

PATRICE VANONI

les culbuteurs

culture et
moto culture



albin michel

rock & folk

les culbuteurs

449
fév. 77

80 Z
43 244
(13)

rock & folk

*Collection dirigée
par Jacques Vassal*

PATRICE / VANONI ⁷⁸/₂₉

LES CULBUTEURS

culture et moto culture

albin michel / rock & folk

DL - 18 5 1976 - 11419

*le dessin de couverture de Georges Pichard
est extrait de
« Les Manufacturées »,
bande dessinée par Georges Pichard
et écrite spécialement pour Culbuteur
par Claude Faraldo
Reprise et mise en couleur par Wolinski
pour Charlie-Mensuel.*



*Maquette de mise en page
par Daniel Fuhrmann*

© Editions Albin Michel
22, rue Huyghens 75014 Paris
ISBN-2-226-00313-4

*A Cafougnette, Costric, Didounet,
Dister, Claude Faraldo, Goyet,
Jocelyne, Kirby, Lesluin, Marcel,
Mathieu, Dr. Michel, Philippe, Pichard
et J. Vassal.*

*Sans qui le « trip » de Culbuteur
n'aurait pas été possible.*

*A tous les blousons noirs de la Bastille
et des Batignolles,
qui nous ont protégés
contre la vague du « yé-yé ».*

*A Benjamin, qui prendra peut-être
son pied à moto un jour.
Mais qui pour l'instant
est bien mieux au chaud
dans son berceau...*

Coup de kick¹

(en guise d'introduction)

1953 : Marlon Brando démarrait son Harley Davidson sous l'œil des caméras de *l'Equipée sauvage*. L'image de Brando, vêtu de cuir, semant la terreur avec sa bande de zonards dans une bourgade de la province américaine, allait faire le tour du monde et inspirer un bon nombre d'adeptes, du deux-roues.

C'était l'époque de la formation des premières bandes de Hell's Angels, l'époque du rock'n'roll, l'époque de *la Fureur de vivre* et des balbutiements d'une forme de contestation qui conduirait à une réelle rupture de la jeunesse d'avec les adultes. Mais autant la jeunesse américaine vivait déjà à cent à l'heure, autant l'Europe se relevait difficilement des séquelles de la guerre et les gens étaient plutôt obsédés par une recherche du confort et une promotion sociale. Promotion nullement représentée par la moto qui semblait, en France en particulier, très retardataire. En France, où des mesures gouvernementales avaient étouffé dans l'œuf la formidable vague du scooter qui était en passe de concurrencer dangereusement le relèvement de l'industrie automobile. Les scooters furent remisés au garage, et nos parents se ruèrent sur les nouvelles 4 CV Renault. Les fantasmes des

1. A opposer au démarreur électrique, très méprisé des vrais motards.

nouveaux conducteurs étaient à la dimension des énormes voitures américaines utilisées par les familles des militaires stationnés en France.

C'est dire combien les motards acharnés qui bravaient les intempéries sur leurs vieilles motos pisseuses d'huile faisaient figure de « mabouls » retardataires. Certes, la moto avant-guerre avait connu son heure de gloire et la production avait été très florissante. La voiture était alors un véhicule élitaire et la moto et ses champions comme Georges Monneret ou André Jarrot, ex-ministre de la Qualité de la vie, surnommé à l'époque « le fou » pour les vitesses qu'il atteignait, passionnaient les foules d'alors. Et même si la vie de Georges Monneret, qui a plusieurs dizaines de records à son actif, est quelque chose de passionnant, même si ses actions de pionnier ont fait beaucoup pour la moto, il vous dira lui-même que la moto d'aujourd'hui est aussi différente de celle qu'il pilotait que le Concorde du coucou de Clément Ader. Sans oublier pour autant que la moto n'est pas un phénomène récent, il est évident que c'est son renouveau et son regain de popularité qui en font une source d'intérêt aujourd'hui.

