



uOttawa

L'Université canadienne
Canada's university

FACULTÉ DES ÉTUDES SUPÉRIEURES
ET POSTDOCTORALES



FACULTY OF GRADUATE AND
POSTDOCTORAL STUDIES

Yann Vinette

AUTEUR DE LA THÈSE / AUTHOR OF THESIS

M.A. (sociologie)

GRADE / DEGREE

Département de Sociologie et d'Anthropologie

FACULTÉ, ÉCOLE, DÉPARTEMENT / FACULTY, SCHOOL, DEPARTMENT

Groupe de discussion dans l'univers virtuel: Communauté virtuelle ou non? Le cas du groupe de discussion *SportbikeWorld*

TITRE DE LA THÈSE / TITLE OF THESIS

Michèle Ollivier

DIRECTEUR (DIRECTRICE) DE LA THÈSE / THESIS SUPERVISOR

CO-DIRECTEUR (CO-DIRECTRICE) DE LA THÈSE / THESIS CO-SUPERVISOR

EXAMINATEURS (EXAMINATRICES) DE LA THÈSE / THESIS EXAMINERS

Ann Denis

Diane Pacom

Gary W. Slater

Le Doyen de la Faculté des études supérieures et postdoctorales / Dean of the Faculty of Graduate and Postdoctoral Studies

Groupe de discussion dans l'univers virtuel : communauté virtuelle ou non? Le cas du groupe de discussion *Sportbike World*

Yann Vinette

Thèse soumise à la
Faculté des études supérieures et postdoctorales
dans le cadre des exigences
de la maîtrise en sociologie

Département de sociologie
Faculté des sciences sociales
Université d'Ottawa

© Yann Vinette, Ottawa, Canada, 2006



Library and
Archives Canada

Bibliothèque et
Archives Canada

Published Heritage
Branch

Direction du
Patrimoine de l'édition

395 Wellington Street
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

395, rue Wellington
Ottawa ON K1A 0N4
Canada

Your file *Votre référence*
ISBN: 978-0-494-25837-8
Our file *Notre référence*
ISBN: 978-0-494-25837-8

NOTICE:

The author has granted a non-exclusive license allowing Library and Archives Canada to reproduce, publish, archive, preserve, conserve, communicate to the public by telecommunication or on the Internet, loan, distribute and sell theses worldwide, for commercial or non-commercial purposes, in microform, paper, electronic and/or any other formats.

The author retains copyright ownership and moral rights in this thesis. Neither the thesis nor substantial extracts from it may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

AVIS:

L'auteur a accordé une licence non exclusive permettant à la Bibliothèque et Archives Canada de reproduire, publier, archiver, sauvegarder, conserver, transmettre au public par télécommunication ou par l'Internet, prêter, distribuer et vendre des thèses partout dans le monde, à des fins commerciales ou autres, sur support microforme, papier, électronique et/ou autres formats.

L'auteur conserve la propriété du droit d'auteur et des droits moraux qui protègent cette thèse. Ni la thèse ni des extraits substantiels de celle-ci ne doivent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

In compliance with the Canadian Privacy Act some supporting forms may have been removed from this thesis.

Conformément à la loi canadienne sur la protection de la vie privée, quelques formulaires secondaires ont été enlevés de cette thèse.

While these forms may be included in the document page count, their removal does not represent any loss of content from the thesis.

Bien que ces formulaires aient inclus dans la pagination, il n'y aura aucun contenu manquant.


Canada

Tables des matières

Résumé	iv
Remerciements	v
Introduction	1
Chapitre I : Cadre théorique	9
Chapitre II : Méthodologie	18
Choix du groupe de discussion	18
Sélection des messages	20
Méthode d'analyse	23
Opérationnalisation du concept de communauté virtuelle	25
Chapitre III : L'éthique	33
Chapitre IV : Description des participants, fonctionnement du groupe et classification des discussions	38
Classification des discussions	40
Chapitre V : Analyse	43
5.1 Participation active et régulière	43
La période du 1 ^{er} au 14 décembre 2004	44
La période du 1 ^{er} au 14 juin 2005	47
Comparaison entre la période de 2004 et 2005	51
5.2 Culture et valeurs communes	53
Le langage	53

Les images	61
Les <i>war stories</i>	64
De la vitesse au style	67
Sécurité et vitesse, une équation imprévisible	73
Consommation	80
5.3 Le groupe se perçoit comme entité distincte d'autres groupes	83
Motocyclistes	83
Utilisateurs de motocyclettes sportives	87
<i>Sportbike World</i>	92
Homme d'action héroïque	95
5.4 L'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels	98
5.5 Conflits et résolution de conflits	104
Conclusion	113
Bibliographie	119
Annexes	122

Résumé

Ce travail a pour but d'examiner la thèse selon laquelle il y a une baisse du capital social dans la société nord-américaine, en tenant compte des technologies de communications qui offrent aux individus une toute nouvelle façon d'interagir les uns avec les autres. Ces échanges entre individus peuvent entraîner la formation de communautés virtuelles.

Afin de déterminer si des communautés existent dans le monde virtuel, nous avons effectué une analyse qualitative et quantitative du contenu des interactions verbales entre les membres du groupe de discussion *Sportbike World*, groupe de discussion ayant comme sujet la motocyclette sportive. Pour ce faire, plusieurs dimensions d'une communauté virtuelle furent étudiées. L'analyse a permis de conclure que le groupe de discussion forme une communauté virtuelle, que des liens virtuels entre les participants existent, ce qui permet d'affirmer qu'il y a création de cohésion sociale.

Remerciements

En premier lieu, j'aimerais remercier ma directrice de thèse, Michèle Ollivier, qui m'a grandement aidé tout au long de cette aventure. Elle a su me guider et m'offrir de précieux conseils. Je n'aurais pu demander mieux comme directrice de thèse.

Aux membres du jury, Ann Denis et Diane Pacom, expertes dans leur domaine respectif, qui m'ont offert plusieurs conseils et suggestions pour améliorer ce projet.

À ma copine, Maryse Choquette, qui fut dédiée à ma réussite. Son soutien moral fut indispensable en plus du fait d'avoir investi d'innombrables heures à la lecture et la correction de cette thèse.

J'aimerais aussi remercier mes parents qui m'ont constamment encouragé durant ce projet.

Derniers, mais non les moindres, tous ceux qui m'ont aidé au long de mes études, amis, professeurs et enseignants.

Je vous remercie.

Groupe de discussion dans l'univers virtuel : communauté virtuelle ou non? Le cas du groupe de discussion *Sportbike World*

La notion de capital social s'avère intéressante à étudier dans la société contemporaine puisque celle-ci fut modifiée par l'arrivée des télécommunications de masse. Celles-ci ont changé la façon dont les individus interagissent, éliminant la distance physique comme barrière à la communication. Le capital social est défini par Putnam comme étant «des caractéristiques de l'organisation sociale telles que des réseaux, des normes et la confiance sociale qui facilitent la coordination et la coopération pour un bénéfice mutuel» (1995: 67, traduction de l'auteur). Selon cet auteur, il y a une diminution du capital social dans la société américaine. En d'autres mots, les gens ne sont plus aussi engagés au niveau de l'organisation sociale qu'ils l'étaient autrefois, ce qui laisse place à l'individualisation.

Toutefois, d'après Gattiker (2001), même si nous vivons dans l'espace et le temps du monde réel, Internet a permis de créer un monde parallèle, le cyberspace. Dans celui-ci, des individus se joignent à d'autres pour interagir avec ceux qui partagent leurs intérêts. Cet auteur définit le cyberspace comme un lieu mnémonique offrant aux utilisateurs un environnement interactif fait par ordinateur. Il est donc possible de créer des liens virtuels entre des individus qui sont séparés par d'importantes distances physiques.

C'est dans cette optique que Quan-Haase et Wellman (2002) affirment que l'énoncé de Putnam ne reflète pas la réalité, car d'après Wellman et al. (1996), les réseaux informatiques deviennent des réseaux sociaux. Ce qu'il entend par là est que les réseaux informatiques servent à la fois à unir des ordinateurs, mais aussi les individus qui les utilisent, c'est-à-dire qu'ils sont source de création de capital social. Sans ces réseaux informatiques, ces individus n'auraient pas créé de liens avec les autres. C'est en ce sens que les réseaux informatiques deviennent des réseaux sociaux.

En fait, selon Quan-Haase et Wellman (2002), il existe trois impacts possibles d'Internet sur le capital social, soit qu'il transforme le capital social, qu'il le diminue ou qu'il le complète. Selon ces auteurs, la notion selon laquelle Internet transforme le capital social est liée au fait que celui-ci modifie la nature du contact social, des groupes locaux pouvant avoir une grande solidarité avec de petits groupes plus dispersés, sur la base des intérêts et des goûts des individus. Ils forment donc des réseaux d'intérêts. L'idée selon laquelle Internet le diminue est liée à la notion que les individus ont modifié leurs activités, créant du capital social par l'entremise d'activités plus individualistes. Toutefois, les auteurs mentionnent que cette notion n'est pas appuyée par la recherche empirique, mais plutôt par des déductions (2002 : 7). Enfin, le fait qu'Internet complète le capital social, que les auteurs croient être l'hypothèse la plus plausible à court terme, repose sur l'idée que la technologie offre une alternative avec laquelle les gens peuvent socialiser. Donc, elle ne remplace pas les relations face à face, mais y ajoute une nouvelle dimension. La notion qu'Internet complète le capital social permet aux

individus de conserver les relations qu'ils possèdent tout en créant de nouvelles relations virtuelles.

Dans la perspective où les ordinateurs permettent la rencontre entre les gens, quand certaines conditions sont réunies, les liens virtuels entre les individus peuvent mener à la création de communautés virtuelles. H. Rheingold (1998), l'un des pionniers dans l'élaboration de ce concept, définit les communautés virtuelles comme étant «des agrégations sociales qui émergent d'Internet lorsqu'il y a un nombre suffisant d'individus qui maintiennent des discussions publiques pour une période assez longue, avec suffisamment d'émotions humaines pour former des réseaux de relations personnelles dans le cyberspace» (Rheingold, 1998, traduction de l'auteur). Le fait d'avoir de l'interaction soutenue, avec suffisamment d'émotions, avec d'autres individus dans l'univers virtuel crée de véritables relations entre ceux-ci. Les communautés virtuelles seraient donc un moyen de création de capital social.

Toutefois, Putnam (1995) est d'avis que se rencontrer dans un forum électronique n'est pas l'équivalent des rencontres face à face, dans le sens où il suppose que les liens virtuels ne produisent pas le même niveau de capital social. Selon Wellman et Gulia (1999), par contre, l'univers virtuel permet la formation et le maintien de liens sociaux entre individus, puisque les réseaux sociaux entre ceux-ci ne sont plus limités par la distance physique. Les réseaux de relations sociales deviennent donc une composante importante du capital social. Plutôt que de mettre exclusivement l'accent sur les normes communes, la réciprocité et l'engagement communautaire, Wellman et

Gulia (1999) accordent une plus grande attention aux réseaux sociaux dans lesquels s'insèrent les individus, élargissant ainsi la notion de capital social (Bouchard et al., 2006).

Afin de déterminer si les communautés virtuelles existent et si elles produisent du capital social, on peut examiner une culture particulière, celle des motocyclistes¹. En effet, Schouten et McAlexander (1995) ont démontré qu'ils forment une des sous-cultures de consommation de la société nord-américaine. Une sous-culture de consommation est un sous-groupe d'individus de la société qui se forme par le biais d'une classe de produits, d'une marque ou d'une activité de consommation. Le concept de sous-culture quant à lui sert à caractériser la culture particulière d'un sous-groupe qui possède des traits culturels communs à l'ensemble de la société, ainsi que des traits spécifiques qui lui sont propres (Dictionnaire de sociologie, 1995 : 77). L'étude des sous-cultures de consommation sert à mieux comprendre un phénomène social important à toute société : la cohésion sociale (Schouten et McAlexander, 1995 : 43), source de capital social.

Les individus qui participent à cette sous-culture de consommation sont tous unis par un objet en particulier : la motocyclette. Ce qui constitue à priori le motocycliste est sa motocyclette, qui à la base est un moyen de transport. La recherche de Schouten et McAlexander a été réalisée par une étude de terrain, fondée sur l'observation participante des groupes de motocyclistes aux États-Unis. Ils ont pris part de façon progressive à la sous-culture de motocyclette. Ils se sont joints à des groupes de

¹ Par motocycliste, on entend toute personne utilisant une motocyclette comme moyen de transport.

motocyclistes, ont participé à des randonnées de groupes et à des festivités pour comprendre le fonctionnement de cette sous-culture de consommation. Ils ont démontré que les sous-cultures de consommation sont un moyen de comprendre les consommateurs et la façon donc ils organisent leur vie et leurs identités (Shouten et McAlexander, 1995 : 43).

Les réseaux virtuels permettent aux individus faisant partie de ces sous-cultures d'échanger avec d'autres personnes qui ont les mêmes intérêts sans être restreints par des distances physiques. Selon la définition de Rheingold donnée précédemment, on peut supposer que les forums Internet portant sur les motocyclettes peuvent constituer des communautés virtuelles puisque les participants à ces discussions sont tous reliés par un intérêt particulier, la motocyclette. Ceux-ci partagent leurs expériences personnelles tout en ayant la possibilité de créer des liens virtuels avec les autres. Puisqu'ils dédient leur temps à des conversations portant sur ce moyen de transport, on suppose donc qu'ils véhiculent des sentiments et des émotions envers la motocyclette pendant les discussions.

Par contre, il devient important de mentionner que ce n'est pas tout groupe sur Internet qui forme une communauté virtuelle. Herring (2004) relève le fait que, souvent, on suppose que les groupes sur Internet forment des communautés virtuelles sans toutefois avoir étudié si c'était le cas. Ce n'est donc pas parce qu'il existe des lieux d'échange d'informations pour motocyclistes sur Internet et que les réseaux informatiques peuvent créer des liens sociaux, qu'il existe une ou des communautés

virtuelles de motocyclistes. Est-ce qu'il existe des communautés virtuelles où le lien principal qui unit les individus est la motocyclette? C'est à cette question principale que cette recherche tentera de répondre.

Un groupe d'individus en particulier sera étudié : le groupe de discussion *Sportbike World* situé au www.sbw.sportbikes.com. Donc, on se pose précisément la question à savoir si les individus qui participent au groupe de discussion www.sbw.sportbikes.com constituent une communauté virtuelle. Pour ce faire, une analyse de contenu qualitative et quantitative des interactions verbales entre les participants sera effectuée.

D'une part, l'étude des motocyclistes s'avère intéressante puisque c'est un phénomène qui fait partie de notre culture populaire. Par exemple, le 6 juillet 2006, le moteur de recherche Google avait identifié environ 64 millions de pages pour la requête du terme *motorcycle* et 358 000 pour le terme *motocyclette*. De plus, selon Osgerby, les motocyclistes sont devenus des icônes dans la société nord-américaine, puisqu'ils sont devenus les derniers héros/antiéros de cette société. Ils ont représenté les idéaux de confiance (*confidence*), d'ingéniosité (*resourcefulness*) et de liberté individuelle (*individual liberty*) (Osgerby, 2005 : 8). Ce sont des individus qui sont perçus comme n'étant pas soumis aux lois de la société. Le motocycliste est signe de liberté.

The biker stands tall as one of modern America's most powerful icons. The last American hero/antihero, the biker's image of trenchant independence and rugged individualism harks back to the mythic figures of the cowboy and the Western pioneer. Davie Crockett, Wyatt Earp, and

Jesse James have long since bitten the dust, but the biker has assumed their mantle. Just as the hardy frontiersman personified the sense of personal freedom and robust self-reliance at the heart of the American Dream, the biker has come to symbolize American ideals of confidence, resourcefulness, and individual liberty. (Osgerby, 2005 : 8)

Ceci démontre qu'il existe un véritable intérêt pour ce sujet dans le monde réel et virtuel. Par contre, nos recherches dans les écrits scientifiques ont révélé que les motocyclistes, plus particulièrement les motocyclistes sportifs, n'étaient pas un sujet sur lequel il y a beaucoup d'études.

