

Les motards, hors-la-loi des temps modernes ? La construction d'un mythe d'insécurité

Motorcyclists: modern-day outlaws? Construction of a myth of insecurity

Las bandas de motociclistas, ¿son los delincuentes de los tiempos modernos? La construcción de un mito de la inseguridad

Marc Alain

Number 30 (70), Fall 1993

L'insécurité. La peur de la peur

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1033665ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1033665ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Lien social et Politiques

ISSN

0707-9699 (print)

2369-6400 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Alain, M. (1993). Les motards, hors-la-loi des temps modernes ? La construction d'un mythe d'insécurité. *International Review of Community Development / Revue internationale d'action communautaire*, (30), 71-78.
<https://doi.org/10.7202/1033665ar>

Article abstract

It was primarily in citing the insecurity generated by the phenomenon of motorcycle gangs that police launched their offensive against this group, beginning in 1947 and continuing up to the present day throughout North America. Just recently, that reputation has been tested by new aspects affecting this issue. The article illustrates the extent to which the reputation constructed by police forces regarding motorcyclists is increasingly being challenged by these facts. But police continue their efforts against motorcyclists. Is this due to the group's marginal image? Or could the antagonism reflect a latent cultural conflict between two clans that are far more similar than it would first appear?

Les motards, hors-la-loi des temps modernes ? La construction d'un mythe d'insécurité

Marc Alain

Qui partagera la route avec une file de trente motards arborant l'emblème de leur club au dos de leur veste de cuir et roulant sur des modèles personnalisés de Harley-Davidson ne pourra manquer d'être impressionné. Oscillant entre la curiosité et une vague inquiétude, il se demandera peut-être, en notant certains détails, s'il n'a pas affaire aux adeptes de quelque rite à saveur satanique : ces personnages barbus, chevelus, hirsutes, gros (voire très gros), tatoués, n'ont certainement rien de l'idéal masculin occidental des années quatre-vingt-dix... Il pourra croire aussi que ces hommes sont en uniforme, tant ils se ressemblent, paraissant calqués sur un modèle unique. Cette impression sera renforcée si les motards appar-

tiennent à deux ou trois clubs différents, car seul, dans ce cas, l'emblème qu'ils portent l'aura révélé.

Or, cet « uniforme », ces insignes et cette apparence des corps ne constituent pas une projection destinée aux seuls regards de l'extérieur, ils sont beaucoup plus que cela ; à la limite, l'image extérieure projetée pourrait n'être qu'une conséquence, pas vraiment recherchée, de l'atteinte du but visé : la création d'un tissu de groupe ferme, quasiment impénétrable. Bien d'autres groupes exposent aussi une iconographie à ce point démarquée ; bien peu cependant parviennent à réussir ce que les motards font un peu « par accident », et à présenter à la face du monde un tel niveau de différence que le commun des mor-

tels ne peut que se sentir exclus d'un groupe à jamais impénétrable. Mais pourquoi donc les motards ont-ils tant besoin d'une part de se retrancher du monde et d'autre part de tant s'uniformiser entre eux ? C'est en partie à cette question que nous tenterons de répondre, tout en sachant que l'ultime réponse, les motards eux-mêmes seraient fort probablement embarrassés de la trouver.

Mais nous devons faire plus que d'exposer les raisons potentielles d'une déviance à ce point tranchée. En fait, cette déviance se caractérise par un élément qui est en contradiction flagrante avec son caractère d'exception : la longévité des organisations. Comment en effet parler des motards sans reconnaître leur



72

formidable succès ! Combien de phénomènes plus importants par le nombre de participants, la capacité d'attraction, les réponses apportées aux problèmes ambiants se sont éteints un à un, tandis que les motards continuaient de sillonner les routes d'Amérique, bien que les policiers décrètent, depuis près de 45 ans, qu'ils sont un phénomène « en voie d'extinction »...

Deux éléments vont nous permettre de comprendre la persistance de ce phénomène sur le continent nord-américain : d'une part son histoire et quelques renseignements permettant de dresser une esquisse ethnographique des groupes, d'autre part l'histoire des rapports entre les motards et les policiers. Nous pensons en effet que ces rapports, qui remontent au tout début du phénomène aux États-Unis, expliquent un certain nombre de faits assez contradictoires en regard de l'image que projettent les motards, de leur criminalité, de leur réputation de pègre motorisée et des rapports (étonnamment cordiaux) qu'ils entretiennent avec les communautés où ils s'installent.