C'est même le choix d'une majorité de jeunes pour un engin tellement inconfortable comparé aux voitures modernes, qui est digne d'intérêt. Un choix marginal dans une société où la voiture a pris la dimension d'un symbole, symbole de réussite dans la vie, mais aussi d'intégration.

Premier objet de désir quand on sort de l'enfance et des jouets, premier engin d'évasion et de liberté, le deux-roues a pris l'ampleur d'un phénomène de rupture. Car les parents possessifs et protecteurs ont vu d'un très mauvais œil le développement de ce phénomène qui n'était rien de moins qu'une perte de prestige et d'autorité. Les générations se suivent et ne se ressemblent pas, mais j'ai souvenir d'avoir fait une fugue de la maison, en marchandant mon retour au foyer contre l'achat d'une mobylette.

Les interdits et les oppositions des parents ont créé autour du deux-roues un mythe qui valait bien que l'on se batte pour lui. Après les parents, c'est la société et les pouvoirs publics qui prirent parti contre les contestataires de la voiture.

Les taxes, les assurances et la police, en mettant des bâtons dans les roues, ont fait de la moto un phénomène de contestation, de refus d'une société asphyxiante et polluante, pare-chocs contre pare-chocs. Contradiction ambiguë quand on sait le prix d'achat et les difficultés qu'engendre l'acquisition d'une moto. Source d'intégration à un système de crédit et de relations marchandes ou source de contestation ? Le débat est ouvert.



Photo H. Gloaguen/Viva.

1 ————— Les petits enfants du siècle

Les urbanistes décadents et racistes qui plantèrent les cités dans les périphéries des villes, loin des lieux de jeux et de rencontre, furent pour beaucoup dans l'extraordinaire développement du deux-roues en France. Les *painsco des H loums* se sont en effet très vite aperçus que le cyclo était le moyen idéal de s'évader dans ces lieux misérables. Plus de six millions de cyclos¹ sont actuellement en circulation et si une proportion d'adultes utilisent la « Mobylette » pour se rendre à leur travail, ils sont le plus souvent conduits par des jeunes qui viennent d'avoir quatorze ans (quand ils les ont).

Ce sont eux assurément « les petits enfants du siècle » décrits par Christiane Rochefort, abandonnés dans la rue dès le plus jeune âge, livrés à eux-mêmes par un père exténué d'une journée de travail et une mère fatiguée par les grossesses et les travaux ménagers. Objet de convoitise pour celui qui n'en possède pas encore (parce qu'il est trop jeune ou que les allocations familiales tardent dans leur règlement), objet de vénération qui assure à son propriétaire le respect des autres gosses du H.L.M., d'un prix relativement modique surtout quand il est de deuxième

1. On entend par cyclo les deux-roues à moteur de moins de 50 cm³.

10 main, le cyclo devient alors un objet accessible. Mais c'est aussi le doigt dans l'engrenage infernal de la consommation et de la délinquance.

Car que faire, sinon trouver à en voler une, quand, pour des raisons qui vous apparaissent bien obscures à quatorze ans, on vous refuse le rêve de la « mob » ? La mob devient le centre de l'existence, dans des lieux où maisons des jeunes et autres lieux ludiques ont été fermés faute de crédits, s'ils ont parfois jamais existé faute d'imagination.

Alors s'instaure un extraordinaire trafic de pièces, de roues, de queues de tigre pour décorer les poignées de l'engin et qui le font aller tellement plus vite. Les porte-monnaie déjà bien maigres des mères sont de plus en plus souvent visités. Escalade qui mène bien rapidement devant le juge pour enfants, pour avoir un soir arraché un sac à main, à la volée, à partir d'une Mobylette. Il ne faut pas dramatiser à l'extrême, et les cyclos ne mènent pas tous leur « propriétaire » en maison de correction, mais le fait de désirer cet engin, puis de le posséder et de tout faire pour le faire marcher, fait rentrer le gosse dans un circuit infernal de débrouillardise, dans un cycle de consommation qui lui fera toujours désirer un engin plus gros qui, lui, n'est plus une mob mais la Moto.

