le quasi monopole de Harley Davidson aux USA, un « biker » c'est un motard qui chevauche une Harley Davidson.

Dans ce pays fédéral où la voiture est reine, le « biker » est marginal. Aux Etats-Unis adopter la moto comme principal moyen de locomotion c'est faire le choix d'un style de vie qui rejette une grande partie des conventions car cela implique une façon de se vêtir et un comportement social différents.

L'apparence et l'allure du « biker » comportent des traits caractéristiques. La coiffure (les cheveux sont longs ou rasés), la barbe (la pilosité faciale est présente sous diverses formes), les tatouages (très fréquents), la tenue (pantalon en toile de type jean ou en cuir, tee-shirt ou sweat-shirt, blouson de cuir complété d'un gilet, lui aussi en cuir ou en toile de jean), les chaussures (bottes de motos, santiags, plus rarement des baskets)...sont autant de codes esthétiques permettant à l'initié d'identifier au premier coup d'œil l'appartenance au milieu.

Mais on observe également des « look » plus typés « surfeur californien » avec bermuda et chemisette ou « basketteur de banlieue » avec jean et tee-shirt voire « néo-militaire » avec pantalon de treillis et veste de combat...

Comme pour l'équipement et la transformation de sa moto, le « biker » fait preuve d'une grande imagination dans le choix de son apparence.

Beaucoup d'entre eux prennent également soin de leur corps et pratiquent la musculation avec assiduité.

Le milieu biker associe souvent à ses activités le sexe, les femmes et l'alcool. Quand on se souvient que la consommation d'alcool est très réglementée et que la société américaine est très prude on comprend que les bikers soient mal considérés.

Aux États-Unis ils sont fréquemment associés dans l'esprit des gens aux « **outlaws bikers** » c'est-à-dire membres d'un gang de criminels.

Une Fédération, des « M.C. »...



L'A.M.A. (American Motorcycle Association) est créée en 1924 aux U.S.A. sous l'impulsion des fabricants pour organiser la pratique de la moto et en faire la promotion. Il faut tout inventer et cela se traduit par la reprise des pratiques du milieu de l'automobile c'est-à-dire le concours de la plus belle moto ou de la mieux équipée, l'élection du plus beau couple ou de celui qui est le mieux habillé... Très vite ces activités ne correspondent pas aux goûts des jeunes motards de plus en plus nombreux à être attirés par la vitesse et la compétition et qui se regroupent dans des « associations de sport mécanique » (franchises).

Comme la fédération ne peut laisser se développer des activités motocyclistes en dehors de sa tutelle sans être remise en question, elle organise à son tour des épreuves sportives.

Mais certains motards pratiquent la moto sans être membres de l'A.M.A. et organisent leurs courses hors des épreuves officielles.

Ces groupes de motards vont évoluer peu à peu en structures organisées et, bien que cela ne corresponde à aucune forme légale d'association aux U.S.A., ils deviennent « moto club » à l'exemple de ceux qui, se proclamant eux-mêmes "hors la loi", créent le « M.C. OUTLAWS » en 1935.

Ces premiers « rebelles » seront rejoints, après la seconde guerre mondiale, par de nombreux jeunes soldats démobilisés qui ont vécu pendant des années dans le risque et l'action en exposant presque quotidiennement leur vie.

Turbulents, parfois violents, quelquefois irrespectueux des lois quelques uns de ces jeunes trouvent dans la pratique de la moto un exutoire à leur nouvelle vie, ils se bagarrent, boivent, se retrouvent dans des bars et se défient dans des « runs ».

Eprouvant des difficultés à revenir à la vie civile et obéir à ses règles (dont celles de l'A.M.A.), ils se regroupent dans des M.C. où ils retrouvent ceux qui ont la même expérience de la guerre.

« 1% » de voyous...

Après la seconde guerre mondiale, il y a donc à côté de l'A.M.A. des clubs aux noms évocateurs ou provocants que leurs membres affichent sur des blousons ou des gilets de cuir en reprenant les codes vestimentaires des aviateurs.