Nous exposerons donc, dans un premier temps, l'essentiel des éléments descriptifs que les services policiers qui ont affaire à eux laissent courir sur les groupes de motards (Lavigne, 1988 ;

RCMP, 1987 ; Katz, 1982 ; Fréchette, 1982 ; Gaboury, 1982, Hill, 1980) et, dans un second temps, les éléments que nous possédons qui sont en contradiction avec cette image et ce portrait. Ces éléments contradictoires s'articulent autour de deux grands axes : les éléments de nature ethnographique des travaux issus de « l'intérieur » des groupes de motards (Reynolds, 1967 ; Montgomery, 1977 ; Lowe, 1988 ; Wolf, 1991) et ce que nous avons appris ou soupçonnons à propos de la criminalité globalement reprochée aux motards (Alain, 1992, 1993). Finalement, nous proposerons une hypothèse générale englobant les raisons possibles des contradictions relevées. Nous situerons cette hypothèse sous le thème de la construction, par les organismes de répression de la criminalité, d'un mythe d'insécurité s'étant élevé petit à petit au fil des années tout autour des motards.

Ce que les policiers disent des motards

Il faut remonter à 1947, année de l'incident de Hollister, en Californie, pour retrouver les premiers éléments médiatiques touchant le phénomène des bandes de motards. On sait aujourd'hui (Reynolds, 1967 ; Wolf, 1991) que l'altercation relativement mineure qui s'est déroulée

à cette occasion a bel et bien été montée en épingle à la suite du reportage publié dans l'hebdomadaire *Life*, mais cet épisode va marquer à tout jamais l'identité des motards « un-pour-cent »¹ : ils ne pourront plus désormais qu'être l'envers de la bonne société américaine, alors en pleine édification du grand mythe de l'« American way of life ». Or, un peu paradoxalement, c'est peut-être en partie en réaction contre ce rêve et ce qui l'entoure que les groupes de motards prennent forme : sans nier la toute-puissance américaine, les premiers contingents de motards sont portés à voir les tendances socio-économiques qui bouleversent l'Amérique des années cinquante comme un amollissement et un abandon de ce qui avait fait sa fierté pendant la Seconde Guerre mondiale.

Les premiers groupes sont constitués de pilotes de guerre démobilisés incapables de se réinsérer dans le mode de vie du moment : soucieux de conserver les éléments gratifiants de leur passage par les théâtres de guerre européens (témérité, initiatives osées, sens aigu de la camaraderie, esprit de clan, mise à l'honneur de vertus masculines exacerbées), ils se posent, extérieurement en tout cas, comme les défenseurs d'une Amérique « en perdition », celle de la liberté individuelle, des grands espaces sauvages, aussi fiers que les premiers conquérants de ces espaces.

D'une vague de démobilisation à l'autre, soldats, marins et pilotes (de la guerre de Corée, de la guerre du Vietnam) vont venir grossir les effectifs ; le phénomène sera en ascension jusque tard dans les années soixante-dix. Il importe cependant de le dissocier du mouvement hippie ; si les deux partagent un certain

nombre de caractéristiques ethnographiques et sociologiques, la ressemblance demeure superficielle. Les motards américains sont reconnus pour leur appui aux politiques extérieures les plus à droite à la Maison blanche et pour leur attachement tout aussi inconditionnel aux valeurs d'une Amérique blanche, franchement ségrégationniste (il est connu que les groupes de motards n'acceptent que des candidats blancs) et convaincue de son inébranlable supériorité (Wolf, 1991 : 58).

Pourtant, d'un bout à l'autre du continent, jamais les services policiers n'ont cessé de s'acharner contre tout ce qui ressemble à un motard. Or, jusqu'à très récemment (si l'on excepte, peut-être, quelques rares autobiographies d'ex-membres des Hell's Angels), les seules données d'ordre ethnographique disponibles provenaient de sources policières. En d'autres termes, si l'incident de Hollister a en quelque sorte entraîné la mise en place d'une identité précise du motard délinquant, on n'a pratiquement jamais pu aller vérifier autrement qu'en passant par des sources policières si cette identité correspondait à la réalité. L'ouvrage (plutôt sensationnaliste) de Lavigne (1988) nous livre la description qui est probablement la plus proche de la vision que les policiers ont aujourd'hui des motards, à savoir qu'ils sont une forme sophistiquée et extrêmement dangereuse de mafia, cloisonnés et hiérarchisés comme à peu près n'importe quelle organisation de ce type. Ainsi, les éléments constitutifs de l'identité du motard des années 1950-1960, sa moto, son apparence et sa visibilité, son esprit de clan et son sens aigu de la fratrie, son besoin de s'identifier et de contrôler un territoire aux limites précises,

seraient de nos jours remplacés par les éléments qui ont fait le succès des organisations criminelles les plus solides. Les publications officielles provenant des corps policiers abondent tout à fait dans ce sens; Fréchette (1982) n'écrit-il pas, en introduction à une série d'articles sur ce thème :