Ces petits enfants des H.L.M. qui ont trouvé leurs modèles dans les films américains seront les plus gros utilisateurs de motos et leur clientèle la plus assidue. Premier salaire, premier crédit : ça a l'air d'un cliché mais c'est tristement vrai, et vous pouvez être sûr que le premier achat de ces jeunes qui auront grandi dans la fascination des deux-roues sera une moto.

Car c'est bien de fascination qu'il s'agit : fierté de posséder un engin bien à soi, personnalisation de la « bête », « draguage » de la petite voisine du dessus qui en a marre d'aider sa mère à torcher les petits frères et sœurs et ne rêve qu'à s'échapper sur un de ces engins qui pétaradent toute la journée sous ses fenêtres. Car à cet âge-là, ce qu'il y a de formidable, c'est qu'on fait des ravages avec une Mobylette. On ne connaît pas encore les affres du bien-fondé des arceaux de sécurité ou des anti-

brouillards sur Simca Rallye pour la sortie au bal du samedi soir. Alors on fait avec ce qu'on a : c'est-à-dire un petit engin qui vaut, suivant qu'il est neuf ou pas, entre 100 et 1 200 F, un petit engin où théoriquement on ne doit pas prendre de passager. Mais allez faire entendre ça au copain qui ne pourra pas, s'il reste sur le trottoir, venir faire le coup de poing contre la bande de l'autre cité. Certes, on n'est pas assuré mais, que diable, à la guerre comme à la guerre !

Esprit chevaleresque, ils l'ont surtout s'il s'agit d'aller récupérer une mignonne qui s'est fait plus ou moins lever par l'autre bande, ou pour réparer une insulte lâchée à la confiserie entre deux achats de chewing-gum ballons. On caracole dans la cité, on ne se fait après tout que des ennemis entre le gardien

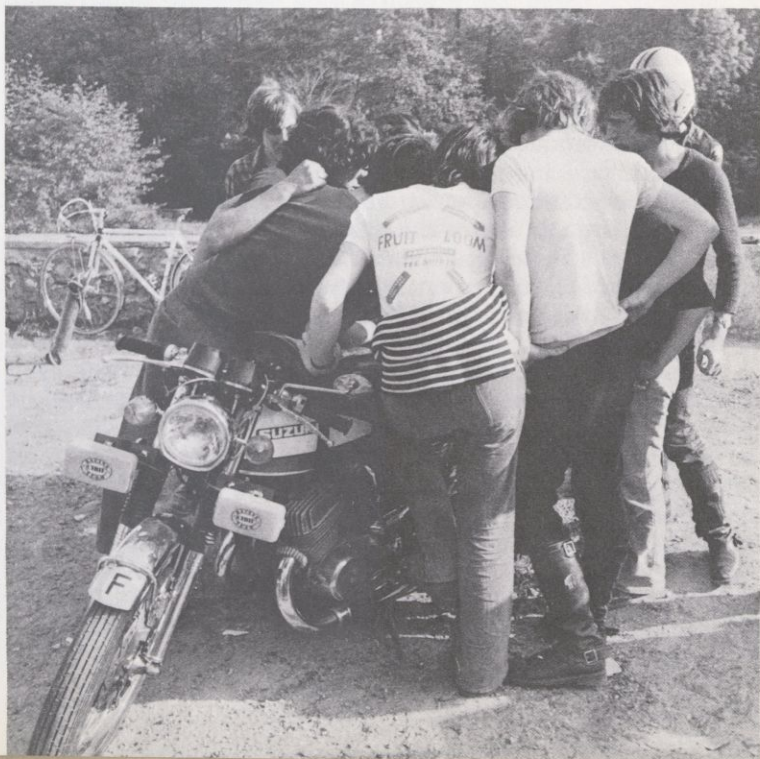


Photo H. Gloaguen/Niva.