On trouve ainsi les «Boozefighters» («ivrognes bagarreurs»), les «Satans Sinners» (les Pêcheurs de Satan), les «Pissed Off Bastards of Bloomington» ou POBOB (Plein le Cul, Les Bâtards de Bloomington)...

Le 4 juillet 1947, l'A.M.A. organise à HOLLISTER (U.S.A.), petite ville de Californie du Sud, des courses de dirt-track et de hill-climbing pour célébrer l'Indépendance Day.

Environ 4000 motards sont présents pour faire la fête et se retrouver autour d'une passion commune.

Des motards membres des « Boozefighters » et ceux d'autres clubs roulent de manière imprudente dans la rue principale, entrent à moto dans les bars en effrayant les clients, renversent les benches à ordures et, délit ultime, quelques uns urinent en public, ce qui est considéré à cette époque comme un comportement obscène. L'intervention des forces de la police locale et de la région se solde par l'arrestation d'une cinquantaine de personnes.

Un motard qui a uriné dans le radiateur d'un bus écope même d'une peine de 90 jours de prison!



La presse s'empare de l'évènement et le transforme en scandale national, on parle de la « bataille d'Hollister ».

Des articles décrivent une émeute et des motards incontrôlables mettant la ville à feu et à sang. Une photo, dont on saura des années plus tard qu'elle a été truquée, montre un homme ivre chevauchant une moto.

De plus, toujours prompt à aborder les vicissitudes de la vie publique américaine, le cinéma emboîte le pas des médias et produit rapidement un film, « L'équipée sauvage » (The Wild One) qui donne un énorme retentissement au fait divers et qui va durablement ancrer l'événement dans l'esprit de la population.

Devant l'ampleur de la réaction, pour éviter que la moto ne soit mise au ban de l'Amérique et pour protéger leur produit, les constructeurs interviennent auprès de l'A.M.A. dont les dirigeants déclarent alors que cet épisode est marginal et que seuls «1% » des motards sont des fauteurs de trouble.

A partir de ce moment il y a non seulement deux façon différentes de pratiquer la moto mais aussi deux «mondes» différents qui vont peu à peu définir leurs propre règles.

D'une part celui des motards membres de l'A.M.A. et respectueux des lois et des règlements d'autre part celui des «MC 1%» qui iront de plus en plus loin dans l'illégalité.

Mais attention, la conséquence de tout cela c'est qu'aujourd'hui dans l'esprit des «bikers» purs et durs, cela signifie que soit on est membre de l'A.M.A. (ou d'une autre fédération en dehors des U.S.A.) soit on fait partie des MC et donc des « clubs 1% ».

Des MC « pas comme les autres » ...

Progressivement quatre MC se sont développés jusqu'à prendre une stature internationale. Ces clubs sont appelés « les 4 grands » et ont tous un rapport étroit avec le crime organisé, d'ailleurs pour éviter l'amalgame avec les autres groupes de motards, les canadiens les appellent « groupes de motards criminalisés ».

Conservant les traditions héritées des équipages de bombardiers, les membres arborent des écussons et des insignes caractéristiques de leurs clubs respectifs.

Répondant à un code très précis, ces marques constituent les « couleurs » du club et sont défendues par les membres avec la même importance qu'un drapeau national.

Aux « Outlaws » nés en 1935 à McCook dans l'Illinois se sont joints les « Hell's Angels » dont le premier chapter a été créé en 1948 à

San Bernardino en Californie (à partir des POBOB) puis les « Pagans » nés en 1959 dans le Maryland et enfin les « Bandidos » apparus en 1966 au Texas.



En plus de leurs couleurs ces clubs arborent une marque « MC » et se revendiquent ouvertement des moto-clubs rebelles tout en déniaut aux autres groupes le droit de se prétendre « moto club ». En fait appartenir à un « MC » n'est pas un choix anodin mais un acte qui traduit un choix de vie en marge de la société et qui expose à des risques surtout si ce « MC » prétend appartenir aux « 1% ».

Aux USA et au Canada, la police exerçant un contrôle de plus en plus étroit des clubs 1% et de leurs membres, ceux-ci ont favorisé la création de clubs « support ».