Depuis quelques années, les bandes de motards du Québec et d'ailleurs ont connu une évolution constante, ce qui a résulté en un raffinement de leurs méthodes; elles se sont par là hissées au rang des lignes majeures du crime et sont devenues, par la force des choses, une entreprise du crime organisé (p. 8).

Par ailleurs, tout en insistant sur la transformation des bandes de motards en organisations criminelles sophistiquées, les policiers continuent de mettre en relief leur côté « bandits de grands chemins » :

Rappelons que le motard ne recherche que deux choses: l'utilisation de la force et les sensations fortes. Ces forbans sont généralement des antisociaux n'ayant aucun respect pour la société (Fréchette, 1982 : 10).

N'y a-t-il pas contradiction à rechercher « les sensations fortes », occasion de publicité, tout en aspirant à devenir « une entreprise du crime organisé », c'est-à-dire une organisation de l'ombre... Mais les policiers distinguent surtout les motards par la criminalité qu'ils leur attribuent: corruption et fraude systématique, trafic international de stupéfiants, réseaux de prostituées et de danseuses à l'échelle nationale :

80 % des effeuilleuses des boîtes de nuit de l'Ontario sont sous contrôle des motards selon Cecil Kerby, auteur de l'ouvrage *Mafia Assassin* (Hill, 1980 : 28; notre traduction).

On pourra retenir de ce portrait très sommaire que les policiers pensent avoir maintenant

affaire à une pègre qui n'a plus grand-chose à envier aux organisations versées dans le crime depuis des générations; les motards supplanteraient même ces organisations dans certains territoires, du fait de leur mobilité, de leur violence « intrinsèque » et de leur potentiel d'organisation; à propos des plus gros groupes, on évoque aussi très souvent l'idée d'une structure paramilitaire (Alain, 1992 : 42). En d'autres termes, des groupuscules nés à la fin des années quarante des difficultés de réadaptation sociale de soldats démobilisés émergerait, aujourd'hui, une pègre rampante et discrète dont les membres n'utilisent plus leur moto que lors de rares cérémonies (Katz, 1982 : 13).

Or, de l'intérieur des groupes de motards, qu'il s'agisse de l'enquête minutieuse d'un journaliste ontarien (Lowe, 1988) ou du travail d'un anthropologue de l'Alberta (Wolf, 1991), nous arrivent aujourd'hui des éléments qui vont à tout le moins nous permettre de vérifier l'ampleur des phénomènes décrits par les services policiers.

Portrait ethnographique de motards délinquants

La tâche de pénétrer un groupe de motards « un-pour-cent » et de vaincre leur méfiance relève carrément de l'exploit², surtout pour un journaliste³. Cela dit, les témoignages apportés par Wolf et par Lowe concordent mal avec la réputation que les services de police font aux motards délinquants: essentiellement, les faits ne sont pas à la hauteur de cette réputation de nouvelle mafia. Sans faire apparaître les motards comme des parangons de vertu, les faits évoqués autant par Wolf que par Lowe atténuent considérablement l'image néga-

oubliée revient à perdre de vue que ce signe distinctif fondamental est probablement la première raison de l'engagement du motard dans ce mouvement : comment mieux faire pour être différent qu'en délaissant d'abord l'utilisation de la voiture...