12 qui craint pour ses pelouses, les mamans avec leurs landaus et les pères qui, pour une fois qu'ils sont tranquilles et n'ont pas de garde-chiourme sur le dos, ne peuvent même pas se reposer à cause des pétarades des engins. Alors on essaie de faire un peu dans la discrétion, et l'on se réfugie dans ces merveilleuses caves qui deviennent autant cavernes d'Ali Baba qu'ateliers de mécanique. Surtout que la présence d'un matelas de récupération trouble quelque peu le visiteur.

« Au moins, quand ils sont à la cave, on ne les entend pas ! » disent les parents et ainsi l'apprentissage des choses de la vie se fait tant bien que mal ; avec la Mobylette toujours présente en toile de fond... N'allez pas croire qu'il n'y a que dans les banlieues que se pratique la mob, mais disons que c'est là que le phénomène est le plus évident. Là où l'adoration pour l'engin, qui est déjà une petite moto, laisse augurer pour l'avenir le plus de motards acharnés et passionnés. Dans les autres milieux, c'est vrai, les jeunes vont au lycée en Mobylette, mais ils n'ont aucun respect pour l'engin et, à la moindre panne ou crevaisson, téléphonent à la maison qu'on vienne les chercher en voiture.

De toute façon la moto est un rêve et le rêve ne connaît pas de clivages sociaux. Alors, il sera bien plus simple, quand nous parlerons de la moto, de réunir tous les motards dans le même désir d'originalité, de marginalité et dans la même passion. Car c'est bien de passion qu'il s'agit.

La passion de la moto réunit tous ces gosses qui ont l'impression de défier papa et la société parce qu'ils ne sont pas tombés dans le cycle infernal de la bagnole. La nouvelle bagnole à la maison, c'était un drôle d'événement. Ça se passait en soirée au retour du boulot, papa était passé au garage et avait troqué le vieux clou, qui décidément faisait trop jaser les voisins, contre un modèle plus récent. On extrayait pépé et mémé de leur léthargie et on s'entassait dans le nouvel engin pour une première promenade prudente autour du pâté de maisons, on essayait les clignotants et l'allume-cigare et l'on se ramassait une paire de baffes si l'on avait oublié de se laver les mains gluantes de confi-

serie avant d'oser les poser sur le beau skaï tout neuf. Cérémonie initiatique à l'adoration du dieu Renault ou Peugeot qui en a fait haïr les bagnoles à plus d'un.

13

Car, en fait, le dieu Citroën a souvent été remplacé par la déesse Yamaha et beaucoup pourraient n'y voir guère de différence. C'est toujours une mythologie fondée sur un tas de boullons. Conduire une voiture au début du siècle nécessitait un équipement compliqué fait de cache-poussière et de lunettes, et un côté aventureux qui demandait un certain état d'esprit. A croire que les motards d'aujourd'hui se prennent encore pour des pionniers, car ils ont institué tout un code moralisateur qui fait d'eux des êtres mythiques et presque surnaturels.

Avoir l'esprit moto ou ne pas l'avoir, c'est comme dire à quelqu'un sur un court : tu n'as pas « l'esprit tennis », parce qu'il ne prête pas ses balles... Mais nous reviendrons sur les motivations des motards à se réunir, à se *concentrer* comme on dit dans le milieu, à se saluer sur la route et à se piquer un rétroviseur quand on se tourne le dos. Alors, à l'usage, on s'aperçoit que le motard est quelqu'un comme tout le monde (et c'est heureux), même s'il fait passer sa moto avant bien des choses.

Les photos de rassemblements motards sont là pour le prouver, même si elles font parfois rire quand on voit le cavalier dormir à la belle étoile et la bête adulée bénéficiant de la protection de la tente contre les intempéries. Prêt à tout sacrifier pour sa monture, l'homme né motard n'existe pas vraiment mais disons que le concubinage avec la machine lui crée des obligations inconnues des autres couples. Ça paraît simple au premier abord de faire sa vie avec une moto, mais ce n'est pas si évident que cela. La plus petite des motos coûte aussi cher qu'un petit rat, et un gros cube autant qu'un corps de ballet.