D'autre part, il est intéressant d'étudier un groupe basé sur un objet de consommation puisqu'on a souvent pensé que des liens sociaux pouvaient être créés par la classe sociale, le sexe de l'individu ou par une profession, mais des liens tissés par les goûts, plus spécifiquement par un produit consommé, s'avèrent possibles uniquement dans une société de consommation (Schouten et McAlexander, 1995 : 43).

Se demander si un groupe constitue une communauté peut sembler banal, mais lorsque les liens d'interaction entre des individus se retrouvent sur Internet, il devient beaucoup plus difficile de savoir si ceux-ci forment une communauté ou non (Liu, 1999). Par cette recherche, on espère augmenter le savoir scientifique collectif au sujet des motocyclistes et des communautés virtuelles et, plus largement, de la cohésion sociale dans le monde contemporain. Des théories opposées ont été formulées par rapport à celle-ci selon lesquelles on assiste à une désagrégation de la cohésion sociale,

tel qu'avancé par Putnam (1995), ou à sa transformation dans l'univers virtuel, tel qu'expliqué par Wellman et Gulia (1999).

Cette recherche débutera par un survol des théories existantes sur les communautés virtuelles pour ensuite adopter un modèle précis de celles-ci. Il importera ensuite de présenter la méthode utilisée pour réaliser cette étude, tout en prenant soin de suivre les normes de l'éthique de recherche. Une description des participants, du fonctionnement du groupe et de la classification des messages suivra dans le but de donner un aperçu général du groupe de discussion. L'analyse de *Sportbike World* sera faite à partir de catégories d'analyse précises proposées par Herring (2004) soient : la participation active et régulière des membres; la culture et les valeurs communes qu'ils possèdent; s'ils se perçoivent comme une entité distincte d'autres groupes; s'il existe une hiérarchie, une gouvernance et des rituels ou encore si les membres occupent des rôles au sein du groupe; et enfin, s'il existe des conflits au sein du groupe et le mode de leur résolution. Toutes ces catégories d'analyse permettront de déterminer si le groupe de discussion *Sportbike World* forme une communauté virtuelle et de contribuer aux débats sur la cohésion sociale dans le monde contemporain.

Chapitre I : Cadre théorique

Ce chapitre a pour but d'approfondir le concept de communauté virtuelle en faisant une recension des écrits pour ensuite expliquer les dimensions de ce concept qui seront retenues pour l'analyse du groupe de discussion *Sportbike World*. Pour ce faire, on étudiera les faiblesses du concept de communauté virtuelle pour ensuite examiner différents modèles. Enfin, on expliquera le modèle d'analyse d'une communauté virtuelle retenu et ses composantes.

Le concept de communauté virtuelle est grandement utilisé dans le monde des affaires et du marketing (Gattiker, 2001). Toutefois, d'après G. Latzko-Toth et S. Proulx (2000), il s'agit d'un terme vague qui est généralement défini de façon floue. C'est la raison pour laquelle le concept de communauté virtuelle est critiqué par certains, puisque celui-ci reste sans définition largement acceptée. Il arrive aussi que la définition de ce terme ait comme fondement la notion plus archaïque de communauté, c'est-à-dire qu'on se base parfois sur une définition désuète pour déterminer ce qu'est une communauté virtuelle. Selon Maloney-Krichmar et Preece (2005), c'est dans cette optique que les chercheurs ont dû adapter cette définition pour la moderniser dans le but de bien cerner ce concept. Bien que dans le passé, la notion de communauté fut basée sur des relations de type face à face, il faut maintenant tenir compte du fait que la communication se déroule aussi par le biais de la technologie. La communauté n'est donc plus restreinte par l'espace ni par le temps grâce à l'avènement du transport moderne ainsi que des télécommunications.

Les auteurs ayant des opinions divergentes au sujet des communautés virtuelles ont pu être classifiés selon trois axes de pensée par G. Latzko-Toth et S. Proulx, soient «la représentation, la résolution et l'hybridation» (2000 : 107). Les auteurs qui souscrivent au premier axe assimilent la communauté virtuelle à une fiction ainsi qu'à une imitation du monde réel. Pour des auteurs tels que Heim (1993), Morse (1998), et bien d'autres, la communauté virtuelle ne peut exister dans les faits puisque, pour eux, il manque une composante clé pour former une communauté, soit les relations face à face. L'échange est donc exempt de sentiments, de véritable interaction humaine. Pour d'autres auteurs, tels que Rheingold (1995) et Lévy (1997), dont la pensée est classifiée selon l'axe de la résolution, la communauté virtuelle est le lieu où les désavantages du monde réel, par exemple les différentes limitations liées au genre, à l'identité sexuelle ou à la classe sociale, sont inexistantes. Bref, la communauté virtuelle est une contrepartie utopique de la communauté réelle, car les obstacles à la création de liens sociaux sont éliminés. Il n'y a donc pas de division entre les gens sauf, par exemple, sur la base de leurs intérêts. Enfin, ceux qui souscrivent au concept d'hybridité des communautés virtuelles évoquent que les communautés ne peuvent exister exclusivement dans le monde virtuel, puisque souvent c'est une partie du monde réel qu'on apporte dans le virtuel (Latzko-Toth et Proulx, 2000 : 107-110). On retrouve dans cette optique plusieurs auteurs dont Herring (2004) et Wellman et Gulia (1999).

Dans cette recherche, la perspective adoptée sur les communautés virtuelles est celle de l'hybridation, puisqu'on examine si un groupe de discussion portant sur une

activité du monde réel constitue en soi une communauté virtuelle. On ne veut pas démontrer que les caractéristiques personnelles des individus influencent leur participation au monde virtuel, puisqu'on ne connaît pas leur vie hors ligne. Par contre, une certaine continuité entre la vie hors ligne et le monde virtuel existe puisque la motocyclette est un objet du monde réel.

Dans le cadre de cette étude, où l'objectif est d'étudier un groupe de discussion sur Internet pour découvrir si celui-ci forme une communauté virtuelle, il est impératif de choisir un cadre d'analyse, même s'il y a des débats sur le concept de communauté virtuelle. Un modèle d'analyse, celui de S. Herring (2004), qui, d'après Latzko-Toth et Proulx (2000), adopte la conception hybride d'une communauté virtuelle, fut retenu pour cette étude. Ce modèle fut sélectionné, car c'est le modèle d'analyse qui est le mieux étayé, le plus complet d'après les recherches effectuées. Herring a créé un modèle d'analyse des dimensions d'une communauté virtuelle en retenant les critères utilisés le plus fréquemment par une gamme d'auteurs. Selon elle, on retrouve dans les écrits scientifiques six composantes permettant d'identifier les communautés virtuelles. Elles sont :

1) *Une participation active et régulière à un groupe*

Cette composante est primordiale, puisque ce point renvoie directement à la définition d'une communauté virtuelle avancée par H. Rheingold, à savoir qu'il doit y avoir plusieurs personnes qui conversent pour qu'une communauté virtuelle puisse exister. Les communautés virtuelles sont ainsi basées sur le langage. C'est par le langage que

les individus interagissent, le plus souvent par le langage écrit (Herring, 2004). De plus, Mackinnon (1992), cité par Watson (1997 : 106), avance l'argument que la fréquence et la régularité des messages créés dans les *newsgroup* sont signe d'une stabilité et d'une longévité de la communauté.

2) *Une culture, une histoire, des buts, des normes et des valeurs communes*

Cette composante porte sur l'homogénéité des membres de la communauté virtuelle. Notamment, en étudiant Baym (1995) et Bakhtin (n.d), Nessim Watson (1997 : 106) affirme que les utilisateurs des groupes de discussion dans le milieu virtuel créent des significations qui leur sont propres. Celles-ci se retrouvent sous forme de jeux de langage, d'expressions, d'abréviations et de farces internes au groupe (*inside jokes*). On peut donc supposer que les individus à l'intérieur du groupe créent un langage qui leur est propre. Par exemple, les motocyclistes surnomment les automobiles des *cages*, puisque celles-ci emprisonnent les automobilistes. L'utilisation de ces termes peut être difficile à comprendre par une personne qui est en dehors de ce contexte.

De plus, c'est en se donnant des conseils, en partageant leurs expériences avec les autres, que les membres peuvent s'entraider. C'est donc en utilisant des *war stories*, comme le dit Robert Faulkner dans une étude du milieu du cinéma à Hollywood, que les membres créent des liens entre eux et ainsi forment une communauté virtuelle. Selon Faulkner, les *war stories* «offrent aux nouveaux venus et aux personnes bien établies un discours professionnel qui leur permet d'articuler et de réconcilier leurs divergences» (Faulkner, 1983 : 165, traduction de l'auteur). Ce dernier dit aussi que le partage des

war stories permet aux individus de comprendre les notions entourant le groupe dont ils font partie (Faulkner, 1983 : 165). De plus, ces histoires permettent aux individus d'élever leur statut au sein du groupe à travers le partage de leurs expériences.

3) Du support, de la solidarité et une réciprocité entre les membres

Cette composante porte sur les liens positifs qui sont établis entre les membres, bref on envisage ici la collaboration entre les membres. Tout comme dans une communauté réelle, les membres s'aident les uns les autres.

4) De la critique, du conflit et des moyens de résolution de conflits

Contrairement au critère précédent, celui-ci traite des différends entre les individus. On suppose donc que dans une communauté, des désaccords existent. On suppose qu'il existe des moyens de résoudre ces désaccords. La résolution de conflits complète la troisième composante de l'étude d'une communauté virtuelle, le support entre les membres du groupe.

5) Le groupe se perçoit comme entité distincte d'autres groupes

Cette composante porte sur la perspective des membres du groupe par rapport à eux-mêmes en tant qu'êtres différents des autres. De façon générale, ceci renvoie à l'identité de ce groupe. C'est donc la formation du «nous» qui peut être construit par rapport à autrui, c'est-à-dire en opposition à un autre groupe. Le sentiment de communauté et/ou l'attachement émotionnel partagé par les membres sont des composantes clés du concept de communauté virtuelle (Blanchard, 2004).

En Amérique du Nord, le motocycliste est souvent associé à une image de masculinité qui fut influencée par les films hollywoodiens tels que *Easy Rider*. Ces films ont aidé à former une image du motocycliste, qui fut adoptée par les groupes de motards criminels. Dans ces deux cas, les motocyclistes sont perçus comme étant des individus qui n'obéissent pas aux lois de la société, qui sont souvent dangereux. Bref, ils sont déviants (Fuglsang, 1997). Dans leur étude d'une sous-culture de consommation de Harley-Davidson, Schouten et McAlexander (1995) ont aussi relevé certaines valeurs associées à la motocyclette. D'après ceux-ci, les gens s'associent à cette sous-culture de consommation parce qu'ils en partagent les valeurs et les principes culturels. Par exemple, on retrouve les valeurs de la liberté personnelle, du patriotisme et de l'héritage américain.

De plus, Schouten et McAlexander (1995) ont aussi démontré que les valeurs associées aux motocyclistes sont reliées à la masculinité. Le modèle de masculinité retenu dans cette recherche est celui de l'homme d'action héroïque (*man-of-action heroes*) développé par D. Holt et C. Thompson (2004). Ceux-ci identifient trois modèles de masculinité dans la culture populaire, soient : le travailleur (*bread-winner*), le rebelle (*rebel*) et l'homme d'action (*man-of-action*). Le modèle du rebelle est un modèle de masculinité où l'individu sort des normes de la société. Dans un sens, il devient libre des contraintes imposées par la société. C'est à ce type de masculinité que le motocycliste est le plus souvent associé tandis que de l'autre côté de la médaille, on retrouve un autre type de masculinité que les auteurs définissent comme étant le

travailleur. Cette masculinité est caractérisée par le fait que l'homme doit répondre aux besoins de sa famille et ce, en ayant un bon emploi. Selon les auteurs, les deux premiers modèles ont des failles et c'est la raison pour laquelle le troisième modèle, l'homme d'action, est apparu au courant des années.

De façon générale, la faille du modèle du rebelle est que l'individu est vu comme étant irresponsable, incapable de se soumettre aux normes de la société. En ce qui a trait au travailleur, l'homme est complètement soumis aux normes de la société, ce qui le rend faible. C'est la raison pour laquelle le modèle de l'homme d'action se présente comme une solution aux déficiences des deux autres modèles. Ce modèle sous-entend que les hommes ne sont ni rebelles ni travailleurs, mais utilisent une combinaison des meilleurs éléments de chaque modèle pour définir leur masculinité (Holt et Thompson, 2004 : 7). Il est alors possible que le concept de masculinité soit un outil utile à l'étude des communautés virtuelles puisque, dans le cas des motocyclistes, la masculinité leur est associée. Cette section a donc pour but d'examiner si les membres se perçoivent comme entité distincte d'autres groupes et comment leur identité se développe. Il est à souligner que la masculinité est une composante de l'identité, mais elle n'est pas la seule.

6) L'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels

On prévoit que, dans une communauté virtuelle, les gens adoptent des rôles de façon volontaire ou involontaire tout comme dans une communauté réelle, ce qui entraîne la création d'une hiérarchie entre les individus. Un rôle est défini comme étant : «[...] des

conduites ou [...] des modèles de conduite qui relèvent d'une affirmation identitaire et d'un processus d'interaction entre les individus et la structure sociale» (Dictionnaire de sociologie, 1999 : 460). En d'autres mots, un rôle est la position sociale qu'un individu occupera soit volontairement ou involontairement tout en s'acquittant des obligations associées à celle-ci (Oxford Dictionary of Sociology, 2005 : 569). Dans un groupe de discussion, certains individus peuvent adopter un rôle d'expert lorsqu'ils ont un savoir dans un domaine particulier et qu'ils le partagent avec les autres, par exemple, le rôle d'expert technique, qui est une personne ayant des connaissances en mécanique de la motocyclette. Le rôle de modérateur est quant à lui prédéterminé par l'administrateur du site Internet.

En ce qui a trait aux rituels, ceux-ci se définissent comme étant un modèle de comportement souvent répété qui est exécuté au temps approprié et qui peut nécessiter l'usage de symboles (Oxford Dictionary of Sociology, 2005 : 568). C'est-à-dire que c'est une action régulière pratiquée par des individus et pouvant avoir une valeur symbolique. Par exemple, dans le monde réel, un rituel de motocyclistes est le salut de la main lorsqu'ils se croisent sur les routes. Les rituels tels que le salut peuvent aussi prendre une importance dans le monde virtuel.

Il faut souligner que les communautés virtuelles ne contiennent pas toutes ces catégories au même niveau. Par exemple, on peut retrouver plus de conflits dans certaines communautés alors que d'autres seront caractérisées par un très fort sentiment de solidarité. Par conséquent, il est possible qu'il existe divers types de communautés

virtuelles. Il est donc nécessaire d'adapter certaines de ces catégories pour une analyse du groupe de discussion choisi. Le prochain chapitre expliquera la méthodologie de l'étude.

En résumé, le groupe de discussion *Sportbike World* sera analysé par l'entremise des critères d'une communauté virtuelle élaborés par S. Herring, soit la participation active et régulière des membres; la culture et les valeurs communes; la perception du groupe comme étant une entité distincte des autres groupes; l'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels; et les conflits et la résolution de conflits. Ces critères seront analysés dans le but de déterminer si ce groupe de discussion est en fait une communauté virtuelle. Le prochain chapitre décrit par quels moyens les composantes mentionnées ci-dessus ont été utilisées pour réaliser notre analyse.

Chapitre II : Méthodologie

Le but de cette analyse étant de déterminer si un groupe de discussion de motocyclistes constitue une communauté virtuelle, il est nécessaire de présenter le processus utilisé pour la réaliser. Dans ce chapitre, on explique comment le groupe de discussion *Sportbike World* fut sélectionné et comment les périodes d'étude ont été délimitées. Ensuite on présente comment l'analyse s'est effectuée, avec l'aide de quels outils. Enfin, on procédera à l'opérationnalisation du concept de communauté virtuelle.