Le sens de la fraternité est le deuxième point sur lequel les témoignages de l'intérieur contredisent l'image reçue : pour les policiers et pour certains journalistes (Lavigne, en particulier), si les groupes présentent encore aujourd'hui une façade pratiquement impénétrable, la nature des liens tissés entre leurs membres aurait beaucoup changé depuis dix à vingt ans ; l'implication tous azimuts dans la criminalité à grande échelle et dans ses réseaux sophistiqués, en diversifiant les contacts, aurait désagrégé l'engagement mutuel des membres : le tissu social du groupe, devenu moins important, se serait effiloché⁶. Or, Wolf et Lowe nous apprennent que le seul fait d'exprimer la volonté de faire partie d'un groupe de motards « un-pour-cent » exige de la recrue potentielle l'abandon presque total de l'univers social qui l'entourait jusque-là. On entre chez les motards à peu près comme on entre dans une loge hermétique, coupée socialement de ce qui n'en fait pas partie : par exemple, la recrue devra s'astreindre, pendant une période pouvant aller de nos jours jusqu'à trois ans (Wolf, 1991 : 112-113), à effectuer pour les membres en règle les tâches les plus dégradantes ; il devra, pendant tout ce temps, suivre sans discussion tout ordre émanant d'un membre en règle ou de son parrain dans le groupe. Ce rituel de passage et ces obligations ne peuvent en aucun cas être considérés comme des relents d'une époque révolue : ils assurent la fidélité

absolue et totale de la recrue envers la fraternité constituée par les membres⁷. Car il s'agit bel et bien d'une fraternité, qui à l'avantage d'assurer au motard un tissu social que, de toute manière, il a pratiquement perdu en dehors. Cette fraternité a d'autres exigences : on l'a vu au Québec en 1985, lorsque huit à douze membres d'un chapitre particulièrement turbulent des Hell's Angels ont été exécutés à Lennoxville, près de Sherbrooke, par les membres d'un autre chapitre du groupe, essentiellement parce que les premiers ne respectaient plus assez les règlements, redevances et obligations dues au groupe⁸.

En ce qui concerne un troisième élément, les rapports avec le public, notons d'abord que le type d'incident dont il vient d'être question est d'une extrême rareté : si les policiers n'omettent jamais de mentionner à quel point les motards sont violents entre eux, l'événement de Lennoxville est le seul dont nous ayons eu vent, et ce même d'après les renseignements des observateurs les mieux placés. Néanmoins, on serait tenté de croire que les motards ne peuvent qu'entretenir de fort mauvais rapports avec les résidents des quartiers où ils installent leurs locaux. De fait, à la rumeur voulant que les Hell's Angels viennent s'installer dans la petite municipalité industrielle de Sorel, sur la rive sud du Saint-Laurent, près de Montréal, les édiles locaux ont aussitôt tenté de faire interdire leur venue par une série d'injonctions judiciaires ; les Hell's Angels ont quand même pignon sur rue à Sorel depuis 1977... Or, il semble bien s'être passé à Sorel exactement le phénomène observé quelques années plus tôt à New York⁹ ou encore à Edmonton, siège du

tive qui se dégage des publications policières.

Le premier élément de divergence est la moto. Pour les policiers, la moto n'est plus qu'un symbole de l'origine des groupes, et si elle a déjà constitué l'essence même de la vie des motards, ceux-ci préféreraient aujourd'hui des moyens de transport plus confortables⁴. Selon les témoignages provenant de l'intérieur des groupes de motards, les policiers oublient un peu vite les sacrifices consentis par un motard pour faire partie d'un groupe : tout d'abord, il est impératif de posséder une Harley-Davidson de forte cylindrée, l'idéal étant encore d'avoir un modèle que l'on a modifié soi-même, le « hog », ou « chopper ». Ensuite, il importe de comprendre à quel point la mystique de la moto demeure l'un des principaux facteurs de cohésion de ce mouvement. Sans la moto et sans son utilisation quotidienne, obligatoire sous peine d'amende d'ailleurs (Wolf, 1991 : 212), le motard perd complètement ce que certains d'entre eux considèrent littéralement comme le seul moyen d'atteindre les objectifs de ce style de vie⁵. Elle est le seul objet matériel pour lequel le motard acceptera un sacrifice, c'est le premier signe tangible de son identité. La considérer comme le reliquat d'une époque

groupe des Rebels étudié par Wolf¹⁰: lorsqu'un groupe de motards installe ses quartiers dans une zone urbaine, la méfiance des voisins fait place très rapidement à ce que d'aucuns considéreraient comme d'assez bonnes relations. Voici comment *La Presse* évoquait le phénomène, cinq ans après l'installation officielle des Hell's Angels au Québec :

Que ce soit à Sorel ou à Laval, où les Hell's sont également implantés, il n'y a personne, du moins parmi les gens que *La Presse* a rencontrés, qui ait de grief majeur à formuler à leur endroit, si ce n'est le bruit engendré par leurs motocyclettes.