Choisir la moto n'est donc pas une chose qui facilite l'existence et les relations avec les tenanciers de l'argent. Des études générales abrégées et parfois un heureux passage dans le technique font que le jeune motard est très vite confronté aux problèmes de crédit, de gestion, de ses premiers salaires ; et la nouvelle majorité à dix-huit ans a accentué le phénomène, en

14 multipliant les demandes d'ouverture de crédit maintenant qu'il n'y a plus besoin de l'assentiment paternel.

Dire que l'achat d'une moto rend un jeune motard plus responsable qu'un autre garçon de sa génération serait aller peut-être vite en besogne, mais ce qui est certain c'est que la prise de conscience est plus rapide et les heurts possibles avec le pouvoir plus violents et plus évidents. Les banquiers et les organismes de crédit n'ont jamais fait de cadeaux, mais ils en font encore moins quand ils savent que derrière tel dossier il n'y a après tout qu'un loubard de banlieue de qui on a tout à craindre. Alors le choix est assez limité : ou l'on paye bien régulièrement ou bien, suprême déshonneur, on vous enlève votre compagne. Même pour un mariage d'acier, ça fait mal aux tripes.

Alors on travaille, on use sa jeunesse et les heures supplémentaires succèdent aux privations pour quelques instants de grâce. « Moi, monsieur, ma moto, je l'ai payée à la sueur de mon front » : langage classique sur un air connu... Mais ici c'est différent, c'est pour une bécane et les moments de plaisir que l'on a avec elle sont le « pied d'acier ». Démonstration hermétique et décontenançant les non-initiés. Car finalement, bagnole ou moto, le circuit d'exploitation et d'aliénation est le même, alors qu'y a-t-il de changé en définitive ?

Il fut un temps, aujourd'hui quelque peu révolu, où leur sectarisme les poussait à s'enfermer dans un univers clos où l'on ne parlait que moto, où l'on ne vivait que pour la moto, entre purs quoi ! Parce que, aux temps difficiles de la période noire où toutes les revues moto avaient mis la clé sous le paillason, où la plupart des marchands s'étaient recyclés, a suivi la sortie au grand jour avec l'arrivée des japonaises.

Pendant très longtemps, le blouson noir s'est contenté d'un petit cube : c'était la glorieuse époque de la Mobylette orange ou du scooter trafiqué. Ou bien il devait se contenter des motos anglaises de conception très ancienne qui étaient source de nombreux ennuis — on disait à l'époque qu'il fallait emmener, en plus d'une réserve d'huile, une importante provision de boulons quand on avait seulement l'intention de traverser Paris. Et puis

l'éternelle B.M.W. qui, par sa rudesse, son aspect sinistre, avait quelque peu des relents de cette production allemande si célèbre quelques années auparavant. C'était l'époque du « Golden Age of rock'n'roll » et les héros de la musique et du cinéma entretenaient une certaine image quelque peu inquiétante pour les néophytes.

Sans hebdomadaires spécialisés, comme maintenant, c'est-à-dire sans « bible » à consulter, les motards se réunissaient à la Bastille et surtout à Alésia. Les bandes se formaient et les bagarres étaient fréquentes le samedi soir. Entre eux parfois mais aussi et plutôt contre ce qu'on appelait la tendance « yé-yé » qui bénéficiait d'un mépris total de la part des *rockers*. Ce furent les fameuses bagarres entre *mods* et *rockers* sur les plages du sud de l'Angleterre. On se rappellera le scandale à une époque de paix retrouvée où les vacances reprenaient leur droit, où les plages, à peine débarrassées des derniers vestiges militaires, revivaient à une génération d'intervalle des bagarres sanglantes.

Il n'est pas la peine de souligner que la cote de la moto dans le public n'y gagnait pas des étoiles et les assimilations étaient vite faites entre *rockers*, voyous, blousons noirs et utilisateurs de motos. La génération du rutabaga était dépassée par celle de la chaîne à vélo.