Choix du groupe de discussion

Comme mentionné précédemment, le groupe de discussion étudié est *Sportbike World* situé au www.sbw.sportbikes.com. Le groupe de discussion *Sportbike World* existe depuis environ 1999² selon son site hôte, Sportbikes.com. Il s'agit d'un groupe de discussion sur Internet de type babillard (*bulletin board*) auquel on a accès par l'entremise d'un logiciel de navigation du *World Wide Web* tel que Mozilla Firefox ou Microsoft Internet Explorer. Tout d'abord, ce site s'avère facile à trouver sur Internet par le moteur de recherche de Google avec la requête «sportbike discussion group». En faisant cette requête, le site est affiché dans la première page de Google, ce qui signifie qu'il est facile d'accès au public.

Ce groupe de discussion n'est pas seulement facile d'accès, il est aussi populaire. Il y a un grand nombre d'individus membres du site. En effet, le 24 juillet 2005, le site

² Sportbikes.com ne donne pas une date plus précise.

affichait qu'il y avait 32 706 membres inscrits à ce groupe de discussion. Il y a aussi plusieurs messages créés dans ce groupe de discussion. Par exemple, au cours du mois d'avril 2005, il y a eu 6 515 messages. Ces observations indiquent que le site de www.sbw.sportbikes.com est populaire et bien établi sur Internet. La facilité d'accès au site, la popularité de celui-ci et le fait qu'il existe depuis plusieurs années sont les raisons pour lesquelles ce groupe de discussion fut choisi pour l'analyse.

Le groupe de discussion est géré par *Sportbikes.com* qui est un site commercial. Il est à noter que le site gère deux groupes de discussion, *Sportbike World* (www.sbw.sportbikes.com) et *E-sportbikes* (<http://www.sportbikes.com/wwwthreads/index.php?Cat=0>), en plus d'offrir un magazine électronique à ses membres. Un des buts principaux du site est de promouvoir le *Sportbike Riders Association*, une association dédiée aux amateurs de motocyclettes sportives. La mission de celle-ci est la suivante :

MISSION: The Sportbike Riders' Association is the nation's largest sportbike organization put together to promote and protect sportbiking and influence the industry for the benefit of sportbikers. Through the unity of our performance enthusiasts members spanning across the USA and beyond, we will show manufacturers and the public that we are a respected group of riders who demand the best in product technology, while providing the members security on the road, discounts for a complete array of needs all packaged around the unity of the club. (sportbikes.com)

Les raisons pour lesquelles *Sportbike World* fut choisi pour l'étude sont qu'il est facile d'accès et qu'il est bien établi dans l'univers virtuel. De plus, il y a beaucoup de

membres qui sont inscrits au site et qui créent beaucoup de messages, ce qui veut donc dire que celui-ci est actif.

Sélection des messages

Puisque les utilisateurs créent, sur une base régulière, une abondance de messages, il est impossible d'étudier tous les messages affichés au groupe de discussion de *Sportbike World* (www.sbw.sportbikes.com). Par exemple, comme mentionné précédemment, au mois d'avril 2005, il y a eu 6 515 messages affichés. Il est important de mentionner qu'il n'est pas possible de choisir des discussions et/ou des messages de façon aléatoire, puisqu'on veut étudier la structure des discussions. Il faut donc délimiter une période de temps pour l'analyse. Deux périodes temporelles aux fins de cette étude ont été sélectionnées pour recueillir l'information la plus représentative du groupe de discussion. Ces deux périodes temporelles sont de deux semaines chacune, elles comprennent toutes les discussions où le dernier message inscrit figure dans l'espace de temps choisi. La raison pour laquelle deux périodes d'analyse furent choisies est qu'on croit que les sujets des discussions vont varier durant l'année, puisque le climat pourrait empêcher plusieurs motocyclistes d'utiliser leur motocyclette durant certaines périodes de l'année.

Puisque beaucoup de motocyclistes vivent dans des endroits où les conditions climatiques les empêchent d'utiliser leur motocyclette pour la période hivernale, il devient intéressant de recueillir de l'information durant cette période de temps. «La saison morte» de la motocyclette varie selon l'emplacement géographique, mais en

Amérique du Nord, la période de décembre à janvier s'avère la période climatique la plus froide. On suppose donc que les discussions durant la période hivernale seront différentes des autres périodes puisque les utilisateurs du groupe de discussion qui habitent les régions plus nordiques ne peuvent utiliser leur motocyclette et, par conséquent, discuter de l'utilisation de leur motocyclette. La période que nous allons observer ira donc du 1^{er} au 14 décembre 2004.

En contrepartie, l'autre période étudiée est la période estivale puisque cette période climatique s'avère propice à l'utilisation des motocyclettes. On a choisi la période du 1^{er} au 14 juin 2005 pour l'étude. Par ce fait, on suppose que c'est aussi la période où il y a le plus de nouveaux venus qui s'intéressent à se procurer une motocyclette pour la première fois, c'est-à-dire c'est la période où les gens décident de devenir motocyclistes. Cette arrivée de nouveaux individus dans le groupe de discussion est intéressante puisqu'une toute nouvelle dynamique est créée : les relations entre néophytes et connaisseurs de motocyclette. Ces messages de types néophytes et experts sont apparents dans le groupe de discussion puisqu'on peut relever plusieurs discussions où quelqu'un demande de l'information ou de l'aide.

En étudiant deux périodes temporelles opposées, on suppose que les dynamiques créées par les acteurs seront différentes. Ceci pourrait impliquer que les groupes de discussion ne sont pas statiques, mais bien dynamiques, qu'ils évoluent, se transforment à travers le temps. L'inverse serait tout aussi intéressant, à savoir qu'il n'y a pas de différentes dynamiques entre les périodes temporelles.

Le groupe de discussion est composé de 57 différentes sections, chacune ayant un thème de conversation spécifique. Ceux-ci traitent de sujets divers tels les manufacturiers de motocyclettes, des associations de motocyclistes et de thèmes hors motocyclettes. Brefs, il existe une panoplie de sujets abordés par ce groupe de discussion. En raison du nombre élevé de messages contenus dans l'ensemble des sections pour les deux périodes temporelles choisies, il a été nécessaire de limiter la portée de cette étude. Une section spécifique du forum sera donc étudiée. Celle-ci est nommée *Daily Rider*. Elle a pour sujet «Anything from riding to work, to Sunday rides through the canyons», mais en pratique c'est la section générale de ce forum de discussions. C'est la raison pour laquelle elle fut choisie. De plus, cette section contient le plus grand nombre de discussions et de messages concernant les motocyclettes sportives, ce qui laisse supposer que cette section est centrale au groupe de discussion.

L'étude des discussions de *Sportbike World* nous a permis de relever que sa section *Daily Rider* est un lieu où les membres discutent de sujets liés à la motocyclette. Évidemment, si les messages étudiés n'avaient pas eu de liens avec l'intention générale du forum, on n'aurait pas pu utiliser *Sportbike World* pour l'analyse puisque l'objectif est d'analyser des discussions portant sur les motocyclettes et les motocyclistes.

Donc, les discussions étudiées de *Sportbike World* sont celles de la section *Daily Rider* dont le dernier message s'est terminé dans les périodes du 1^{er} au 14 décembre 2004 et celle du 1^{er} au 14 juin 2005. Ces deux périodes contiennent 1355 messages dans

65 discussions. La prochaine section a pour but d'expliquer la façon dont ces messages furent analysés dans le cadre de cette étude.

Méthode d'analyse

Pour cette recherche, le type d'analyse utilisé pour la formation de l'information est l'analyse de contenu. C'est une technique non réactive de collecte de données permettant d'étudier du matériel non structuré. On peut donc faire une analyse des textes longtemps après qu'ils ont été créés (Landry, 1992 : 357), ce qui est le cas dans le cadre de cette étude, puisque les discussions étudiées ont eu lieu longtemps avant l'analyse. Ceci permet donc de faire une meilleure analyse de contenu, puisque tous les messages à l'intérieur de la discussion seront étudiés. Pour ce faire, il faut étudier ce qui se déroule à l'intérieur d'un groupe de discussion à son état naturel, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas d'interaction entre le chercheur et les sujets.

Il est nécessaire de faire une analyse à la fois quantitative et thématique. Ceci est dû à la nature même de cette recherche, puisque l'opérationnalisation du concept de communauté virtuelle demande à la fois une étude quantitative et thématique. Par l'étude quantitative, certaines catégories clés sont comptabilisées (Neuendorf, 2002 : 14), par exemple, le nombre de membres qui participent aux discussions et la fréquence de celles-ci. Tandis que par l'étude thématique, on se tourne vers l'étude du discours qui, dans notre cas, est l'identification des thèmes abordés par les membres du groupe de discussion. Ceci peut être à la fois un contenu manifeste ou latent. Le contenu manifeste est ce qui est dit explicitement dans les messages alors que le contenu latent

est ce qui est implicite (Landry, 1992 : 341). En d'autres mots, le contenu latent est ce qui est sous-entendu dans le message. Dans cette étude, l'analyse du contenu porte à la fois sur le contenu manifeste et latent, car il faut examiner non seulement les messages des individus mais aussi le contexte du message.

Le procédé d'analyse fut le suivant. Une grille d'analyse initiale fut créée, c'est-à-dire une liste de toutes les catégories retenues pour l'analyse, et une première lecture a permis de déceler les discussions qui sont les plus intéressantes. Au départ, cette grille était basée exclusivement sur les composantes d'une communauté virtuelle selon Herring (2004). Par la suite, une deuxième lecture a permis d'analyser systématiquement toutes les discussions avec une grille d'évaluation. Pendant celle-ci, il est devenu apparent que de nouvelles catégories devaient être retenues pour l'analyse, puisqu'il existait des éléments intéressants qui ne faisaient pas partie de la grille d'évaluation. En conséquence, une troisième lecture fut effectuée avec cette nouvelle grille mixte. Une grille d'analyse est mixte lorsqu'une partie des catégories est déterminée dès le départ par une théorie et une autre provient des documents analysés (Landry, 1992 : 343). Cette analyse fut produite avec l'aide du logiciel d'analyse de données qualitative NVivo, par une lecture systématique de toutes les discussions. Le logiciel permet de créer des nodes représentant chaque catégorie d'analyse et lorsqu'un passage d'un message concorde avec la catégorie il est codé dans ce node. Ceci permet d'identifier tous les passages se rapportant à une catégorie particulière. Ces passages peuvent ensuite être analysés. La grille d'analyse sera présentée dans la prochaine section.

En résumé, l'analyse est à la fois quantitative et qualitative et produite par l'étude du contenu manifeste et latent des textes.

Opérationnalisation du concept de communauté virtuelle

La question de recherche fut déjà mentionnée : existe-t-il des communautés virtuelles de motocyclistes sur Internet, plus précisément le groupe de discussion *Sportbike World* est-il une communauté virtuelle? Cette section a pour but de démontrer quel procédé fut utilisé pour étudier certaines dimensions de la section *Daily Rider* du groupe de discussion *Sportbike World*.

Il est à mentionner que l'auteur de cette recherche avait des connaissances en matière de motocyclette et des groupes de discussion avant d'entamer cette recherche. Le langage utilisé par les membres du groupe de discussion lui était familier, ce qui a permis de bien cerner le contenu et le sens des messages. Sans ces connaissances préalables, il aurait été difficile de réaliser cette recherche puisque certaines composantes étudiées telles que les aspects techniques de la motocyclette requièrent un certain savoir dans ce domaine.

La première dimension permettant de déterminer si un groupe de discussion constitue une communauté virtuelle est la participation active et régulière (ou soutenue) de ses membres (Herring, 2004). La méthode d'analyse de cette composante est la suivante : pour toutes les discussions créées dans la période étudiée, il s'agit de compter

le nombre d'individus qui y participent et la fréquence de leur participation. Le but est de savoir combien de gens participent, le nombre de messages affichés par ceux-ci et combien de messages il y a par discussion. Ceci permettra de déterminer quels membres forment le noyau principal du groupe de discussion. En utilisant ce même procédé pour les deux périodes de temps et en les comparant, il est possible de vérifier s'il y a plus d'activité pour une des périodes temporelles. Cette section comporte donc l'analyse de contenu de type quantitatif.

Le deuxième aspect identifié par Herring pour déterminer ce qui constitue une communauté virtuelle est de vérifier l'existence d'une culture, d'un but, de normes et de valeurs communes (Herring, 2004). Il est à noter que, dans le cadre de cette analyse, seules les valeurs et la culture seront étudiées puisque, comme Herring (2004) l'a souligné, une étude utilisant toutes les catégories d'analyse d'une communauté virtuelle serait problématique dû au manque de temps et de ressources.

Il importe de mentionner que le concept de culture utilisé dans cette recherche renvoie à un système de symboles et/ou de sens partagés entre individus (Edles, 2002 : 6). C'est pour cette raison que l'information recueillie est celle que l'on peut qualifier de culturelle, c'est-à-dire qu'il s'agit de messages qui traitent des motocyclistes comme un mode de vie. Bref, quelles sont les valeurs qui unissent les individus du site Internet? Est-ce qu'il y a des actions pratiquées par les membres du groupe de discussion qui sont communes? Les résultats furent obtenus par le biais d'une analyse de contenu des thèmes qui ont été discutés. Les thèmes retenus pour la grille d'évaluation de l'analyse

systematique furent le langage relié à la motocyclette, les émoticons³, la sécurité, la vitesse, la consommation, le style et les *war stories*. Ces thèmes furent choisis suite à la première lecture, sauf le thème de la sécurité qui fut ajouté suite à la deuxième lecture. Pour ce qui est des *war stories*, elles ont été analysées en fonction des critères suivants : elles doivent être une histoire héroïque dans laquelle l'auteur surmonte un obstacle ou réussit un exploit. Les thèmes retenus pour l'analyse de cette section reflètent bien la théorie d'hybridation du concept de communauté virtuelle, puisqu'une continuité entre les valeurs du monde «réel» et du monde virtuel est apparente.

Un troisième aspect d'une communauté virtuelle est que le groupe se perçoive comme entité distincte d'autres groupes (Herring, 2004). Dans cette section, les messages étudiés sont ceux qui identifient les individus participant au groupe de discussion en tant que groupe. Ce qu'on entend par groupe est que les individus se perçoivent collectivement en tant qu'entité partageant les mêmes intérêts. Ceci peut être fait par une opposition à un autre groupe. Le but est donc d'étudier les types de groupes auxquels les individus pourraient s'associer. Ceux-ci utilisent des termes précis pour s'associer ou se dissocier d'autres groupes. Suite à la lecture flottante des messages, trois identités se sont démarquées soient celles de motocycliste, d'utilisateur de motocyclette sportive et de membre du groupe de discussion *Sportbike World*. Les discussions ont ensuite été analysées de façon systématique.

³ Utilisation de caractères du clavier d'ordinateur pour donner une certaine atmosphère au texte (Gattiker 2001 : 194).

Le quatrième aspect d'une communauté virtuelle qui fut étudié est l'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels (Herring, 2004). On a retenu deux types de rôles pour des fins d'analyse, soit les rôles formels et informels. Les rôles formels sont des rôles préétablis par les administrateurs du site, tandis que les rôles informels sont ceux qui émergent de l'interaction entre les participants. Étudier l'émergence des rôles informels s'avère difficile puisque ceux-ci ne sont pas définis préalablement en plus du fait que les individus peuvent, à un certain moment, adopter un rôle dans le groupe mais, avec le temps, changer de rôle. Par exemple, un néophyte de la motocyclette peut devenir, au fil du temps, une personne ressource pour certains aspects de celle-ci. Ceci lui permettra d'augmenter son autorité face au groupe. De plus, certains individus peuvent avoir un statut élevé parmi le groupe même s'ils ne participent pas beaucoup aux discussions. D'autres peuvent écrire beaucoup et être populaires au sein du groupe sans toutefois apporter des connaissances spécifiques au sein de celui-ci. Une période de deux semaines ne s'avère pas assez longue pour faire une étude longitudinale de l'évolution des rôles formels ou informels des individus. Pour cette raison, tenter de dresser une hiérarchie entre les individus devient difficile. Toutefois, il est possible d'examiner s'il y a des rôles que certains individus occupent dans certaines discussions, par exemple celui d'expert.