Ce sont des sortes de « filiales » qui servent le MC dont elles sont « support » soit en exerçant toutes les activités qui lui sont interdites soit en se livrant à des activités illicites qui ne pourront pas être imputées au MC.

Les clubs formés par des propriétaires de moto de marque allemande, italienne, anglaise, japonaise... ne sont pas concernés par ces règles car ils ne sont pas considérés comme faisant partie du « monde des bikers ».

Tout comme les « MCP » (moto club pirate) dont la caractéristique principale aux yeux des bikers est de ne pas être réservés aux seuls propriétaires de HD mais d'admettre d'autres motos (cheap copy).

Les clubs « corporatistes » sont inégalement tolérés.

Ceux qui regroupent des militaires ou des vétérans sont assez facilement admis à condition de s'identifier comme « MMC » (military motorcycle club).

Les clubs de pompiers sont également largement admis dans le milieu (le plus connu est le « Wind and Fire MC »).

En revanche les clubs de policiers, douaniers ou autres membres des forces de la loi sont assez mal tolérés et jamais vraiment considérés comme des bikers.

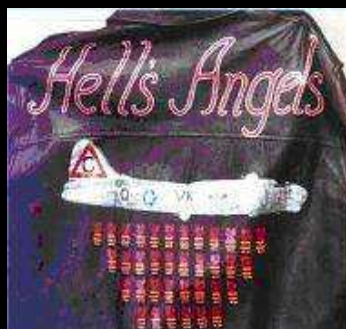
En France il y a :

- Parmi les « 1% » :
 - des chapitres des Hells Angels (Paris, Orléans, Grenoble, Toulouse...) et des « support » des Hells Angels (par exemple le MC « Outcasts » et le HDC « Sabercats »),
 - des chapitres des Bandidos (Marseille, Nice, Antibes, Dijon, Annemasse...) et des « support »,
 - des chapitres des Outlaws (Nantes, Le Havre, Lorraine, IDF,...) et des « support »,
- Parmi les « MC » originaux :
 - un chapitre des Boozefighters,
- Parmi les MMC :
 - les « French Army Vets »,
 - les « Brothers in arms »,
- Pour les pompiers :
 - le Wind and Fire MC

Un code et des « couleurs » ...

Aux premiers temps de la moto, les motards portaient sous leur blouson un pull ou un t-shirt sur lequel figurait la marque de leur moto ou l'emblème de leur franchise. Une tradition directement héritée du monde du sport

Pour se démarquer, les membres des M.C. optèrent pour le port d'écussons de moto-clubs peints ou cousus dans le dos de leur veste en jean ou en cuir. C'était clairement une réminiscence des blousons d'aviateurs de leur jeunesse aventureuse....



Pour un postulant, devenir membre d'un « M.C. » est très vite devenu une « adoption » par les plus anciens avec une sorte de rite d'intronisation.

Pour manifester les étapes franchies par le postulant l'emblème à évolué jusqu'à devenir un ensemble de trois pièces, le patch et les rockers qui constituent les « couleurs ».

Dans le monde anglo-saxon, on parle davantage de clubs « 3 patches » que de clubs « 1% ».



Les rockers sont en forme de bandeaux incurvés, l'appellation rocker venant de la forme simplifiée de celle d'une pièce de moteur : le culbuteur (rocker en américain).

Généralement, le rocker du haut désigne le nom du club, le centre ou patch l'emblème du club, le rocker du bas la région d'appartenance.

Parfois le rocker du bas est basculé sous un des deux bras.

Le rocker « Prospect » (prétendant) est porté après que son titulaire a été parrainé par un membre à part entière et approuvé par le club, le terme « Probationary » est parfois utilisé à la place...

Le « prospect » ne porte pas le patch principal. C'est seulement lorsque son temps de « probation » sera jugé terminé et que les membres du club l'auront accepté comme l'un des leurs qu'il sera autorisé à porter l'ensemble des couleurs.



Les « hangarounds » (parasites) sont des connaissances effectuant les basses besognes, pour s'attirer les faveurs des membres du club

dans l'espoir de devenir prospect un jour. Ils ne portent aucune des marques distinctives du club mais on les autorise parfois à porter un rocker « HANGARROUND ».