« Enlevez-leur cette allure négligée et l'insigne des Hell's Angels qu'ils portent au dos de leur veste de cuir, et tout le monde dirait : ils sont tranquilles nos nouveaux voisins », fait remarquer une jeune fille qui travaille dans un dépanneur de la rue Provost à Sorel. En contact presque quotidien avec des membres de la bande, M. Rolland Desrosiers, qui opère un casse-croute sur la rue du Prince, n'a absolument rien à leur reprocher. « Les premières fois, certains clients étaient mal à l'aise, mais aujourd'hui ils passent inaperçus. Ils sont polis, discrets et ils paient bien. Je n'ai jamais eu le moindre trouble » (*La Presse*, 11 août 1982).

N'y a-t-il finalement que les policiers à considérer les motards comme de très dangereux criminels ? Même là, Wolf et Lowe le démontrent clairement, certains services policiers urbains vont tout faire pour s'assurer un niveau de relation au moins neutre auprès d'un groupe de motards installé dans un quartier sous leur juridiction.

On pourra donc considérer que ces éléments, additionnés les uns aux autres, mettent sérieusement à l'épreuve la thèse prônée par les services policiers nationaux ou régionaux : il est loin d'être certain que nous ayons affaire, avec les motards, à la pègre qui nous est dépeinte par ces sources. L'équation systématique entre la sophistication

de la criminalité qui leur est reprochée et l'abandon progressif des grands éléments de leur mode de vie est plus ou moins crédible. En ce sens, il importe de comparer la valeur respective des données policières et des données qui proviennent presque directement de l'intérieur du milieu des motards : ces dernières, sans doute, comportent un préjugé favorable à l'égard de leur objet, mais elles en sont nettement plus proches que les premières et, au moins pour ce qui est des éléments culturels et ethnographiques, elles sont certainement plus dignes de foi.

C'est dire que les policiers pourraient avoir raison au moins sur un élément, celui de la criminalité reprochée aux motards. Nous laisserons de côté ici la question de la criminalité à grande échelle, en nous concentrant sur le cas plus précis des bandes de motards au Québec, cette question ayant fait l'objet, depuis peu, de quelques recherches (Tremblay et autres, 1990 ; Alain, 1992, 1993). Il convient de remarquer, avant d'aller plus loin, que les bandes de motards « un-pour-cent » présentent, quel que soit leur point d'origine, un tel niveau d'homogénéité que ce que nous serions en mesure d'apprendre de la criminalité des bandes d'un territoire donné pourrait, dans un sens large, être



généralisé pratiquement à l'ensemble des territoires touchés.

La criminalité des motards québécois

Nous avons effleuré la question plus haut et il importe d'être absolument explicite à ce propos, les motards sont loin d'être sans reproche. En raison même des valeurs prônées par ce mouvement, ils peuvent difficilement rester éloignés d'un niveau de marginalité tel qu'entre cette marginalité et l'illégalité la nuance soit souvent très subtile... De là à penser que les motards d'aujourd'hui représentent une forme totalement efficace d'organisation criminelle, il y a un pas que nos données ne nous permettent en aucun cas de franchir. En clair, la réputation faite aux motards ne correspond pas à ce que le système judiciaire parvient à leur coller sur le dos, eu égard tant à la gravité des délits qu'au type d'activités criminelles qu'ils sont censés privilégier.

Analysons d'abord la question de la gravité de la criminalité. Il est certain que jamais nous ne serons en mesure d'en connaître exactement l'ampleur : c'est aux motards qu'il faudrait en parler... Nous devons alors nous en tenir à des données officielles. Et si ces données ne renseignent qu'en partie sur la criminalité réelle d'une population, on peut au moins dire que dans la mesure où elles ne confirment pas la réputation que les services de police laissent courir sur les motards délinquants, elles donnent à penser, conformément à notre idée de départ, que nous avons affaire à un mythe entretenu par ces services.

C'est en comparant la criminalité pour laquelle les motards québécois ont été condamnés à celle de deux autres populations, soit les individus admis au pénit-

des actes criminels reliés aux drogues et à leur commerce. En d'autres termes, on ne peut d'aucune manière évoquer, à propos des motards, une criminalité atypiquement violente, ni même une quelconque spécialisation dans un créneau donné d'activités criminelles.