Pour déterminer si une personne est un expert dans un domaine quelconque, celle-ci doit avoir affiché un nombre plus élevé de messages que la moyenne par individus dans ce domaine. La raison pour laquelle cette formule fut choisie pour identifier les experts est que l'on considère que si une personne écrit plus de messages

que la moyenne, cela démontre qu'elle possède des connaissances et/ou de l'expérience dans le domaine. Cette façon de procéder permettra de distinguer ceux qui ont une connaissance et qui la partagent des membres qui affichent des messages sporadiquement.

L'étude des rituels ou des activités sociales créés par les membres du groupe de discussion s'avère intéressante. Pour catégoriser une action en tant que rituel, celle-ci doit être répétée régulièrement et posséder un aspect symbolique pour le groupe. Pour considérer qu'une action est régulière, il faut qu'elle soit réitérée plus d'une fois dans une période d'étude.

Enfin, le dernier aspect d'une communauté virtuelle étudié concerne la critique entre individus, les conflits et les moyens de résolution de conflits (Herring, 2004). On étudie donc les messages où les membres se critiquent, où il y a des conflits d'intérêt entre eux et finalement où il y a une résolution de problème/conflit. Le but n'est pas seulement de comptabiliser les éléments de désaccord entre les individus, mais bien de faire une analyse thématique pour comprendre la nature du désaccord entre les membres. Il ne devrait pas être surprenant de voir des conflits dans le monde virtuel, puisque dans le monde «réel», ceux-ci existent. Cette section fut analysée avec les catégories suivantes faisant partie de la grille d'analyse fermée : les conflits, la critiques et la résolution de conflits.

On définit un message ou une section de messages comme étant une critique lorsque l'auteur de celui-ci conteste l'opinion ou l'argument d'un autre auteur tandis qu'un conflit est défini comme étant un comportement qui n'est pas acceptable selon les règles du groupe de discussion. Par exemple, lorsqu'il y a des attaques personnelles, celles-ci seront considérées comme des conflits.

Donc, les deux sections précédentes étudient la cohésion sociale sous différents angles. Si les individus sont constamment en désaccord les uns avec les autres, ceci ne laisse pas beaucoup de place à la cohésion sociale. Par contre, s'il n'y a pas de désaccord entre les individus, on peut se demander si les individus sont réellement liés les uns aux autres.

Il importe de souligner ici qu'un des critères élaborés par Herring (2004), soit le support, la solidarité et une réciprocité entre les membres, ne sera pas retenu aux fins d'analyse dû au manque de temps et de ressources.

En conclusion, le groupe de discussion sélectionné, *Sportbike World*, sera étudié selon les paramètres suivants : deux périodes temporelles de deux semaines chacune, soit du 1^{er} au 14 décembre 2004 et du 1^{er} au 14 juin 2005, ont été délimitées. Ces périodes ont été analysées quantitativement et qualitativement à l'aide du logiciel NVivo. Les composantes d'une communauté virtuelle analysées sont la participation active et régulière, la culture et les valeurs communes, que le groupe se perçoit comme entité distincte d'autres groupes, l'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et

de rituels et enfin la présence de conflits et leur résolution. Ces composantes seront étudiées selon la grille d'analyse suivante :

Information recueillie pour chacune des discussions

Auteur de la discussion
Période de la discussion (2004/2005)
Répondant
Thème de la discussion

Participation active et régulière⁴

Nombre de participants
Nombre de messages
Nombre de messages par participant

Culture et valeurs communes

Émoticons
Histoire/war-stories
Humour
Langage relié à la motocyclette
Sécurité
Style
Vitesse/adrénaline
Consommation

Le groupe se perçoit comme entité distincte d'autres groupes

Motocyclistes
Utilisateur de motocyclette sportive
Sportbike World

Conflits et résolution de conflits

Conflit
Critique
Modérateur
Résolution de conflit

L'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels

Expertises
Modérateur
Relations anciens et nouveaux membres

⁴ Plusieurs calculs ont été utilisés pour arriver aux résultats obtenus, tel la moyenne, la médiane et les quintiles.

Cette méthodologie reliée à la théorie permettra de déterminer si le groupe de discussion *Sportbike World* constitue une communauté virtuelle ou non. Toutefois, avant de présenter les résultats de l'analyse, il est important de discuter des décisions prises à l'égard de l'éthique de la recherche.

Chapitre III : L'éthique

L'attention à l'éthique est importante à toute étude scientifique. Ceci est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit d'études en sciences sociales puisque celles-ci touchent directement des sujets humains. Une étude accordant peu ou pas d'importance à l'éthique peut avoir des répercussions négatives sur les sujets étudiés. Malheureusement, en ce qui concerne les recherches faites dans l'univers virtuel, il n'y a pas un consensus général au niveau de l'éthique. Les normes de l'éthique s'avèrent difficiles à appliquer dans le domaine virtuel puisque celui-ci implique une toute nouvelle dynamique : la virtualité. Un exemple banal, mais qui démontre l'ambiguïté de l'univers virtuel, concerne la question de la différence entre le privé et le public.

Par exemple, un groupe de discussion sur Internet est-il considéré public si on doit être membre pour y participer? Ce non-consensus envers l'éthique est problématique pour tout chercheur voulant faire des recherches au niveau virtuel. Toutefois, il semble y avoir des tendances qui émergent concernant l'éthique et les méthodes que les chercheurs peuvent utiliser dans le domaine virtuel. On peut penser à l'«Association of Internet Researchers» (A.O.I.R.) qui est une association savante ayant pour but de faire avancer les recherches concernant Internet tout en fournissant de l'appui aux chercheurs (Association of Internet Researchers, 2005). Un texte en particulier, écrit par Charles Ess et le Comité de l'éthique de AOIR (2002), propose des lignes directrices pour respecter les normes de l'éthique lors d'une recherche portant sur Internet.

De façon générale, lors d'une étude sur Internet, il y a trois points concernant l'éthique auxquels il faut faire attention. Le premier porte sur la nature de ce qui est étudié : est-ce de nature publique ou privée? Il faut s'assurer que le site est dans la sphère publique, ce qui n'est pas toujours facile à déterminer. Le deuxième point d'importance touche la protection de l'identité des individus étudiés. Par quels moyens faut-il protéger l'identité des individus? Le dernier point porte sur la question des sujets d'âge mineur puisqu'une étude concernant ceux-ci requiert normalement l'approbation d'une personne responsable.

Pour être en mesure de respecter les règles d'éthique de la recherche pour ce travail, il faut examiner les caractéristiques du site Internet www.sbw.sportbikes.com. Tout d'abord, ce groupe de discussion ne traite pas d'un sujet délicat ou tabou au sein de la société nord-américaine. Il s'agit d'un sujet dont on peut librement discuter. Le fait que le sujet ne soit pas délicat est important au niveau de l'éthique, car ceci signifie que les gens participant à ce groupe de discussion ne fonctionnent pas dans la crainte. De plus, les individus utilisent souvent un pseudonyme pour protéger leur identité personnelle lorsqu'ils participent au groupe de discussion, ce qui leur permet de créer une identité virtuelle.

Le groupe de discussion, *Sportbike world* (www.sbw.sportbikes.com) est offert au public, c'est-à-dire que n'importe qui sur Internet peut accéder au site et lire les messages qui y sont soumis. Toutefois, il faut devenir membre du groupe de discussion

pour être capable de prendre part aux discussions; ce procédé est gratuit. Donc, les individus qui participent aux discussions savent que n'importe qui sur Internet peut lire les messages qui y sont affichés. Ainsi, les messages sur le site se retrouvent dans la sphère publique d'Internet puisqu'il n'y a aucun mécanisme qui restreint la possibilité de lecture des messages. De plus, sur le site hôte du forum de discussion, www.sportbikes.com, le forum *Sportbike World* est mis en évidence; ce dernier n'est alors pas caché du public.

Puisque les messages affichés sur le groupe de discussion peuvent être lus par n'importe qui, le site offre un moyen pour que les membres s'envoient des messages privés entre eux. Les messages envoyés par ce système peuvent seulement être lus par le récipiendaire ou les administrateurs du site Internet. Les membres du groupe savent donc que s'ils ont besoin d'envoyer un message contenant de l'information qui devrait seulement être lue par certaines personnes spécifiques, ils peuvent utiliser le système de messagerie. Il y a alors peu de chances que des messages ayant de l'information privée se retrouvent dans les discussions de ce groupe.

Même si ce groupe de discussion est dans la sphère publique d'Internet, une contrainte persiste. La personne responsable de ce site Internet exige une demande de permission pour toute étude du site. La voici : «All material from SportbikeS.com. is copyrighted by SportbikeS.com, and may not be reproduced or republished by any means, except for sole personal use, without written permission of SportbikeS.com» (Sportbikes.com). Suite à une conversation par courrier électronique, une permission a

été obtenue. On trouvera la permission de Mike DiSabatino, le responsable du site www.sportbikes.com, en annexe. Donc le premier point important relié à l'éthique est établi : le groupe de discussion *Sportbike World* peut être étudié et celui-ci relève de la sphère publique.

Un problème potentiel concernant l'éthique est qu'il est impossible de connaître l'identité des individus, donc on ne peut savoir leur âge. En dépit du fait que le règlement du site Internet stipule que l'âge minimal pour prendre part aux discussions est de 14 ans, il est toujours possible que certains individus soient d'âge mineur. Toutefois, même si le site Internet demandait que les individus soient majeurs avant d'y participer, on ne pourrait être certain que ceci serait le cas puisqu'il est possible de falsifier les données pour accéder à un site Internet. Cela signifie qu'il faut protéger l'identité de tous les individus. Ceci inclut aussi les pseudonymes utilisés par les participants, même si ceux-ci ont pour but de masquer l'identité des individus. Selon Haya Bechar-Israeli (n.d.), les pseudonymes sur Internet sont fortement reliés à l'identité virtuelle, raison pour ne pas les dévoiler.

Un aspect intéressant de ce groupe de discussion est que les individus ne sont pas obligés de dévoiler leur information personnelle aux autres individus. S'ils le désirent, la seule information qu'ils peuvent dévoiler est leur pseudonyme. Donc, au départ, les individus sont conscients que l'information qu'ils décident de partager est publique, mais ils ont aussi le choix de participer au groupe de discussion de façon anonyme, en étant connus seulement par leur pseudonyme.

Donc, en ce qui concerne l'éthique, puisque le thème de discussion de ce groupe n'est pas considéré comme délicat, que l'information sur les individus est seulement offerte si ceux-ci la dévoilent et que le site est offert à la population en général, il y a peu de risques associés à cette recherche (voir Bruckman 2002 pour une discussion des risques dans le monde virtuel). Toutefois, en raison de la possibilité qu'il y ait des individus d'âge mineur, il est nécessaire d'utiliser des précautions dans notre travail.

C'est la raison pour laquelle nos choix en matière d'éthique sont les suivants :

- 1- le nom du groupe de discussion sera dévoilé dans notre travail;
- 2- les pseudonymes seront modifiés ainsi que les détails pertinents qui touchent l'identité des individus, par exemple, la ville de résidence.

Ces conditions permettent de faire la recherche tout en protégeant l'identité des sujets, condition nécessaire à une recherche scientifique remplissant les normes de l'éthique⁵.

Les prochains chapitres portent sur l'analyse des aspects d'une communauté virtuelle relevés par Herring. Mais avant de discuter des résultats de l'analyse, il est nécessaire de présenter les participants ainsi que le fonctionnement du groupe. De plus, on indique de quelle façon les discussions ont été classifiées.

⁵ Dans le cadre de cette recherche, le Comité d'éthique de la recherche en Sciences sociales et humanités (CER en SSH) de l'Université d'Ottawa a approuvé cette démarche le 3 octobre 2005.

Chapitre IV : Description des participants, fonctionnement du groupe et classification des discussions

Pour faciliter la compréhension de l'analyse et des conclusions qui y seront rattachées, il importe de donner une vue d'ensemble du groupe de discussion. Pour ce faire, on décrira d'abord les participants. Ensuite, il importe d'expliquer le fonctionnement du groupe de discussion pour comprendre comment les individus interagissent avec les autres. Finalement, il est intéressant de voir les différents thèmes abordés par les membres dans le but d'appuyer notre analyse, à savoir si ce groupe constitue une communauté virtuelle.

En ce qui a trait aux participants, il est impossible de connaître leur identité, mais seulement ce qu'ils choisissent de divulguer. C'est la raison pour laquelle il n'a pas été possible d'acquérir de l'information sur le sexe des individus. Toutefois, il semble que la majorité des membres de *Sportbike World* qui participent à la section *Daily Rider* sont de sexe masculin par le fait que les pseudonymes utilisés ont une connotation masculine ou neutre. Il n'est alors pas possible de comparer l'interaction entre les deux sexes. Il est par contre possible de traiter de certains thèmes relevant de la masculinité. De plus, il fut impossible de relever de l'information sur les aspects socio-économiques des participants, comme le niveau d'éducation et le revenu. Donc, on ne traitera pas de ces aspects dans le cadre de cette recherche.

Pour ce qui est du fonctionnement du groupe, les utilisateurs ont la possibilité de créer deux types de discussion. La première est la discussion de type régulier, dans

laquelle le créateur donne un titre à celle-ci et inscrit son message. Par la suite, toute personne peut lire cette discussion et ajouter son message. Il n'y a pas de possibilité de créer des sous-sections ou des sous-discussions à l'intérieur d'une discussion donnée. Les messages dans une discussion sont donc placés les uns après les autres en ordre chronologique. Le deuxième type de discussion que les membres peuvent afficher est une discussion qui inclut un sondage (*poll*). Lors de la création de la discussion, l'individu peut insérer un sondage à l'intérieur de celle-ci. Tout individu qui lit cette discussion a le choix de participer à ce sondage, d'examiner les résultats de celui-ci tout en ayant la possibilité de participer à la discussion. Les membres ont donc plus d'une façon pour communiquer les uns avec les autres.

De plus, certains individus agissent comme modérateurs. Ceux-ci ont comme fonction de s'assurer que les membres de *Sportbike World* agissent selon les normes du groupe. Ils ont aussi la possibilité d'effacer des messages et des discussions. C'est sur la page principale indiquant les liens aux différentes sections du forum que sont indiqués qui sont les modérateurs et à quelle section ils sont assignés. À la lecture des discussions, on a constaté qu'il y avait dix modérateurs qui ont participé à celles-ci. De plus, pour aider au bon fonctionnement du groupe, les lecteurs ont la possibilité d'avertir les modérateurs si un message est perçu comme étant offensant. Ceci fait de *Sportbike World* un forum de discussion qui est, en partie, géré par ses membres.

Classification des discussions

Dans le but de donner une vue d'ensemble des sujets des discussions, celles-ci ont été classées en catégories en utilisant la démarche suivante : le premier message de chaque discussion fut étudié. Le thème prédominant dans le message initial a déterminé dans quelle catégorie les discussions furent classifiées. Lorsque le message comportait plusieurs thèmes, c'est par l'entremise du thème prédominant que la classification fut établie. Quatre catégories furent créées suite à une lecture flottante des discussions. Les catégories sont les suivantes :

- 1- Discussion technique se rapportant à la motocyclette et portant par exemple sur les termes mécaniques, de conduite, d'équipement. Bref, ce qui est relié au langage de la motocyclette et qui demande un certain savoir.
- 2- Discussion portant sur la consommation (achat ou vente).
- 3- Discussion se rapportant à la motocyclette mais qui n'est pas reliée à la consommation ni aux aspects techniques de celle-ci.
- 4- Hors sujet (qui n'est pas relié à la motocyclette).

Cette recherche a analysé 65 discussions à travers deux périodes temporelles. La période du 1^{er} au 14 décembre 2004 contient 16 discussions ayant 388 messages, tandis que la période du 1^{er} au 14 juin 2005 comporte 967 messages en 49 discussions. Les 16 discussions de la période du 1^{er} au 14 décembre 2004 sont distribuées selon les thèmes suivants : il y a une discussion dont le thème prédominant concerne un aspect technique de la motocyclette. Cinq discussions se rapportent à la consommation. Six autres ont comme sujet la motocyclette mais ne sont pas reliées à la consommation ni aux aspects

techniques. Finalement, il y a quatre discussions qui n'ont pas un sujet lié à la motocyclette. On remarque donc que le sujet principal des discussions porte sur des questions se rapportant à la motocyclette mais qui ne sont reliées ni à la consommation ni aux aspects techniques de celle-ci. La composition des 49 discussions de la période du 1^{er} au 14 juin 2005 est la suivante : le message initial de 16 discussions est relié à un sujet technique de la motocyclette, 10 discussions sont liées à la consommation, 20 discussions portent sur la motocyclette de façon non liée à la consommation ou à des termes techniques et trois discussions ne sont pas reliées à la motocyclette. Pour ce qui est du nombre de messages par discussion, il sera examiné plus en détails dans le prochain chapitre.