Autant dans les gencives pour les vieux qui se prenaient à regretter une certaine époque pas si lointaine où « au lieu de faire les cons, ils auraient dû se battre pour de vrai ! ». Et si aujourd'hui une certaine tendance « rétro » a remis à la mode le style *rocker* pur et dur, si les magasins de *posters* n'ont jamais autant vendu de photos de Marlon Brando, les motards dans leur grande majorité ont pendant très longtemps renié cette image que l'on donnait d'eux. Et une affiche d'un mouvement de défense des motocyclistes proclamait encore en 1973 : « Non ! Nous ne sommes pas des voyous. » Car tout le drame des motards vient de là : pendant qu'une minorité, souvent à l'étranger d'ailleurs, faisait parler d'elle dans la grande presse par des actions terroristes et sauvages, les autres dans l'anonymat de leur uniforme de cuir noir étaient très préoccupés qu'on ne donne

Photo Bruno Barbey/Magnum.



pas d'eux une image trop mauvaise qui aurait pu détourner de leur cause Pouvoirs publics et nouveaux adeptes.

Langage obscur de militant et esprit souvent un peu borné aux problèmes moto, le motard traditionnel a pendant longtemps été considéré comme particulièrement taré par le reste des jeunes. De fait s'est créé un univers très clos réservé aux initiés où il fallait montrer patte de cambouis pour entrer. Et même si, aujourd'hui, une bonne proportion d'utilisateurs de motos s'est aperçue de l'inutilité de faire le dos rond pour rassurer tout le monde, ils font figure de contestataires en face de la majorité des motards qui sont très préoccupés de leur bonne image de marque.

Ainsi la moto, au lieu de les marginaliser, a joué un rôle d'intégration.

2 — Sainte gamelle, priez pour nous !

L'amour et la pratique de la moto font penser à une entrée en religion. Une religion qui ressemble fort à ce qui se pratique aux Etats-Unis avec cette prolifération incroyable de sectes. Certes, c'est même écrit sur le dollar : « In God, we trust », mais, bien que croyant au même dieu, il y a autant de différence entre un mormon et un adventiste du septième jour qu'entre un kawasakiste et un b.m.'wiste.

Religion exigeante s'il en est, la moto ne se contente pas de trois ou quatre visites distraites à l'église. Il faut faire preuve d'assiduité aux concentrations-pèlerinages qui ont lieu tous les dimanches, dans toutes les villes de France à tour de rôle. Il faut acheter régulièrement les bibles et autres missels de la presse spécialisée. Avoir beaucoup de respect pour les apôtres-champions qui sont toujours prêts à se sacrifier dans l'arène pour la seule gloire de la déesse Moto et pour le plaisir des spectateurs. Tu es pilote et sur cette tache d'huile je bâtirai mon église. Il faut également faire preuve d'un sectarisme total : mépriser ceux qui n'ont pas de la pratique de la moto la même conception que vous, et n'entretenir de relations qu'avec ceux qui ont choisi la même marque que vous. Sans oublier le schisme des schismes : haïr sincèrement celui qui pratique le deux-temps si vous avez choisi le quatre-temps, et inversement.

Je serais protestant à deux-temps et motard à La Rochelle, que je m'inquiéteraient qu'un Richelieu de la bécane ne vienne assiéger la ville avec sa bande... En prévision de quoi je ferais d'importantes réserves d'huile dans ma baignoire puisque tout le monde sait que la principale tare d'un motard à deux temps est de consommer une quantité parfois importante d'huile en sus de l'essence... Nous n'oublierons pas le grand problème de la frime. C'est à coup sûr le plus délicat puisque tout le monde s'entr'accuse de frime mais personne ne se reconnaît frimeur... Il y a les clubs ou regroupements de motards pirates qui accusent ceux qui ont adhéré à la F.F.M. (Fédération française de motocyclisme) d'avoir en fait adhéré à la Fédération des frimeurs minets...