Les travaux plus ethnographiques de Wolf et de Lowe confirment ces remarques et permettent d'en saisir les raisons potentielles. D'après ces auteurs, le degré d'engagement criminel des groupes de motards demeure très variable. Wolf (1991:265) reconnaît que la structure et la hiérarchie des groupes se prêteraient bien à des activités criminelles d'envergure, mais la corrélation systématique décrite par les services policiers ne tient pas compte d'un facteur inhérent à la survie des groupes : un engagement criminel tous azimuts grèverait sérieusement la cohésion de ces regroupements déjà très marginaux en les soumettant à une attention policière beaucoup plus soutenue qu'actuellement. Lowe (1988) nous apprend que, pour plusieurs clubs ontariens, les activités de vente et de trafic de stupéfiants ont connu, dans les années 1970, un essor considérable ; il semble toutefois que ces activités sont demeurées essentiellement du ressort individuel, pour deux raisons principales : d'une part, comme nous venons de le noter, un investissement complet du potentiel d'un groupe dans ce type d'activités susciterait une riposte policière menaçante pour la survie même du groupe ; d'autre part, les motards paraissent trop voyants pour une activité qui a besoin de beaucoup de discrétion (Lowe, 1988 : 114). C'est tout autant le cas pour des activités comme le proxénétisme et le vol de véhicules, par

exemple : ces activités peuvent être pratiquées à grande échelle à l'intérieur de certains groupes mais demeurent du ressort individuel, et surtout ne semblent jamais avoir comme fin principale la survie financière de l'ensemble du groupe¹¹.

Si donc l'ensemble de ces données nous permet d'avancer que les services policiers entretiennent à l'égard des motards une réputation ne correspondant que fort peu à la réalité, et ce depuis le début du mouvement, il est permis de s'interroger sur les raisons de cette situation.

Une hypothèse pour combler l'écart entre deux versions des faits

Le problème de toute tentative d'explication de ce phénomène réside essentiellement dans la nature spéculative de l'hypothèse qui pourrait être proposée. En effet, pour la tester, il faudrait effectuer le pendant du travail ethnographique accompli par Wolf : suivre une brigade policière affectée à la surveillance des groupes de motards, et ce assez longtemps pour que se produise le phénomène de sédimentation des données. Les policiers collaboreraient-ils volontiers à ce genre d'étude ?

Nous proposons alors l'explication suivante de la création du mythe des motards comme nouvelle pègre : il prend sa source dans un conflit culturel intergroupes, non pas, bien sûr, entre factions rivales de motards, mais bel et bien entre les motards dans leur ensemble d'un côté et les policiers de l'autre, tout simplement parce que les deux groupes partagent un tel nombre de caractéristiques qu'il leur est tout à fait naturel de tenter de s'imposer comme le seul modèle possible de ces caractéristiques. Mieux encore, ce ne sont pas les

tencier et les individus condamnés en vertu d'infractions au Code criminel au Québec (Alain, 1992 : 91) que nous avons été en mesure de démontrer à quel point les actes reprochés aux motards sur une période de vingt ans suivaient, à la fois pour le type d'actes et pour la gravité des actes, le profil général de la criminalité québécoise. De 1968 à 1988, les actes les plus graves, divisés en quatre catégories (meurtres, tentatives de meurtre, homicides involontaires « coupables » ; délits à caractère sexuel ; blessures et voies de fait ; vols qualifiés), comptent pour 24 % du total des condamnations chez les motards, pour 29 % de la criminalité de la population québécoise condamnée. Pendant la même période, tout ce qui touche les condamnations pour délits reliés aux drogues compte pour 23 % de la criminalité attribuée au motards, et pour 24 % de celle de la population québécoise incriminée, les niveaux étant tout aussi comparables pour les autres catégories de délits.

Les tendances de la criminalité chez les motards sont donc le reflet presque fidèle du mouvement observé chez les infracteurs du Québec : diminution lente et constante des actes de vol et de recel, très légère augmentation des actes de violence et, finalement, hausse régulière

motards qui ont tenté d'imposer quoi que ce soit, mais bien les policiers, qui, ayant constaté dès 1947 qu'ils n'étaient plus les seuls à fonctionner sur le mode précis du groupe, de l'uniforme, de la démonstration de la force potentielle ou réelle, de la solidarité élevée au rang de rempart quasi impénétrable, de la ségrégation blanche et mâle, ont tout fait pour étouffer dans l'œuf un mouvement qui leur ressemblait trop. On peut, de plus, penser que se serait développée, toujours chez les policiers, une quasi-jalousie à cause d'un élément dont les motards disposent à leur gré : ils n'ont de comptes à rendre à personne si ce n'est à eux-mêmes. Et même dans les parties du continent américain où les policiers disposent eux aussi d'une grande marge de manœuvre, il se trouvera toujours qu'un policier aura, lui, des comptes à rendre à quelqu'un qui ne fait pas directement partie de sa propre organisation.