On remarque donc pour les deux périodes que la majorité des sujets des discussions sont reliés à motocyclette et que plusieurs de ces messages ont des thèmes reliés à la consommation. Le fait qu'il y ait des messages reliés à la consommation ne doit pas être surprenant puisque la motocyclette est un objet de consommation. En fait, ces discussions portent sur les différentes options offertes aux motocyclistes en ce qui concerne l'achat et parfois la vente de motocyclettes et des accessoires qui s'y rattachent. Ce qui est intéressant est que très peu de discussions aient été créées sans avoir un lien avec la motocyclette. Ceci laisse donc croire que les individus utilisent le forum de discussion pour les fins prévues.

Pour résumer, les participants au groupe de discussion *Sportbike World* utilisent des pseudonymes à caractère masculin ou neutre ce qui laisse envisager que la majorité

de ceux-ci sont de sexe masculin. Les membres ont à leur disposition plusieurs moyens pour communiquer avec les autres, ce qui facilite les échanges concernant le sujet principal de ce groupe, soit la motocyclette. Il importe cependant de vérifier si ce groupe constitue dans les faits une communauté virtuelle, en analysant de façon plus approfondie les messages créés dans les périodes temporelles.

Chapitre V : Analyse

L'analyse du concept de communauté virtuelle fait l'objet du présent chapitre. L'analyse débutera par une étude des discussions et des individus qui créent ces messages dans le but de déterminer s'il existe une participation active et régulière au sein du groupe. Ensuite, il faudra déterminer si les membres de ce forum possèdent une culture et des valeurs communes. C'est dans cette optique qu'on passera à l'étude des identités auxquelles les membres se rattachent, c'est-à-dire s'ils se distinguent d'autres groupes. Par la suite, on analysera l'émergence des rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels à l'intérieur du groupe. Enfin, il importera d'examiner le contenu des messages pour des signes de conflits et de résolutions de conflits. Bref, ce chapitre analyse la dynamique de *Sportbike World* dans le but de déterminer s'il constitue une communauté virtuelle.

5.1 Participation active et régulière

La première dimension permettant de déterminer si un groupe de discussion constitue une communauté virtuelle est la participation active et régulière de ses membres (Herring, 2004). Précédemment, on a fait remarquer que Mackinnon (1992) affirmait que la fréquence et la régularité des messages créés dans les *newsgroup* sont signe d'une stabilité et d'une longévité de la communauté (cité par Watson, 1997 : 106). En ce qui concerne *Sportbike World*, il est possible de faire ce type d'analyse quantitative sur les deux périodes temporelles choisies. Ceci est fait en trois volets.

Premièrement, le nombre de messages par discussion a été étudié. Ensuite, on a comptabilisé le nombre d'individus qui créent des messages. Enfin, le nombre de messages créés par chaque individu fut calculé, ce qui permet de mesurer la participation des individus. Cette analyse permettra également de vérifier s'il y a plus d'activité dans le groupe de discussion durant la période estivale qu'hivernale.

La période du 1^{er} au 14 décembre 2004

La période du 1^{er} décembre au 14 décembre 2004 contient 388 messages dans 16 discussions. Le tableau 1 montre les titres de celles-ci avec le nombre de messages.

Tableau 1
Les discussions qui se sont terminées du 1er au 14 décembre 2004 et le nombre de messages⁶

Titre de la discussion	Nombre de messages
Just curious, how many of you carry concealed while riding?	113
I finished another painting!	53
Bought and Paid for by... (poll)	52
I freekin' hate buying new bikes. Help!	41
Best tire? (poll)	39
This was great!	22
got any cool stickers on ur bike or helmet	14
music While Riding (poll)	13
MC endorsment	12
How do I prep my bike for East Coast whether?	9
Test	8
seat cowls	4
hopefully no one would need this	3
Curious	2
insurance with owi	2
Any problems with 2004 R1	1

⁶ Les titres des discussions furent transcrits de l'état original, sans modifications.

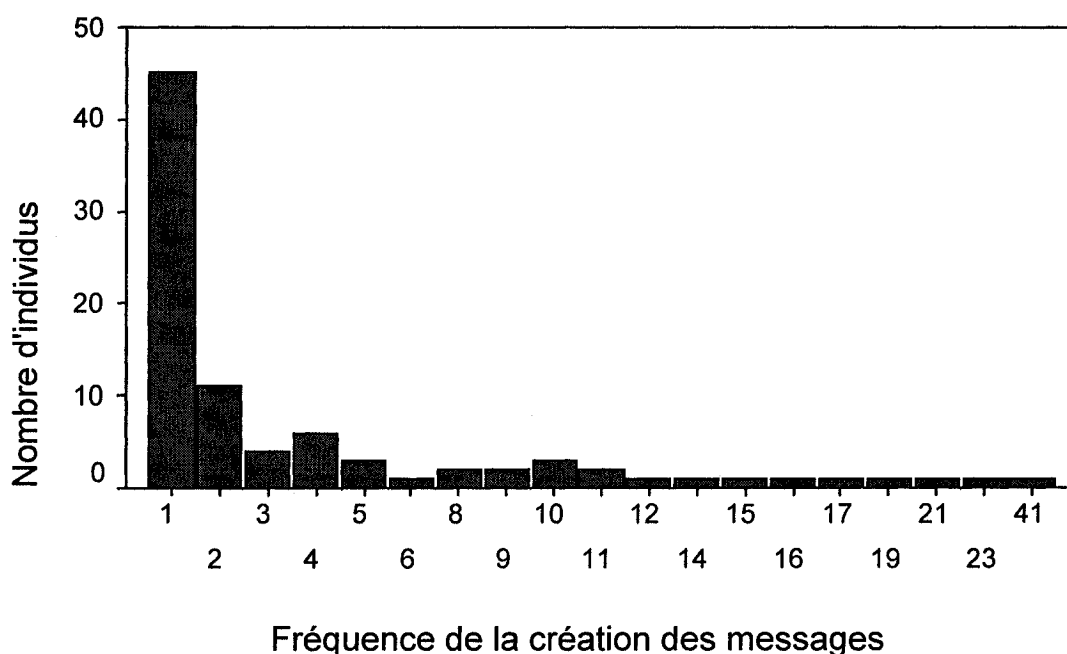
Le nombre moyen de messages par discussion est de 24,3 messages tandis que la médiane est de 12,5 messages. Il y a donc une minorité de discussions qui contient un plus grand nombre de messages. En ce qui a trait aux discussions étudiées, la moitié d'entre elles furent créées pendant la période d'étude, c'est-à-dire huit discussions. Les autres messages proviennent d'une période antérieure à celle du 1^{er} au 14 décembre 2004. Toutes ces discussions sauf une furent créées au mois de novembre 2004, la dernière fut inscrite le 2 septembre 2004 et contenait 52 messages. À ce stage-ci, on peut supposer que la majorité des discussions de *Sportbike World* ont une courte durée de vie, soit moins d'un mois et demi, puisque presque toutes les discussions de la section *Daily Rider* dont le dernier message a été affiché dans la période de temps du 1^{er} au 14 décembre ont été créées soit dans cette période ou dans le mois qui la précède.

En ce qui a trait à la participation des membres, 88 individus ont participé aux discussions. Ceux-ci ont créé 388 messages. Le tableau 2 montre la distribution des messages par individu. On remarque que le mode du nombre de messages par participant est de un, c'est-à-dire que la majorité des individus ont créé seulement un message durant cette période. En ce qui a trait à la moyenne de messages par individu, celle-ci s'établit à 4,4 messages par personne, tandis que la médiane est de un message par personne. Un fait intéressant à noter est que parmi les 88 participants, il y en a 14 qui ont écrit 10 messages ou plus. Ceux-ci forment 15,9 % de la population, mais ils ont créé 59,3 % de tous les messages. Ils ont donc une participation très élevée. Un individu s'est grandement démarqué des autres en créant un grand nombre de messages, soit 41. On remarque donc qu'une grande concentration de messages est produite par

peu de membres. En examinant les messages des membres ayant une participation très active, on constate que ceux-ci créent des messages portant sur une diversité de sujets, contrairement à ceux qui créent peu de messages.

Tableau 2

Fréquence de la participation des individus,
période du 1er au 14 décembre 2004



En examinant la distribution des messages des individus par quintiles, on obtient les résultats suivants⁷. Au 1^{er} quintile, le nombre de messages est de un, au 2^e quintile il se situe toujours à un, au 3^e quintile c'est deux. Au 4^e quintile, c'est 8 et le dernier, le 5^e, est de 41 messages. Cette distribution démontre que la majorité des individus ont écrit peu de messages, mais qu'une minorité en ont créé plusieurs. En fait, la progression de

⁷ Un quintile est la fréquence dans une distribution qui contient 1/5 du nombre total de cas.

messages par quintiles augmente à partir du troisième quintile. C'est donc une minorité d'individus qui créent la majorité des messages. Ces individus forment alors un groupe central des participants de la section *Daily Rider*.

En fait, on remarque que tant pour le nombre de messages par discussion que pour le nombre de messages par individu, la moyenne est supérieure à la médiane. Cela signifie que non seulement un petit groupe d'individus participe plus activement aux discussions, mais une minorité des discussions renferme la majorité des messages. En ce qui concerne cette période temporelle, on note qu'il existe un groupe d'individus qui forme le noyau principal des participants et qui crée la majorité des messages de la section *Daily Rider*. Ceux-ci sont donc les participants les plus actifs sur le forum.

La période du 1^{er} au 14 juin 2005

Cet exercice fut refait avec les données du 1^{er} au 14 juin 2005. Cette période comporte 49 discussions contenant 967 messages. Le tableau 3 montre les titres de celles-ci avec le nombre de messages.

Tableau 3

Les discussions qui se sont terminées du 1er au 14 juin 2005 et le nombre de messages⁸

Titre de la discussion	Nombre de messages
What's the biggest problem with most motorcycle dealerships?	151
Sportbikes and harleys's,...enemies?	56
My bike is DESTROYED!!	54
Going down with jeans on...	46
My mother got into a motorcycle accident	45
My new personal speed record - and my first crash	39
Biker runs from cops...gets caught off internet	36

⁸ Les titres des discussions furent transcrits de l'état original, sans modifications.

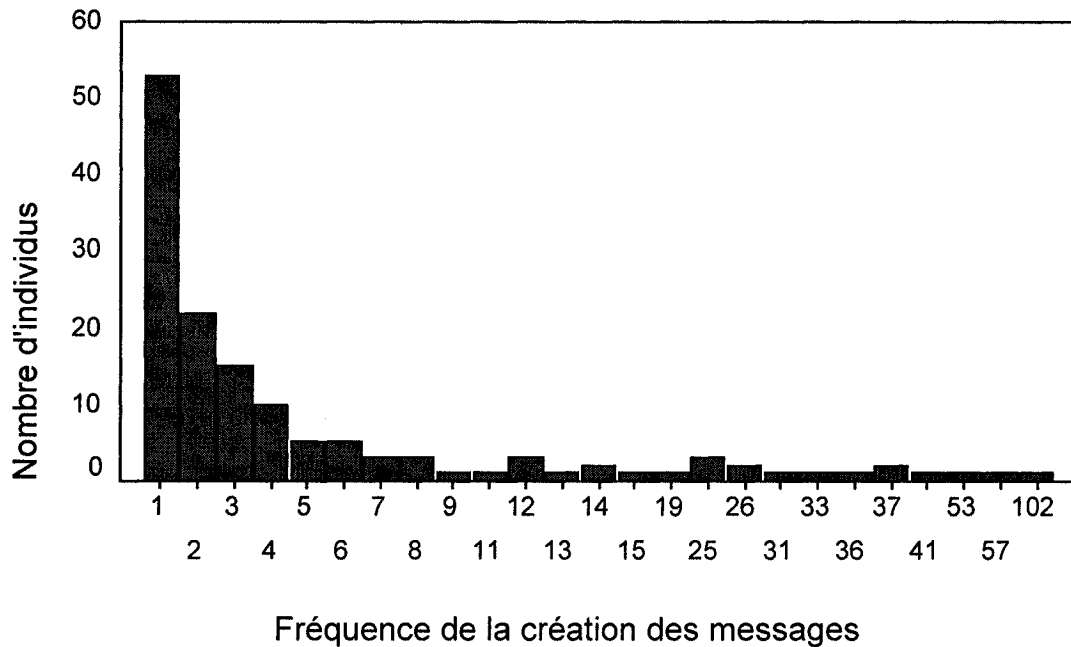
Dyin' in Cali	34
From a Cop to a Cop, with love!	33
have you guys ever seen....?	31
Do yall hate Harleys that bad?	30
What is the cause of the bike wobbling?	28
Gixxer 1k Frames	27
Gixer Rider Dead – Murder	25
Check out what this prick says regarding bikers on an auto forum I sometimes visit...	24
Running from the cops video	22
Longest mileage	21
Dyno WTF?	19
Clicking noise - help!	17
Coming out of a corner	15
Flat spots and chicken strips	15
So I went riding the other day with my friend,...	13
anybody been to Booger Hill lately???	12
Irresponsible : «Motorcyclist Magazine helmet survey»	12
05 Zx-6r Vs 900rr	11
First spill...in the grass?	11
Timing	11
Why you should never run from the cops...	11
MotoGP Rules	10
Houseboat capsizes On Okanagan Lake (Vid) **Link NSFW**	9
Insurance question please	9
Lane Splitting, riding between the lanes, etc	9
Gixer Rider Dead in Vegas	8
OK Now I get it!	7
overheated starter?	7
making your own fairings?	6
my Arai keeps breaking	6
Where are some Ninja 250 videos?	6
Looking for pictures of lower fairing equipped Suzuki SV650S's	5
Motorcycle Safety	5
sport bikes and charity rides?	5
bike on ebay...	4
parts website	4
Too expensive?	4
Rear wheel chattering all over road????	3
should I buy this 99 Zx6 or stick with the RF900R?	3
Suzy SV Pics	3
What do you think? New Product!	3
kaw zr7	2

En ce qui concerne la date de création de ces messages, 29 des 49 discussions furent créées dans notre période d'étude, c'est-à-dire du 1^{er} au 14 juin 2005. Des 20 discussions restantes, 17 furent créées durant les 15 jours précédant le 1^{er} juin. Des trois dernières discussions, seulement une n'a pas sa date de création dans le mois de mai, mais bien le 11 avril 2005. Comme c'est le cas pour la période de 2004, presque toutes les discussions ont été créées dans la période d'étude ou un mois avant celle-ci. En ce qui a trait à la distribution de ces discussions, la moyenne de messages par discussion est de 19,7 messages tandis que la médiane est de 11 messages. Comme c'est le cas pour la période de 2004, la médiane est inférieure à la moyenne, on retrouve donc une minorité de discussions qui contient la majorité des messages.

Du 1^{er} au 14 juin 2005, il y a eu 140 personnes qui ont écrit 967 messages; le tableau 4 montre la fréquence de distribution des messages des ces individus. Comme ce fut le cas pour la période de 2004, le mode de la distribution est de un message par individu. La moyenne s'établit à 6,9 messages par personne tandis que la médiane est de 2 messages. Le tableau 4 montre la distribution de la fréquence de la participation des individus. Comme c'est le cas pour la période de 2004, il y a peu d'individus ayant créé dix messages ou plus. Plus précisément, c'est 23 membres sur un total de 140, ce qui représente 16,4 % des participants de cette période. Ceux-ci ont créé 69,9 % des messages de cette période, soit 676 messages sur 967. C'est donc un petit groupe d'individus qui crée la majorité des messages. En comparant la concentration des messages entre la période de 2004 et 2005, il est apparent que celle de 2005 est plus prononcée que celle de 2004.