La Fédération française de motocyclisme, nous aurons l'occasion d'en reparler, tellement ses décisions sont « déroutantes ». Non seulement responsable de l'organisation des compétitions en France, elle est l'instigatrice d'un championnat de France des concentrations. Pratique qui consiste, pour un club ayant adhéré à la Fédé, à envoyer le plus grand nombre possible de ses membres dans un rassemblement le plus loin possible de leur domicile pour y marquer un maximum de points.

Si les membres du club sont assidus pour pouvoir, tous les dimanches, après une semaine de boulot, faire entre 1 000 et 1 200 kilomètres, ils ont une chance d'avoir fait à la fin de l'année une belle provision de coupes et peut-être, qui sait, de gagner le championnat de France des concentrations. Le secrétaire et quelques membres pas trop sales du club auront alors le grand honneur de serrer la louche du président de la Fédération à la fin de l'année. Le revers de la médaille étant : la route tous les dimanches dans n'importe quelles conditions atmosphériques, les casses de moteurs à la charge du motard car il est hors de question que l'on sorte de ce merveilleux amateurisme qui est un des fleurons de notre pays. Sans oublier les chutes, les automobilistes récalcitrants en envoyant quelques-uns à l'hôpital et hélas ! parfois au cimetière.

« Les motards ne meurent pas ! On les tue ! » s'est permis de titrer une revue, il y a quelques années. Ce n'était pas une figure de style, mais au contraire des statistiques fort bien observées. Alors tout ça pour quoi ? Quelques points ou une coupe en fer-blanc ? La réprobation générale qui a fait des adeptes de la moto des espèces de martyrs y est sûrement pour beaucoup ; les motards se sont créé de toutes pièces une religion qui n'avait pas de raison d'exister, tout au moins avec autant de conviction et de fanatisme.

Si nous avons parlé des divisions internes qui sont un peu le ferment intérieur, la révolution culturelle permanente au niveau des moteurs, il faut dire qu'ils se retrouvent tous pour la guerre des motards contre leur ennemi de toujours : les automobilistes. « Bien entendu, les chevilles enflent chaque week-end à cause des coups de bottes dans les portières... », écrivent régulièrement les motards quand ils parlent de leur vie et de leurs ennuis.

Les automobilistes, mais aussi tout ce qui découle de la bagnole. Les routes françaises, c'est bien évident, sont conçues avant tout pour la voiture et non pour la pratique de la moto. Ça n'a l'air de rien mais une arrivée surprise en voiture sur un épandage de gravillons a rarement plus de conséquences qu'un bris de pare-brise. Hélas ! on ne compte plus le nombre de motards ayant perdu le contrôle de leur engin dans ces conditions.

Toutes ces routes qui mènent parfois à l'hôpital ou au cimetière sont devenues autant de chemins de croix pour les motards. La différence avec le crucifié du Golgotha c'est qu'eux ne sont pas résignés à porter une couronne d'épines par-dessus leur casque. Après tout, il suffirait d'un tout petit peu de compréhension. Depuis le temps que l'on répète aux responsables des Ponts et Chaussées dans les préfectures que les nouveaux plastiques qu'ils utilisent pour les bandes jaunes et les passages cloutés n'ont aucune adhérence pour un deux-roues dès qu'il a un peu plu !

« Voilà, il est mort pour ça, pour un manque de compréhension ! » Ça se passait à l'inhumation d'un motard... et, croyez-



A la vie, à la mort !...
Photo Alain Dagbert/Viva.

moi, l'émotion qui se dégageait de ces jeunes, tous vêtus de cuir, portant un des membres du club qui était tombé sur une de ces fameuses lignes jaunes... c'était saisissant. Tout y était : le casque posé sur le cercueil et, je suis sûr, le mort vêtu de cuir... Ce qui n'empêcha personne, une fois la cérémonie terminée, de remonter sur sa bécane... « C'est ce qu'il voulait qu'on fasse, vous ne pouvez pas comprendre mais la moto c'était sa vie ! »

Pas plus particulièrement exploités ou humiliés que les autres jeunes dans leur vie quotidienne, les jeunes à moto ont trouvé une espèce de dérivatif à leur misère quotidienne, un moyen de s'en sortir comme d'autres adhèrent aux Jeunesses communistes ou au Parti socialiste. Ce qui ne veut pas dire qu'ils ne font pas les deux !