Certains MC autorisent le port d'un rocker ou d'un petit patch marqué NOMAD qui désigne un des leurs n'ayant pas de réel domicile fixe et qui se déplace en fonction de ses propres nécessités.



L'inscription MC est imprimée sur le rocker ou sur un petit patch distinct mais ATTENTION cette inscription n'est pas anodine. Là où il y a un (ou plusieurs) chapitre(s) d'un des MC traditionnels américains on ne peut pas prétendre devenir MC sans son (leur) aval. Le faire reviendrait à s'exposer à des représailles brutales.



Le patch « diamant » est un des symboles des clubs « 1% ». Le premier patch « diamant » aurait été créé par Sonny Barger, un Hell's Angels célèbre et créateur du chapitre de Oakland en Californie en 1957.

Ce patch en forme de losange caractérise l'appartenance d'un MC au 1% de motards qui se revendiquent hors la loi et, en raison de son utilisation par les gangs criminels, il a été décrété comme illégal dans de nombreux états des U.S.A. où le simple fait de l'arborer peut constituer une infraction.

Pour contourner cette mesure, beaucoup de membres des MC portent alors un patch diamant dans lequel le chiffre 3 remplace le symbole %.



Le sens de la propriété des MC va jusqu'à l'utilisation des polices de caractères et des couleurs.

- Les Hells Angels considèrent qu'eux seuls, ou leurs supports, sont autorisés à porter le « rouge et blanc ».
- Pour les Bandidos il en est de même avec le « rouge et or ».
- Les Outlaws interdisent l'emploi du noir et blanc associé aux lettres gothiques tandis que les Pagans en font de même avec le lettrage bleu sur fond blanc...

Les conséquences de ces règles non écrites sont contraignantes. Mais quelques principes simples ont été retenus par consensus pour faciliter la réalisation de structures « biker » sans exposer à des mesures désagréables résultant d'incompréhension.

Généralement il n'est pas nécessaire de s'entourer de précautions ou de demander l'autorisation si :

- on ne porte pas la marque « MC »,
- on n'affiche pas les couleurs ou les polices de caractères réservées aux grands clubs « 1% »,
- on ne porte pas de « couleurs 3 patches » (nom du club, emblème du club, revendication de territoire).

De plus, l'héritage culturel de ces clubs fait qu'ils accordent une certaine tolérance vis-à-vis des structures regroupant des militaires ou des vétérans.

Ils s'identifient généralement comme « MMC » (military motorcycle club) et leurs « couleurs » reposent sur l'utilisation du « vert et blanc » (Greenknights, Frencharmyvets...) sans que cela soit systématique (USMCMC, POW-MIA, Brothers in arms...).



[javascript: window.open\('p_1.1.html', '', 'width=524,height=380,titlebar=no,menubar=no,status=no,scrollbars=yes'\); void\(""\);](#)

Les HDC...

L'idée des MC a finalement traversé l'Atlantique pour essaimer en Europe où le principe des « clubs » était déjà fortement ancré. Ainsi après la seconde guerre mondiale se sont développés des motos clubs européens orientés vers l'usage des motos américaines de marque « Indian » et « Harley-Davidson ».

Le Harley-Davidson club de Paris est ainsi créé en 1947 par des passionnés de culture américaine, possesseurs de motos souvent récupérées auprès de revendeurs de matériels de guerre.

Pendant longtemps rouler en Harley-Davidson en France sera difficile et presque une aventure. Les mécaniciens compétents n'existent pas, Borie (Pierre, le père de Michel, qui est devenu importateur officiel en 1946) sera l'unique distributeur de pièces détachées et de consommables, il n'y a personne avec qui échanger les bons tuyaux ou les combines voire évoquer les souvenirs de voyage.

Ces motards, d'un genre un peu particulier pour une époque où l'archétype en France de la moto sportive et de grosse cylindrée est essentiellement anglaise, se sont donc progressivement regroupés entre clubs uniquement ouverts aux Harley-Davidson ou « H-D.C », en se rencontrant dans des « concentrations » qui leurs étaient réservées : « les Rallyes ». Et, tout naturellement ils se sont constitués progressivement en une fédération européenne et des clubs nationaux.