Tableau 4

Fréquence de la participation des individus,
période du 1er au 14 juin 2005



En examinant cette distribution à l'aide de quintiles, on remarque les faits suivants : au 1^{er} quintile le nombre de message par individu est de un, au 2^{ième} quintile il s'est élevé à 2. Au 3^{ième} quintile, le nombre de message par individu est de 3 et au 4^{ième} quintile il est à 7. Le 5^{ième} quintile est de 102 messages. Comme dans la discussion précédente, cette distribution démontre que la majorité des individus ont écrit peu de messages, mais qu'une minorité en ont créé plusieurs, dont un individu qui se démarque avec la création de 102 messages. C'est la raison pour laquelle la médiane est supérieure à la moyenne de messages.

On peut donc conclure qu'une minorité d'individus créent la majorité des messages et, par conséquent, que la majorité des participants créent peu de messages. Comme c'est le cas pour la période de 2004, il semble y avoir un groupe d'individus qui forme le noyau principal des membres. Ce sont les individus qui participent le plus aux discussions. En raison du grand nombre de messages qu'ils créent, ils participent à une gamme de discussions ayant des sujets et des thèmes variés.

Comparaison entre la période de 2004 et 2005

Comparativement à la période de 2004, celle de 2005 contient beaucoup plus de discussions, soit 49 en 2005 comparativement à 16 discussions pour la période de 2004. C'est le même phénomène avec le nombre de messages, soit 967 et 388 respectivement. Il y a donc une plus grande activité pendant la période d'été. Il y a aussi plus de membres qui sont actifs pendant cette période, soit 140 contre 88 en 2004. Non seulement le nombre de membres actifs pendant la période d'été est-il plus élevé, mais la moyenne de messages par membre et la médiane de ceux-ci le sont aussi. On peut donc conclure qu'il y a plus de membres qui ont participé à la période d'été et aussi en moyenne une plus grande participation de chaque membre. Le tableau 5 fait la présentation de ces données.

Tableau 5

Comparaison des données de 2004 et 2005

Période d'étude	Nombre de discussions	Nombre de messages	Nombre de participants	Moyenne de messages par discussion	Moyenne de messages par individu
1 ^{er} au 14 décembre 2004	16	388	88	24.3	4.4
1 ^{er} au 14 juin 2005	49	967	140	19.7	6.9

Il semble donc que les périodes saisonnières affectent la participation au groupe de discussion. On peut supposer qu'il y a une plus grande participation pendant la période estivale due à un plus grand intérêt pour la motocyclette durant l'été.

Parmi les 88 membres qui ont participé pendant la période de 2004, il y en a 29 qui ont participé à la période de 2005, c'est-à-dire que 33% des membres qui ont participé à la période de 2004 ont participé à la période de 2005. En comparant la moyenne de messages de ceux-ci pour chacune des périodes à celle de l'ensemble des participants, on voit qu'ils ont une participation plus élevée, soit une moyenne de 4,9 messages contre 4,4 en 2004 et de 12,9 messages contre 6,9 en 2005. Ces individus forment alors le groupe central des participants. Toutefois, on retrouve un groupe périphérique de participants, ceux qui participent de façon plus sporadique.

L'étude de cette composante d'une communauté virtuelle, une participation active et régulière, démontre que *Sportbike World* correspond à la description d'une communauté virtuelle, car il existe un groupe central d'utilisateurs du forum de discussion qui ont une participation fréquente et régulière. Ceci va de pair avec l'argument de

Mackinnon (1992) à savoir que ceux-ci sont signe d'une stabilité d'une communauté virtuelle.

5.2 Culture et valeurs communes

Le deuxième aspect constitutif d'une communauté virtuelle identifié par Herring est l'existence d'une culture et de valeurs communes (Herring, 2004). Dans cette étude, les dimensions analysées sont le langage relié à la motocyclette, les histoires personnelles, les émoticons et les valeurs communes, soient la vitesse, la sécurité et le style ainsi que la consommation. Ces catégories ont été choisies suite à une lecture flottante des discussions. Ensuite, les résultats furent obtenus par une analyse qualitative fondée sur une lecture systématique des discussions, les données ayant été codées dans le logiciel NVivo selon le thème auquel elles se rattachaient. Comparativement à la section précédente, cette section présente les résultats obtenus sans différencier les deux périodes temporelles parce qu'il n'est pas nécessaire de les comparer.

Le langage

L'étude du langage est importante à l'analyse, puisque comme le relève Watson (1997), dans l'univers virtuel, les participants à des groupes de discussions créent des significations qui leur sont propres. L'étude du langage est essentielle à l'étude des communautés virtuelles. L'analyse des discussions a permis de découvrir que le langage utilisé par les membres de *Sportbike World* peut s'avérer difficile à comprendre pour le

néophyte des motocyclettes. Cette difficulté est causée par deux facteurs, soit le style d'écriture des participants et la terminologie utilisée lors des discussions.

Le premier facteur, le type de langage utilisé, est couramment employé sur Internet. On peut penser à l'utilisation d'acronymes populaires, tels que LOL (*laugh out loud*) ou FYI (*for your information*). Les personnes qui ne sont pas habituées à ce type d'écriture rencontreront un obstacle pour prendre pleinement part aux discussions de *Sportbike World*. Si un motocycliste qui n'est pas habile avec Internet voulait se joindre aux discussions de *Sportbike World*, il pourrait subir une sorte de barrage linguistique face aux autres membres du groupe. Donc, pour le groupe de discussion *Sportbike World*, le fait d'être motocycliste n'est pas une garantie de bien comprendre les discussions qui s'y déroulent. Toutefois, puisque ce type de langage est commun à travers Internet, le risque que des motocyclistes se voient exclus des discussions est minime à moins que ceux-ci soient à leurs débuts concernant l'utilisation d'Internet.

L'autre particularité du style d'écriture de ce groupe de discussion est l'utilisation de termes techniques propres au monde de la motocyclette, comme par exemple la terminologie mécanique. Prenons l'exemple suivant : une personne a une question technique concernant sa motocyclette, des gens tentent d'y répondre, et quelqu'un apporte une correction à l'une de ces réponses. Son message est le suivant : «I believe 929 has FI, so no carbs», que l'on peut traduire ainsi : «Je crois que 929 a une ID, alors pas de carbs». Pour un lecteur n'ayant pas de connaissance technique de la mécanique et des termes de motocyclette, le message précédent est indéchiffrable. Pour

ceux qui sont intéressés à savoir ce que le message signifie, voici une version déchiffrée en français : «I believe 929 [type de motocyclette fabriqué par Honda] has FI [à injection à essence directe], so no carbs [aucun carburateurs]. Bref, la personne croit que le moteur du modèle 929 fait par Honda est alimenté par injection à essence directe et ne peut donc pas avoir de carburateurs. Si les membres communiquent de cette façon, on suppose donc qu'ils possèdent une connaissance de la motocyclette et de ses composantes techniques pour que le contenu du message soit compris par l'émetteur et le récepteur. On présume que ce système d'écriture, avec des abréviations, sert à minimiser le temps requis à la formation du message et que le contenu de celui-ci est aussi bien compris que s'il avait été écrit sous forme plus étayée.

Les termes techniques utilisés sont reliés à une multitude de dimensions de la motocyclette. On peut diviser ces termes en deux sections. La première renferme les termes techniques qui s'orientent autour des composantes physiques, tels les termes concernant les composantes du véhicule, la mécanique de celles-ci et finalement les vêtements de sécurité. Ceux-ci sont utilisés fréquemment. Ces termes peuvent être propres à l'univers de la motocyclette. Par exemple, parfois les membres modifient les noms des modèles de motocyclette pour créer de nouveaux mots. Dans la ligne de motocyclette super-sportive de Suzuki GSXR, on retrouve les modèles GSXR-600, GSXR-750 et GSXR-1000⁹. Les membres surnomment les GSXR : *gixxer* ou *gixer*. À de multiples reprises à travers les discussions, les membres utilisent le terme *gixxer* pour désigner les modèles GSXR de Suzuki. Ceci signifie qu'un néophyte de la motocyclette

⁹ La différence entre ces modèles est la grosseur du moteur, le chiffre dans le nom du modèle représentant la grosseur du moteur en pouces cubes.

pourrait ne pas comprendre ce terme, ce qui l'empêcherait de comprendre la discussion. De plus, ce type de langage ne semble pas être omniprésent dans l'univers de la motocyclette. Dans la discussion intitulée «What's the biggest problem with most motorcycle dealerships?», les membres partagent leurs mauvaises expériences à l'endroit des concessionnaires de motocyclette. Un individu mentionne qu'il demande à un représentant des ventes pour un Gixxer6 et que celui-ci ne comprenait pas de quoi il parlait. Bref, il a fallu qu'il demande au représentant des ventes s'il avait un *gixxer-600* (gsxr-600) à vendre pour qu'il comprenne. Voici un extrait de son message :

<p>Membre n.27</p>	<p>[...] "hey, you got an gixxer 6's" he looks at me and says "Huh?" I said... "Gixxer 600... you have any?">.. "Oh, you mean the GSX-R's?", "uh, yeah... them", "I have one... but it's in a crate, and I don't have time to get it put together right now." (this comming from the guy reading the newspaper, and surfing the web.) [...] [L'emphase est la nôtre.]</p>
---------------------------	--

Donc, le langage utilisé par les individus du groupe de discussion *Sportbike World* est compris par ceux-ci, mais lorsqu'ils l'utilisent dans des lieux hors de *Sportbike World* il est possible qu'ils ne soient pas compris. Il est à noter que ce langage n'est pas nécessairement exclusif à *Sportbike World*. Il peut par contre être relié à la formation de l'identité et/ou à l'exclusion sociale.

L'autre catégorie de termes techniques regroupe ceux qui sont non tangibles, par exemple la performance et les manœuvres de conduite. Dans celle-ci, on retrouve des termes concernant l'utilisation du véhicule, par exemple, le concept du «wheelie»

(lorsque le pneu avant de la motocyclette en mouvement ne touche plus le sol). Une discussion particulière avait comme sujet la meilleure façon de gérer une courbe sur la route, intitulée «Coming out of a corner». La citation suivante¹⁰ illustre une des réponses. Comme on peut le constater, cette réponse renferme plusieurs termes techniques de conduite routière concernant la façon optimale de piloter une motocyclette. On mentionne le concept de «counter steering», le positionnement du corps sur la motocyclette et le fait de suivre une ligne de conduite. Il est à souligner que l'individu mentionne à son interlocuteur de veiller à sa sécurité, concept qui sera développé plus loin dans cette recherche.

<p>Membre n.25</p>	<p>[...] It's quite simple really. Start your acceleration just past half way through the turn. SLOWLY adding fuel. Your counter steering should be done with a gentle push. Do not pull to counter steer as a bump or something that upsets your bike may cause you to pull harder by accident. That may straighten you up passed center and you know the rest of that scenario. Also use your legs against the tank to right yourself in the saddle, not your arms.</p> <p>I would also suggest not hanging off until you've mastered the steering and finding your line part first.</p> <p>Practice: repeat as necessary!</p> <p>I hope this helps you. Stay safe [...]</p>
-------------------------------	--

Un autre terme grandement utilisé par les membres est celui de calmar (*squid*), qui est attribué à certains motocyclistes. Dans nos données, aucun message ne donne une définition de ce qu'est un calmar. Ceci laisse croire que ce terme est répandu dans l'univers de la motocyclette. Toutefois, une définition de ce qu'est un calmar a été

¹⁰ Aucun exemple n'a été modifié à moins d'avis contraire.

trouvée dans une discussion du forum de *Sportbike World*, discussion ne figurant pas dans les périodes d'étude. Cette discussion avait pour but de donner une sorte de guide du langage utilisé par les motocyclistes. L'auteur de ce message n'est pas l'auteur de ce guide, il l'a copié d'un autre site Internet inconnu. Toutefois, en faisant une recherche sur Internet, on découvre que le site totalmotorcycle.com s'identifie en tant que créateur de ce guide.

Squid - Acronym, SQUirrely kID. 1. In reference to younger MC riders with little respect to posted speed limit laws, self safety or safety of others. 2. Inexperienced newcomer, someone trying to ride beyond his skill level with arms flailing (like a squid) to try not to fall. This may be just a Southern term. 3. Stupidly Quick, Underdressed, Imminantly Dead. 4 Any SportBike Rider - seems this term got twisted along the way and has many meanings. 5 Sportbike riders who wear tennis shoes or flip flops, shorts, tshirts, etc. on their nice shiny new sport bikes. 6 Anyone that rides without all proper gear , rides recklessly, or rides beyond their limits.

La citation précédente contient l'information concernant le concept de calmar tel que défini dans ce guide. L'analyse des discussions de *Sportbike World* a permis de découvrir que les membres de *Sportbike World* semblent utiliser le terme *Squid* pour désigner un motocycliste qui ne porte pas l'équipement approprié, qui conduit de façon non-sécuritaire et/ou qui conduit au-delà de ses limites. Il ne semble pas avoir une explication officielle pour l'utilisation du terme calmar pour désigner ces individus, toutefois le site totalmotorcycle.com explique que les nouveaux utilisateurs de motocyclettes utilisent des mouvements du corps pour conserver leur équilibre lors de la conduite ce qui ressemble aux tentacules d'un calmar (totalmotorcycle).

Le terme calmar sert donc à diviser les motocyclistes en deux groupes : les calmars et les motocyclistes avertis. Les calmars ne semblent pas être considérés comme de véritables motocyclistes, puisque leur façon d’agir n’est pas acceptée par les motocyclistes. On retrouve huit discussions qui utilisent cette expression. Traiter un motocycliste de calmar est une insulte. Ce n’est donc pas un terme auquel les motocyclistes veulent être associés. Les messages étudiés démontrent que les membres du groupe de discussion n’hésitent pas à qualifier certains individus de calmar lorsque leurs actions le justifient. En voici quelques exemples :

Membre n.1	[...] it is a common sight out here [to see motorcyclists without protective equipment] during the summer because the temperature average is 97 and it gets up to 110 or so for a couple of weeks around July/August, so when the under protected squid has a spill and grinds his flesh away, he can cook on the 190 degree asphalt for a while, as the cage drivers sit slack jawed trying to find a way to get around the mess. 🤔
-------------------	--

Membre n.23	well, again, today, as tropical storm arlene was dumping god loads of rain on us, i saw another kid on a 500r that was riding with no helmet or eye protection...in the rain... i couldnt believe it! How you could run in the rain with nothin covering your eyes! (squid) [L’emphase est la nôtre.]
--------------------	--

Les deux exemples précédents illustrent aussi l’importance de l’équipement de sécurité pour les membres de *Sportbike World*. Ce terme s’applique aussi aux membres de *Sportbike World*, puisque l’analyse a démontré que trois discussions avaient au moins un message qualifiant les actions d’un autre membre du forum de calmar. Par exemple, voici une réponse à la suite d’une histoire d’un individu concernant une balade à haute

vitesse avec un autre motocycliste : «As for the highway games, its all summede up by



Le fait que le terme calmar existe au sein des motocyclistes est signe d'une unité entre les individus. Certains motocyclistes utilisent ce terme pour désigner d'autres motocyclistes comme étant des individus qui ne font pas partie du groupe. Bref, l'utilisation du terme calmar devient une façon de se dissocier de certains individus.

Un autre exemple est le fait que les motocyclistes nomment les véhicules motorisés des *cages* et les utilisateurs de ces véhicules des *cagers*. Les termes *cage* ou *cager* sont présents dans le texte de 16 discussions. Dans aucune d'entre elles un membre du groupe ne se définit comme étant un *cager*. Toutefois, certains d'entre eux ont dit qu'ils conduisent des *cages*. Les termes *cage* et *cagers* sont utilisés comme synonymes de la voiture et du conducteur. Ils ne sont pas nécessairement utilisés de façon négative servant à dissocier les motocyclistes des automobilistes, mais ils sont efficaces pour accentuer la division entre les deux groupes. Bref, l'utilisation de ces termes sert comme outil d'identification et de distinction entre ces groupes. Ceci pourrait provenir du fait que le terme *cage* semble avoir un double sens. La cage protège l'individu qui se retrouve à l'intérieur des éléments de la nature et des accidents de la route. Il peut aussi signifier que l'individu est pris à l'intérieur de celle-ci, que la cage est son propre univers, voire même sa prison. Contrairement à la motocyclette, l'automobile renferme son occupant à l'intérieur.