La pratique de la moto, il y a quelques années, par son côté exclusif, avait des relents de poujadisme et celui qui faisait aussi de la politique était très vite surnommé par les autres « le coco » ou quelque dénomination du même goût. Quant aux instances culturelles et politiques (de gôche) elles ont eu pendant

très longtemps (et les réminiscences ne sont pas dissipées pour tout le monde) une espèce de mépris féroce pour des gens qui croyaient bon de se singulariser. Pouvait-on imaginer un militant sérieux sur deux roues ! Et, à ma connaissance, il n'y eut guère que le mouvement « Vive la Révolution » qui ait marqué le coup en 1969 en suscitant un Front de libération moto qui se transforma par la suite en Rassemblement libre des motards.

Mais bien avant cela, la bureaucratie galopante si chère à nos bons notables faisait des ravages dans la campagne française : chaque ville, chaque bourg, chaque village, voulait avoir son moto-club. Affilié, bien entendu, qui prenait bien soin d'élire, chaque année, un président, un secrétaire, un trésorier et un balayeur-chef, les susnommés tous affublés, bien sûr, d'adjoints... Même si le club ne comptait que huit membres... Elections pyramidales qui pouvaient conduire quelques membres du club jusqu'à la ligue régionale, elle-même habilitée à envoyer des délégués pour l'élection du bureau national...

Triste parodie de démocratie quand on sait que l'activité du bureau national est de discuter pendant des heures des questions de détail pour se retrouver très vite tous d'accord autour d'un bon gueuleton aux frais des pauvres cochons de motards qui, eux, cotisent régulièrement et fournissent, par là, la source de leurs malheurs.

Nous parlerons plus loin des gens qui en ont eu assez et refusent désormais de régler des cotisations qui n'amènent rien de bon au niveau local, si ce n'est des réglementations d'une telle stupidité que c'est à croire que ceux qui dirigent le sport motocycliste français ont oublié depuis longtemps jusqu'à la forme d'une moto.

Boire ou conduire : il faut choisir.. Mais des journaux ont beau prendre parti, poser des questions, jamais aucune décision intelligente ne vient sanctionner les observations de la base. Une base bien sage qui n'est après tout qu'à la recherche d'une bonne image de marque.

Le club a une vie économique chapeautée par le trésorier qui doit faire des prodiges pour organiser lui-même la concentration

LES CULBUTEURS, c'est le livre d'une rencontre.

Rencontre entre des jeunes, un peu bloqués à leur guidon et les marginaux de la nouvelle culture.

LES CULBUTEURS, c'est un clin d'œil complice à tous ceux qui lisaient « Culbuteur » (la moto pour le plaisir). « Culbuteur », c'était chaque mois un journal différent sur la façon de vivre ensemble une passion pourtant bien matérielle.

LES CULBUTEURS, c'est l'histoire de ces passions qu'engendre la moto. Passions avec leurs travers et leurs moments de bravoure.

Il n'est pas besoin d'être né motard pour comprendre **LES CULBUTEURS**. C'est un livre non spécialisé, adressé à tous ceux qui ont, ont eu ou auront un jour l'envie d'enfourcher le cheval d'acier de leurs rêves d'enfant.

LES CULBUTEURS, ce sont ceux qui veulent passer de la circulation comme supplément de travail à la circulation comme plaisir. C'est possible à moto.

A condition de ne pas être victime mais accusateur des importateurs et marchands de motos véreux.

A condition de ne pas se laisser étouffer sous le casque mais de s'ouvrir à tout ce qui bouge et qui vit. A condition de ne pas être esclave mais complice de la machine.



Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