En 1953, le H-D.C. de Paris à l'apogée de son existence organise le rallye de la Tour Eiffel mais il cesse d'être actif en 1955.

Cependant la fédération européenne qui continue d'exister, offre aux jeunes français amoureux de la moto américaine l'exemple de structures pérennes c'est ce qui facilitera l'émergence d'un nouveau club H-D en 1969. Cette année là, Alain Le Breton fonde le H-D.C. de Saint Germain en Laye.

Ce club deviendra ensuite le noyau du « H-D.C. France » fondé par René Dindin en 1971 qui comptera jusqu'à soixante membres actifs (dont Coluche) portant la casquette à visière blanche et sera la seule structure orientée vers la pratique de la HD en France jusqu'en 1985, sa dernière année d'activité.

Au cours de longues années de « traversée du désert » les fanatiques de H-D, isolés et sans structure, vont peu à peu reformer des clubs leur permettant de se retrouver entre amis qui vivent passionnément la pratique de la HD.

Ces clubs ont évolué et portent des « couleurs » à l'image des MC américains, ils sont constitués d'amis très soudés par des voyages aventureux pour rejoindre les rallyes européens et souvent ils impliquent leur famille dans leur pratique de la moto.

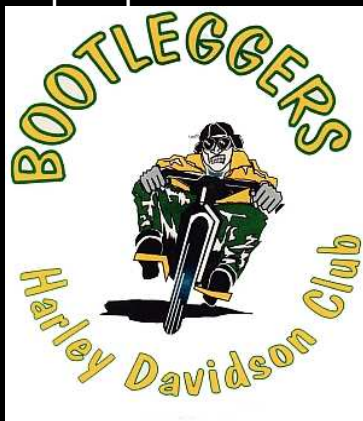
En 1992, quatre de ces clubs : « Les Clodos », « Les Morfals », « La grotte aux Fous », les « Old Stars », décident de reformer le H-D.C. France au sein de la fédération européenne des H-D.C.

Le H-D.C.F. est une sorte de fédération regroupant différents H-D.C.



Les membres du H-D.C. France portent sur le devant de leur gilet le patch de la Fédération européenne et celui du H-D.C. France. Il existe deux H-D.C français qui sont membres de la fédération européenne mais pas membres du H-D.C.F.

Voici quelques couleurs de H-D.C. :



On devient membre d'un H-D.C. par cooptation. Il faut d'abord fréquenter régulièrement et assidûment le groupe jusqu'à être admis en son sein en qualité de « prospect ». Puis on devient membre si tous les membres se prononcent en faveur de l'admission.

Un club H-D qui veut devenir membre du H-D.C.F. doit solliciter le parrainage d'un club membre. Ce club le guide et l'aide pendant sa période de probation puis, quand le moment est venu, les clubs membres décident de l'admission au sein du H-D.C.F.

Une des maximes préférées des membres de H-D.C. est : « pour vivre heureux, vivons cachés ». Les H-D.C. ne font pas de recrutement et ne font pas de publicité, ils vivent entre eux en se retrouvant régulièrement au cours de leurs rallyes et se connaissent presque tous de manière individuelle.

Chaque club doit envoyer quelques uns de ses membres pour participer au rallye d'un autre club et chaque club doit être représenté au Rallye européen annuel qui est organisé chaque année par un H-D.C. national dans son propre pays pour l'ensemble de la fédération.

Au sein du H-D.C. France le bureau est composé de membres élus provenant des différents clubs qui sont tous présents à l'assemblée générale annuelle.

Bien sûr on peut créer un H-D.C. mais ne pas être membre de la fédération européenne ou du H-D.C.France.

Il en existe de nombreux exemples depuis le club le moins actif comme le « RoadViking » jusqu'aux plus connus comme les « Sabercats » (support 81) ou les « Brescouos ».

Encore une fois, pour bien comprendre de quel type de club il s'agit, il faut apprendre à lire les « couleurs »...