¹¹ Version intégrale du texte.

Bref, les motocyclistes utilisent un langage qui reflète les éléments de leur univers à titre de source d'identification et de distinction face à d'autres groupes, soit les calmars, qui sont synonyme du risque ainsi que du danger, et les *cagers* (automobilistes), qui représentent la sécurité. La tension créée par la sécurité et le danger, valeurs centrales au groupe, cause le besoin d'un équilibre entre les deux.



Les images


L'analyse a démontré que les membres de *Sportbike World* utilisent un langage particulier. En étudiant celui-ci, il est devenu apparent que les membres utilisent souvent des images pour communiquer avec les autres. En effet, ces images semblent être une continuité du langage des membres. Quelles raisons poussent les individus à utiliser un langage qui inclut une panoplie d'images?

S.-Y. Park et A. Harada (n.d.) affirment dans le texte «A study of Non-Verbal Expressions in a Computer-Mediated Communication Context (CMC)» qu'une difficulté liée à l'utilisation des CMC pour les échanges entre individus concerne l'information nonverbale.

The text communication is significantly difficult to express the internal feeling or emotion since it does not include the non-verbal information such as gesture, tone of voice, motion of body, etc, in the conveying messages (Park et Harada, n.d.).

Une des solutions employées pour contrer cet obstacle est l'utilisation d'un langage électronique pour exprimer de l'information non-verbale (Park et Harada, n.d.). Le forum *Sportbike World* privilégie l'utilisation d'émoticons pour répondre à ce besoin. Les émoticons sont des combinaisons de symboles du clavier d'ordinateurs pour donner une certaine atmosphère aux messages (Gattiker, 2001 : 194). L'utilisation d'émoticons est donc un moyen pour remédier aux faiblesses d'un langage strictement écrit. Si les individus veulent discuter les uns avec les autres, on suppose que l'utilisation d'émoticons sera fréquente, puisque ceux-ci ont comme fonction d'exprimer de l'information non-verbale. De plus, selon la définition des communautés virtuelles de Rheingold (1998), les sentiments sont un aspect clef dans la formation de celles-ci. On peut donc rattacher les émoticons à la communauté virtuelle puisque ces images montrent les sentiments de l'auteur.

Cependant, Gattiker affirme que certains émoticons sont utilisés à travers le monde, mais la plupart des gens ne les connaissent pas tous et en utilisent seulement quelques uns, tels que le sourire :-). (Gattiker, 2001 : 23). Par contre, le système informatique du groupe de discussion offre une technologie pour que les utilisateurs intègrent à leurs textes des images pré-sélectionnées (émoticons), qui sont plus faciles à déchiffrer que les symboles faits avec le clavier. Ceci permet l'utilisation d'images lors des conversations. Lors de la création de discussions, les individus peuvent les inclure à n'importe quel endroit dans leur message. Par exemple, on aperçoit l'image «» signifiant «my two cents» ou «mon point de vue». Il y a aussi de petites figures décrivant diverses expressions, telles que le contentement avec une figure souriante «»

», la tristesse avec une figure faisant la moue «😞», ainsi que la colère avec une figure visiblement choquée «😡». Les utilisateurs ont aussi l'option d'utiliser une image qui a une signification particulière dans l'univers de la motocyclette. Le terme calmar (*squid*), mentionné précédemment, est représenté par une image d'un petit calmar : . Grâce à ces images, les lecteurs des messages ont une idée de l'émotion de l'auteur car, contrairement au dialogue en personne, la communication écrite possède moins d'éléments pour démontrer l'humeur de l'émetteur.

Concernant la fréquence d'utilisation des émoticons parmi les 64 discussions étudiées, 72% (ou 46 discussions) en contiennent au moins un. Il est alors possible d'affirmer que les membres de *Sportbike World* utilisent fréquemment ces images lors de leur participation aux discussions. Les membres ont recours à ce moyen pour diminuer les lacunes du langage écrit, ce qui donne aux discussions les qualités d'un langage parlé.

Donc, tous ces éléments s'orientent autour d'une direction : le groupe de discussion utilise un vocabulaire et un langage précis. Un individu qui n'a pas ces connaissances peut avoir de la difficulté à comprendre ces conversations. Tel que mentionné précédemment, le langage est une partie intégrante d'une communauté virtuelle puisque les membres utilisent un langage et des significations qui leur sont propres, ce qui est le cas pour le groupe de discussion *Sportbike World*.

Les *war stories*

Tel que mentionné précédemment, *Sportbike World* est un lieu où les individus peuvent discuter de ce qui concerne les motocyclettes. Une façon par laquelle ceux-ci échangent est par l'entremise des *war stories* (Faulkner, 1983). Les individus partagent leurs expériences concernant divers sujets, tels que les automobilistes ou leur dernière randonnée de motocyclette. Une *war story* est une histoire personnelle dans laquelle un obstacle ou des difficultés sont surmontées, ou encore un exploit héroïque. Il y a 18 discussions dans lesquelles au moins un message est une *war story*. Les *war stories* deviennent un moyen pour faciliter la socialisation des membres car, contrairement aux discussions techniques, telles que les meilleurs pneus de motocyclette pour la grande route, les expériences personnelles permettent aux membres d'établir des liens sociaux sur des bases similaires. De plus, par l'entremise des *war stories*, les individus démontrent leur savoir-faire en matière de motocyclette. De cette façon, ils projettent l'image qu'ils sont de véritables motocyclistes. Si on porte cet argument à l'extrême, on peut dire que ces récits d'aventure permettent aux membres de prouver qu'ils ne sont pas des calmars ou qu'un certain respect leur est dû. L'analyse a démontré que certains thèmes reviennent lors des discussions comme la vitesse, les accidents routiers, les manoeuvres de conduite que l'on qualifie comme dangereuses, la consommation, des histoires mettant les membres en opposition à d'autres groupes et finalement l'expertise technique. Ce qu'on remarque des *war stories* est qu'elles s'articulent souvent autour des valeurs centrales du groupe.




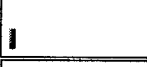

Par exemple, la *war story* suivante montre l'importance de l'équipement de sécurité lors d'un accident routier. L'auteur décrit ses accidents pour démontrer que l'équipement de sécurité est utile, mais que celle-ci a des limites. Il dévoile ainsi au reste du groupe qu'il a des connaissances en motocyclette et qu'il possède de l'expérience dans la matière.

<p>Membre n.16</p>	<p>Agreed, where you fall has a great deal to do with the outcome. If you got room to slide and tumble you will be ok, if there are lots of solid hard objects, well you might just be f*cked. But to exemplify that gear does indeed make a difference. my very first bike wreck was at 20 mph on a 750 zephyr. My brakes were wet and I had to use them for a panic stop. The water lubricated the brakes preventing them from working for a second, then when I pressed harder the brakes locked. I've been riding for a month or two at that time and had no idea what to do with a locked front, so I went down before I knew what happened. what was I wearing? jeans and a t-shirt (and a helmet) Did it hurt? you betha, for about a week.</p> <p>Last weekend I tumbled into a field doing around 120. what was I wearing? full leathers, knox armor, oxtar boots, and gloves. Did it hurt? yea, but not nearly as bad as my first wreck which was about 100 mph slower. [L'emphase est la nôtre.]</p>
---------------------------	---

Un autre exemple de *war story* est une discussion portant sur le moyen financier par lequel les membres ont acquis leur première motocyclette. Le créateur de ce message s'intéressait à cette question puisque selon lui il y a de plus en plus de jeunes motocyclistes dont les parents ont payé la motocyclette. Les membres ont donc été invités à expliquer dans quelles circonstances ils ont reçu leur première motocyclette. Plusieurs d'entre eux n'apprécient guère le fait que certains individus aient gratuitement leur motocyclette de leurs parents. «Nothing annoys me more than a no skill 18 year old on a \$9000 supersport that cost him nothing more than a small hissy fit so daddy would

buy it for him.» Un des membres s'est étonné que peu de réponses provenaient d'individus dont les parents ont acheté la motocyclette. En élaborant sur le mode d'acquisition de leur première motocyclette, les membres ont raconté la façon dont ils ont été capables de l'acheter (des *war-stories* concernant leur achat). Certains d'entre eux ont démontré qu'ils ont pris les grands moyens pour y parvenir. Par exemple, un individu a puisé dans son fond de pension pour acheter sa motocyclette, un autre a choisi un emploi déplaisant seulement pour bénéficier des avantages économiques offerts, tels des parts dans l'entreprise. Un troisième individu a décidé de ne pas acheter de manuels scolaires et de restreindre ses choix alimentaires pour un semestre lorsqu'il était aux études post-secondaires pour se permettre de payer sa première motocyclette. Le fait de partager les circonstances inhabituelles dans lesquelles ils ont acheté leur première motocyclette sert dans un certain sens à se démarquer des autres. C'est aussi un exemple d'histoire héroïque, c'est-à-dire une histoire détaillant les grandes difficultés à surmonter dans leur passion pour la motocyclette. Ils font donc preuve qu'ils sont réellement intéressés à la motocyclette. Le tableau 7 présente les résultats du sondage.

Tableau 7

How did you manage financially when purchasing your first bike?			
Parents paid for it all		8	4.71%
Took up a crap job at the local McDonalds		15	8.82%
Parents paid for some...you paid for some...		8	4.71%
By the time you bought your bike you were financially independant		106	62.35%
Other...??		33	19.41%
Total:		170 votes	100%

On remarque que la majorité des réponses se retrouve dans la catégorie selon laquelle les membres ont acheté leur motocyclette lorsqu'ils étaient financièrement indépendants. Par contre, il est possible que les résultats ne reflètent pas la réalité, car certains membres peuvent ne pas avoir répondu honnêtement.

Les histoires héroïques permettent donc aux individus de partager leurs expériences et de démontrer au groupe qu'ils ont dû surmonter de grandes difficultés. Par l'entremise des *war stories*, les membres de *Sportbike World* démontrent qu'ils sont de véritables motocyclistes, ce qui leur permet de ne pas être perçus par leurs pairs comme des calmars. Comme démontré précédemment, les *war stories* sont communes dans les discussions, ce qui signifie qu'elles sont un élément important dans ce groupe de discussion. Elles s'élaborent aussi sur des thèmes centraux au groupe tels que la vitesse et la consommation. De plus, les membres semblent insister sur leurs accidents routiers ou les risques d'accidents routiers, mettant ainsi l'emphase sur la sécurité.

De la vitesse au style

Il semble que les motocyclettes sportives attirent des individus ayant des goûts particuliers en matière de motocyclette. Quels sont les points communs des motocyclistes de motocyclette sportive? Des thèmes qui reviennent souvent à travers les discussions sont la vitesse et l'adrénaline. Lors d'une conversation, un membre souligne une différence entre les types de motocyclistes qui est due à leurs préférences et à leur

personnalité. Les utilisateurs de motocyclettes sportives sont attirés par la vitesse, non en tant que but en soi, mais plutôt comme moyen de produire de l'adrénaline. En ce qui a trait à la vitesse, on a relevé 16 discussions où on a abordé ce thème au moins une fois. Les membres ont discuté de celui-ci en abordant divers sujets tels que la performance mécanique, la conduite agressive, les manœuvres de conduite ainsi que la performance routière.

Si on considère qu'une motocyclette sportive a pour objectif d'offrir la performance routière tout en sacrifiant d'autres aspects de la motocyclette, on suppose donc que les individus qui achètent ce style de motocyclettes sont intéressés par la caractéristique principale de celle-ci, soit la performance. Les balades à haute vitesse ainsi que la conduite agressive sont en effet des caractéristiques des motocyclettes sportives. Comme mentionné plus haut, les membres discutent beaucoup de sujets liés à la vitesse. Plusieurs membres soulignent qu'ils aiment conduire à des vitesses élevées, et ce, même s'ils dépassent la limite de vitesse. Un message semble aller dans cette direction. L'individu en question dit que certains motocyclistes préfèrent les modèles Harley-Davidson pour se balader en motocyclette puisqu'ils sont plus confortables comparativement aux motocyclettes sportives. On retrouve donc cette opposition entre les motocyclettes sportives et les autres types, qui permet de renforcer leur identité en se distinguant des autres. Cette idée sera réitérée dans une section subséquente de cette recherche.

Membre n.7	<p>I know a couple of people that ride harleys that I am cool with. Granted... my area seems to be a rarity... but we all get along around here.</p> <p>When asked about sportbike VS harley issues... the [nice] harley riders I have talked to respond with " I used to have a sportbike, but I like just cruising around town, and the harley is more comfortable for that." to which I reply (in my normal insulting sarcasm)..." thats cool... Just stay in town so I dont have to worry about your broke down pos laying in the middle of one of MY roads."</p>
-------------------	---

Donc, en bout de ligne, les différents types de motocyclette sur le marché reflètent les divers goûts des motocyclistes. C'est donc la raison pour laquelle il n'existe pas un seul modèle de motocyclette, mais bien une gamme de modèles différents pour répondre aux goûts variés de la population.

La vitesse n'est pas la seule composante recherchée. Le style ou le *look*, est aussi important. Pour certains participants, la motocyclette possède un cachet visuel, une symbiose de performance et de style. Ceci n'a pas toujours été le cas, du moins selon un des membres. Les deux prochains extraits démontrent qu'auparavant, le *look* de la motocyclette n'était pas une priorité, mais que désormais il l'est devenu. Les deux exemples démontrent, qu'autrefois les égratignures sur les motocyclettes n'étaient pas une préoccupation pour les motocyclistes mais que, de nos jours, les motocyclettes doivent être parfaites.

Membre n.8	<p>Personally I would simply leave it as is & accept it as "one of those things". Riders are so fussy these days.</p> <p>Back in the late 40s to even well into the 70s people were not fussy. I guess it was because we were not buying bikes for their LOOKS as well as their claimed performance & handling.</p>
-------------------	--

In fact if it was not so much for LOOKS our sportbikes would have shell like fairings of f/glass in 3 or 4 simple pieces & so easier to take off & work on the bikes, but NO we have to have an almost like cockpit like appearance along with cowling to the rear end for LOOKS of the cheap ABS plastic & it is not even thick like earlier ABS was like. [L'emphase est la nôtre.]

Membre n.9

Quote:

Originally posted by [«membre n.10»]

Yeah [«membre n.8»], back in the 80's I didn't care as much about the looks of my bikes, but I was only paying \$300 - \$500 for them, or little more than what I pay for a set of tires now.

Back in the day, I would sit in the yard looking at my bike, remembering the days' ride, the people I'd met, and looking forward to tomorrow's run. I'd look at the scratches on the tank and remember the girl who had ridden with her legs wrapped around me & her feet up on the tank. I knew she was scratching the paint, but at the moment I really didn't give a damn....

Now, I sit in the garage looking at my bike. I still think the same thoughts, but I also admire the smooth flowing lines of the bike, the compactness of the engine, the deep glow of the candy persimmon red paint, and golden/silver sheen of the titanium muffler.


I would hate to damage my 12 in any way, and if I did, I would fix it as soon as possible. And if I was giving Tyra Banks a ride, she better not put her feet on THIS tank!! [L'emphase est la nôtre.]

LOL, you the man bro! LOL. These days,... bikes have come along way and they in my opinion look alot better then what people had in the past. Bikes are just so hardcore these days. I mean,... even if a bike is slow as hell and is running like crap,... the looks alone wanna make you swallow your teeth.

As I said before,.. I have this tiny pushed in area on mine and I didnt even noticed it at the time of purchase but after examining it, I stumbled across it. Now,... it is a friggin eye sore! the bike is so flawless except for this one little area. I need to fix it.