Conclusion

Pourra-t-on alors croire que les policiers vont parvenir à leurs fins, soit l'anéantissement du mouvement des motards « un-pour-cent » ? La chose paraît possible au Québec, où il y avait en 1976 près de 900 individus et plus de 60 groupes, mais où on ne comptait plus en 1988 qu'un peu plus de 300 participants et un peu moins d'une vingtaine de groupes.

Pourtant, il semble que la partie ne soit pas gagnée pour les policiers et que leur acharnement ait produit l'inverse de l'effet recherché : au lieu d'empêcher tous les motards sans distinction d'agir, les mécanismes de dissuasion mis en place au fil des ans semblent avoir découragé surtout les participants les moins engagés dans le crime. Pendant

ce temps, les groupes les plus durs, les mieux structurés et dont les membres se « spécialisent » dans des activités de réseaux plus difficiles à intercepter vont profiter au maximum de l'espace ainsi créé par les policiers, en recrutant les membres qui sont parvenus à éviter les arrestations — parce qu'ils sont soit plus habiles, soit plus chanceux — et en englobant le territoire laissé vacant.

Bien entendu, l'insécurité persiste... Si elle est tout à fait compréhensible en face de ce qui est différent, hors normes, les choses vont beaucoup plus loin lorsqu'il s'agit des motards. On a tellement voulu, du côté des policiers, édifier autour d'eux un mur, une réputation, une image d'insécurité qu'après presque cinquante ans, on pourra presque avoir l'impression d'avoir réussi ! Or, ce phénomène de construction d'un mythe de l'insécurité est d'autant plus alarmant que s'il semble réussir là, n'aurait-il pas réussi tout aussi bien ailleurs ? Jusqu'à quelle limite pouvons-nous faire confiance à des organisations que nous mandatons pour faire respecter un cadre dont logiquement nous devrions être les seuls à déterminer la forme et l'évolution au fil des transformations de la société ? Comment se fier à des organisations susceptibles de transformer des phénomènes sociaux pour donner à ce même cadre une forme qui n'a peut-être finalement pour but que la bonne santé et l'enflure de qui l'impose désormais ?

Marc Alain
Centre international de
criminologie comparée
Université de Montréal

Notes

- ¹ Traduction quasi littérale de « onepercenter » : le président de l'American Motorcycle Association, à qui l'on demandait quelle proportion des membres de son organisation pouvait être associée de près au style de vie projeté dans le reportage publié en juillet 1947 par la revue *Life* (et, plus tard, dans *The Wild One*, film de S. Kramer mettant en vedette Marlon Brando), donna le chiffre de 1%, qui, perçu surtout comme un compliment, fut aussitôt repris par ceux qu'il visait.
- ² « Mes premiers contacts avec un groupe de motards « hors-la-loi » frochèrent le désastre. Je rencontrai, à Calgary, des membres du club King's Crew, dans un atelier de mécanique de motocyclettes, en leur exprimant ma volonté de me tenir avec eux. La patience me manqua, et je me mis vite à poser un peu trop de questions. [...] Je me rendis rapidement compte que des étrangers, même des motards, ne se précipitent pas au devant d'un club, et que quiconque ne témoigne pas d'un niveau suffisant de discrétion est très vite remis à sa place » (Wolf, 1991 : 10-11. Notre traduction).
- ³ Les motards sont des sujets en or pour les reportages à sensation... Des groupes ont souvent vu leur réputation s'étendre très au-delà de l'effet recherché au départ, après la publication de reportages explosifs : Lowe (1988) montre comment, par exemple, l'implantation des Hell's Angels au Québec aurait très bien pu se faire à la suite d'un reportage très sensationnaliste paru dans le quotidien *Globe and Mail*, de Toronto, où l'on apprenait que le principal groupe de la province, les Satan's Choice, était désormais sous la tutelle des Outlaws américains, éternels rivaux des Hell's Angels.
- ⁴ « Les membres ne sortent donc que rarement en moto arborant leurs couleurs, sauf pour des occasions spéciales ; ils préfèrent voyager en voitures souvent luxueuses » (Fréchette, 1982 : 12).
- ⁵ « Pour un motard, sa moto est un médium de transformation personnelle, le point central de son identité. [...] Le motard trouve un sens à la vie à travers sa moto. Toute sa vie est orientée par l'utilisation de la moto, elle est sa toute première obligation, peu importe le reste » (Wolf, 1991 : 41. Notre traduction).
- ⁶ « Le goût du sang rend le meurtre facile pour de nombreux [Hell's] Angels. Il l'emporte même sur le lien fraternel à mesure que le club, soupçonneux, se

Rebels s'isolent volontairement sur le plan social, ils ne peuvent cependant pas le faire sur le plan économique » (Wolf, 1991 : 257-258. Notre traduction).

Bibliographie

ALAIN, Marc. 1992. *Les Motards « onepercenter » au Québec. Histoire de la contraction d'une population de 1968 à 1988*. Montréal, Université de Montréal, École de criminologie, mémoire de maîtrise inédit.

ALAIN, Marc. 1993. « Les bandes de motards au Québec : hypothèses du déclin d'une population », *Revue canadienne de criminologie*, 35, 4 : 407-435.

CURRAN, P. 1985. « Bikers Turn into Organized Criminals », *The Gazette* (Montréal), 14 septembre : A-1 et A-4.

FRÉCHETTE, P. 1982. « Dossier : les motards », *Sûreté*, 11, novembre : 8-13.

GABOURY, J. 1982. « Projet motards », *Sûreté*, 11, novembre : 14-16.

HILL, T. 1980. « Outlaw Motorcycle Gangs: A Look at a New Form of Organized Crime », *Canadian Criminological Forum*, 3 : 26-35.

KATZ, T. 1982. « Made in USA », *Sûreté*, 11, novembre : 17-26.

LAVIGNE, Y. 1988. *Hell's Angels, le clan de la terreur*. Montréal, Éd. de l'homme.

LOWE, M. 1988. *Conspiracy of Brothers*. Toronto, Seal Books.

MONTGOMERY, R. 1977. « The Outlaw Motorcycle Subculture », *Revue canadienne de criminologie*, 19, 4 : 356-361.

RCMP, 1987. « Outlaw Motorcycle Gangs », *Royal Canadian Mounted Police Gazette*, 49, 5.

REYNOLDS, F. 1967. *Freewheeling*. Frank. New York, Grove Press.

TREMBLAY, P., S. LAISNÉ, G. CORDEAU, B. MacLEAN et A. SHEW-SHUCK. 1990. « Carrières criminelles collectives : contraction d'une population délinquante (les groupes de motards) », *Criminologie*, 22, 2 : 65-85.

WOLF, D. R. 1991. *The Rebels. A Brotherhood of Outlaw Bikers*. Toronto, University of Toronto Press.

78

purge régulièrement de ses membres suspects. [...] Les Hell's Angels sont leur propres ennemis, et les pires » (Lavigne, 1988 : 264).

⁷ « La fratrie [*brotherhood*] exige un dévouement sans compromis de la part du probationnaire. En retour, ce dernier reçoit un soutien total quant à sa nouvelle identité de la part des membres en règle du groupe » (Wolf, 1991 : 100. Notre traduction).

⁸ « Selon Yves "Apache" Trudeau [...], au moins douze membres des Hell's Angels du Québec ont été exécutés par leur propres leaders parce qu'ils manquaient de discipline et donnaient mauvaise réputation à l'organisation en accumulant des dettes, en délaissant leur Harley-Davidson pour de rutilantes Cadillac ou Corvette, en passant des semaines sous l'effet des drogues » (Curran, 1985. Notre traduction).

⁹ « Les membres du chapitre newyorkais des Hell's Angels ont établi une relation unique avec les habitants de la East 3rd Street. Ceux-ci croient que les Hell's Angels tiennent les criminels loin de leur quartier et, en retour, ils les informent des activités policières ou suspectes qui se déroulent dans les environs » (rapport confidentiel du DEA, adressé à la Sûreté du Québec en 1975 ; notre traduction).

¹⁰ « Certains citoyens considèrent la présence des motards comme un élément positif de stabilisation, qui éloignerait les voleurs et les criminels locaux » (Wolf, 1991 : 167. Notre traduction).

¹¹ « L'une des questions qui m'étaient le plus souvent posées par les gens de l'extérieur était : "De quoi ces types vivent-ils ?" Presque tous s'attendaient à des histoires de drogue, de prostitution et de cambriolages. La plupart étaient passablement surpris d'apprendre que la majorité des membres en règle du groupe des Rebels étaient cols-bleus ou employés de commerce. [...] Si les membres du groupe des