L'analyse a relevé que les membres ont parlé de style dans 13 discussions. Dans celles-ci, plusieurs sujets ont été abordés tels que l'équipement sécurité (l'équilibre entre le style et les questions de sécurité), l'image des motocyclistes et de leur motocyclette, l'apparence des concessionnaires et finalement des produits de consommation reliés à la motocyclette. En effet, puisque le style se retrouve dans plusieurs aspects de la motocyclette, il est possible d'affirmer que celui-ci est important pour les membres. Non seulement recherche-t-on la sécurité et la vitesse, mais on veut aussi avoir un style qui est acceptable. Dans une discussion portant sur le *look* des motocyclettes, intitulée «got any cool stickers on ur bike or helmet», l'auteur demande si les autres utilisateurs de *Sportbike World* ont des autocollants *cool* sur leur motocyclette. Toutefois, celui-ci fait remarquer qu'il s'agit seulement de jolis autocollants et non d'autocollants qui donnent un image «riced-out» (de mauvais goût). Il semble donc qu'il y a une image ou un *look* voulu ou recherché. Dans le cas des autocollants, certains sont corrects, tandis que d'autres ne le sont pas. D'après les discussions étudiées, on ne peut pas connaître le barème que les motocyclistes utilisent pour déterminer quelle image est acceptable ou non.

Puisque l'image est devenue quelque chose d'important pour les motocyclistes, il n'est pas étonnant que les membres partagent leurs expériences face à des styles que certains motocyclistes adoptent. Un membre qui n'a aimé l'image que certains motocyclistes projetaient, a partagé son expérience avec le groupe :

<p>Membre n.23</p>	<p>have you guys ever seen....?</p> <p>im a delivery driver for a deli here in SWFL... so today i was delivering to a church, i came out to 2 brand new gixxer6s rollin into the parking lot... the first guy was a "gangsta" with a full gold grill and he was wearin a chromed WWII Nazi helmet with his dreads hangin all out (no eyewear) - have you guys ever seen anyone but cruisers wear this style of helmet before?</p> <p>the second guy really made me laugh tho...he was also a thug, but came in with nothing on his head except a JT paintball mask...look it up if you cant picture this in your head...but it was crazy, i was wonderin if this</p> <p>was some bike gang thing. </p> <p>i couldnt believe that these guys were on 2 brand new gixxers yet couldnt spare some money for a new helmet. they were both wearin shorts and wife beaters too....</p> <p>anyways, i was wondering if you guys also have seen things like this that just makes your jaw drop at the stupidity of some riders?</p>
-------------------------------	--

Les membres ont ensuite fait part de leurs opinions face à ce sujet et ils ont ajouté leurs propres expériences. Certains membres étaient d'accord avec l'opinion précédente, mais certains ont dit que ce choix n'était pas relié aux dépenses monétaires mais plutôt au goût. Par ce fait, ils renforcent leur image de motocyclistes. Ils peuvent donc être différents les uns des autres, par exemple en utilisant des autocollants pour personnaliser la motocyclette, mais il faut que le style demeure dans les limites qui sont socialement acceptables dans le groupe de discussion. Toutefois, ces limites ne sont pas établies puisque bien qu'on dise que le style ne doit pas être de mauvais goût, on ne définit pas ce qui est de bon goût. Pour ce qui est des opinions divergentes concernant le style, l'analyse n'a pas révélé assez d'information pour déterminer s'il existait ou non un consensus sur le sujet.

En résumé, les membres du groupe *Sportbike World* semblent valoriser la vitesse et le style. En effet, la vitesse est une des valeurs centrales du groupe, puisque les membres échangent à plusieurs reprises sur leur désir de conduire agressivement. De plus, l'image du motocycliste et de la motocyclette est cruciale pour les membres. Il en résulte que plusieurs discussions traitent du style sous différents aspects. Par contre, bien qu'ils recherchent ces deux composantes, un autre élément est tout aussi important, la sécurité.

Sécurité et vitesse, une équation imprévisible

En ce qui a trait aux valeurs communes, une particularité du site de *Sportbike World* est que les membres évoquent l'importance de la sécurité, tant sur le plan de la conduite que de l'équipement. Il y a 31 discussions dans lesquelles au moins un message portait sur un aspect de la sécurité des motocyclettes. Celles-ci sont principalement axées sur le port d'équipement de sécurité et une conduite routière dite sécuritaire. C'est donc un thème central du groupe de discussion, ce qui s'avère une particularité puisque la vitesse est partie intégrante de la motocyclette sportive. Il peut sembler bizarre que la sécurité soit importante lorsque les discussions portent sur des histoires de randonnées à haute vitesse, mais la sécurité routière est un sujet souvent abordé par les membres. Par l'entremise des discussions, on comprend que la plupart des membres veulent être protégés en cas d'accident, d'où l'importance de l'équipement de sécurité. Bref, ce n'est pas parce qu'ils aiment la vitesse qu'ils se protègent, mais plutôt en raison des risques inhérents à l'utilisation de la motocyclette.

L'équipement de sécurité a comme fonction principale de protéger le motocycliste. Cette protection comporte deux volets. Le premier vise à protéger l'individu lorsque celui-ci est victime d'un accident routier et le deuxième est de protéger le motocycliste contre les éléments de la nature.

Tout d'abord, contrairement aux automobilistes, les motocyclistes ne sont pas protégés par leur véhicule. La motocyclette n'est pas physiquement autour du motocycliste comme c'est le cas de l'automobile avec ses pare-chocs, son toit, ses portes et ses coussins gonflables, tous ayant été conçus en partie pour offrir une sécurité à ses occupants lors d'un accident. Bref, le motocycliste n'a pas encore ce luxe d'être protégé par son bolide lors d'accidents. Au contraire, lorsqu'il subit un accident routier, il est seulement protégé par l'équipement de protection qu'il porte.

La deuxième fonction de l'équipement de protection est de protéger le motocycliste contre les éléments de la nature, tels que la pluie. L'équipement peut augmenter ou diminuer le confort du motocycliste. Lorsqu'il pleut et que la température n'est pas confortable, l'équipement de sécurité sert à contrer les risques de danger physique tels que l'hypothermie. L'équipement permet de protéger du froid, mais dans des conditions chaudes, le motocycliste risque de se déshydrater. Il n'est pas possible de régler la température ambiante lorsqu'on est en motocyclette, contrairement au système de climatisation des voitures. Le message suivant, tiré de la discussion «have you guys ever seen....?», démontre qu'à certains moments, le port d'équipement de sécurité demande une forte volonté. Pour cet utilisateur, par contre, être protégé en cas

d'accident par le port d'équipement de sécurité est plus important que l'inconfort causé par celui-ci durant les périodes chaudes. Il se distingue ainsi des motocyclistes qui accordent peu d'importance à la sécurité.

Membre n.1	<p>it cracks me up when I see people riding with saucers strapped to their head with sunglasses as eye protection, wife beaters, shorts and some sort of athletic shoes or van's on their feet, and they look at me like I'm crazy for wearing leathers (might be crazy but I'm not stupid) ↕👤↕ it is a common sight out here during the summer because the temperature average is 97 and it gets up to 110 or so for a couple of weeks around July/August, so when the under protected squid has a spill and grinds his flesh away, he can cook on the 190 degree asphalt for a while, as the cage drivers sit slack jawed trying to find a way to get around the mess.👤 [L'emphase est la nôtre.]</p>
-------------------	--

On peut donc comprendre l'importance de l'équipement de protection pour les motocyclistes. Cet équipement est la seule barrière offrant une sécurité lors d'un accident, en plus du fait que seul le casque de protection offre une résistance aux chocs de l'impact. C'est donc une raison pour laquelle des lois existent pour que les motocyclistes soient obligés d'utiliser certains équipements de sécurité. Au Canada, le port du casque de sécurité est obligatoire, toutefois ce n'est pas le cas pour l'ensemble des États-Unis. Certains États n'exigent pas le port du casque.

La divergence de lois et d'opinions sur l'équipement de protection entraîne l'existence d'une multitude de différents types d'équipements offerts aux motocyclistes. Certains préfèrent en utiliser, d'autres non. Toutefois, plusieurs membres du groupe de discussion perçoivent le site comme étant pro-sécurité. L'image générale qui ressort du groupe de discussion est que les membres sont tous en faveur du port d'équipement de

sécurité. En fait, lors d'une discussion, un participant a souligné que le groupe met beaucoup d'emphasis sur le port de l'équipement de sécurité. Selon lui, cette valeur n'est pas quelque chose de commun dans les forums de discussion sur Internet. Un individu s'identifie comme étant un nazi d'équipement de sécurité. Bref, le bienfait de l'équipement de sécurité est propagé à travers les discussions. Le fait de ne pas porter d'équipement de sécurité est perçu comme étant négatif, ce qui fait l'objet du consensus au niveau du groupe. L'analyse des discussions a révélé qu'il n'y a aucun membre qui s'est opposé au port de l'équipement de sécurité. Donc, l'équipement de sécurité est aussi une valeur centrale et spécifique au groupe.

De plus, même si les membres sont pro-sécurité, ils n'ont pas une confiance aveugle dans l'équipement de sécurité. Ils savent que cet équipement sert à protéger, mais que rien n'est garanti. Ils sont d'accord que l'équipement est une protection additionnelle qui peut servir à protéger l'individu.

<p>Membre n.3</p>	<p>Well, er I hate to break it, but in reality, gear is good, but it is a bit overrated, and as such, intentionally so we'll wear it, which in the end is certainly a good thing. However, what truly dictates the scope of injuries (if any) are the random physics of the crash. You could die wearing full leathers at a stop sign by falling over and banging your head such that your neck breaks. Conversely, people have been known to walk away from seemingly impossible situations amongst the lines of getting tossed from a bike at 100mph wearing shorts/t-shirts.</p> <p>I'm not trying to say, "Hey don't worry about wearing your gear because it doesn't matter...", but rather cautioning against those who think full leathers 100% of the time will save them. [L'emphasis est la nôtre.]</p>
--------------------------	--

Un membre fait allusion à la question du risque lors d'une discussion. L'individu choisit le niveau de risque avec lequel il veut vivre. Selon lui, un équipement de cuir conçu pour la course de motocyclette offre le plus haut niveau de protection, mais ce type d'équipement n'est peut-être pas pratique pour certains individus. En ce sens, les individus de *Sportbike World* sont conscients que l'équipement de sécurité n'est pas infaillible, mais ils préfèrent diminuer le niveau de risque associé à la motocyclette par le biais d'équipement de sécurité. En d'autres mots, la motocyclette sportive ne vaut pas la mort pour ces individus, donc ils préfèrent porter l'équipement nécessaire pour être plus en sécurité. Le commentaire ci-dessus a suscité une réaction mixte chez les membres, puisque certains étaient en accord avec sa position alors que d'autres ont insisté sur le fait que le port de l'équipement de sécurité était primordial.

Le concept de sécurité revient aussi lors de l'achat d'une motocyclette. Les membres de *Sportbike World* semblent être en accord avec le fait qu'un débutant de la motocyclette ne devrait pas en acheter une de grande performance. Ils recommandent plutôt l'achat d'une motocyclette moins performante pour augmenter les habiletés de conduite. Le raisonnement est que plus la motocyclette est performante, plus il est facile de faire une erreur et de se mettre en position de danger. Une motocyclette moins performante laisse une plus grande marge de manœuvre, ce qui diminue les risques d'accidents routiers. Moins il y a d'accidents de la route impliquant les motocyclettes, moindre sera la prime des assurances de motocyclette. Donc, dans une perspective générale, les erreurs des uns affectent les autres. De cette façon, lorsque les membres de *Sportbike World* suggèrent de ne pas acheter la motocyclette la plus performante sur le

marché, ils ont à la fois le bien-être des nouveaux venus et leurs propres intérêts en tête, c'est-à-dire de ne pas subir de plus importantes primes d'assurances. Dans un certain sens, ceci crée de la solidarité entre les motocyclistes, puisque ceux-ci deviennent liés les uns aux autres par leurs actions.

Cette dynamique de vouloir protéger les nouveaux motocyclistes ne semble pas être partagée par tous les individus dans l'industrie. Les membres ont noté qu'ils n'aiment pas les préposés aux ventes chez les concessionnaires de motocyclettes qui essaient de vendre des motocyclettes très performantes à des néophytes, puisque ces motocyclettes requièrent de bonnes habiletés de pilotage, habiletés qu'un néophyte de la motocyclette n'a pas acquises.

Membre n.4	I think the biggest problem is the salesperson SELLING too much bike to a new rider. You see these kids on liter bikes where an R6 would have been too much for them anyway. It effects the rest of us more than we'd like to think. It cranks up our insurance rates and it makes our bad public image even worse. [L'emphase est la nôtre.]
-------------------	--

Une réponse à ce message fut la suivante :

Membre n.5	I work at a dealership and all I can say is a big F'n amen to that. There is one salesperson where I work that actually will talk the said kid down from the liter bike to something smaller, but the rest of them have no concience whatsoever. It makes me want to barf sometimes. I try to talk to the customers myself when possible to sway them in a smarter direction, but it's often not possible for me to do so unfortunately since I'm in the back most of the day, and I also have to keep from stepping on toes if you know what I mean.
-------------------	--

Un individu donne son opinion selon laquelle les vendeurs vendent ces motocyclettes performantes aux néophytes. Selon lui, si un néophyte de la motocyclette veut faire l'acquisition d'une motocyclette performante et que le préposé aux ventes refuse de faire la transaction, l'acheteur changera de magasin. Le préposé aux ventes doit donc essayer de dissuader l'acheteur d'acquiescer ce type de motocyclette et lui en proposer une moins performante. Si cela ne fonctionne pas, il a donc le choix de vendre ou de ne pas vendre.

<p>Membre n.6</p>	<p>[...] Dealers have a very hard road to go sometime. If a new rider comes in and wants an R1 and no matter what you try to do to convince him otherwise, what is the dealer to do? It is obvious this individual is going to get one, so my inclination is that you should get the sale as opposed to another dealer getting the sale. If you did your very best to try to show him the error of his ways and he wants that liter bike then I think you can sleep at night with a clear conscience. It is unfortunate but some peopel have to learn at the School of Hard Knocks. [L'emphase est la nôtre.]</p>
--------------------------	--

Les membres de *Sportbike World* considèrent les vendeurs de motocyclettes comme une entité spéciale. Lorsqu'un individu a demandé si les vendeurs doivent agir comme des amis envers les acheteurs, il a eu comme réponse que non, ils ne devraient pas puisqu'ils ont comme fonction de vendre des produits et que l'amitié entre vendeur et acheteur serait trompeuse. Les membres ne s'opposent pas aux vendeurs, mais considèrent qu'ils peuvent être en situation de conflit concernant la sécurité routière. Les vendeurs sont à la fois des personnes chargées de conseiller et de guider les acheteurs potentiels à l'achat d'une motocyclette tout en ayant comme but de vendre des

produits. Un dilemme peut survenir dans ce cas, soit vendre un produit qui répond au besoin des consommateurs ou vendre un produit qui donne le plus grand gain en capital.

En examinant les messages affichés par les membres, il apparaît évident que la sécurité est d'une grande importance pour ceux-ci. Bref, même si les motocyclettes sportives sont associées à la vitesse, le concept de sécurité est une valeur centrale pour les membres de *Sportbike World*. La sécurité est aussi présente dans la consommation d'équipement de sécurité et aussi, tel que démontré précédemment, lorsqu'un néophyte achète sa première motocyclette. La consommation devient ainsi une préoccupation au sein du groupe, tel que démontré dans la prochaine section.

Consommation

Étant donné que la motocyclette est un objet de consommation, il n'est pas étonnant que la consommation en soi devienne une préoccupation, d'autant plus que Schouten et McAlexander (1995) ont démontré que les motocyclistes forment une sous-culture de consommation. C'est à travers la consommation d'un objet que des liens sont créés dans cette communauté. Dans la période étudiée, il y a eu 12 discussions où le premier message portait sur la consommation, soit l'achat ou la vente de produits se rapportant à la motocyclette. Les membres répondent à ces discussions pour aider l'individu à faire le meilleur achat possible selon ses besoins. Le site n'est donc pas seulement un lieu d'échange pour les motocyclistes, mais il devient un lieu d'échange pour les consommateurs.

En plus du fait qu'il y a 12 discussions dont le premier message porte sur la consommation de produits, il y a un total de 21 discussions dans lesquelles il y a au moins un message qui discute de consommation. Celles-ci comportent des questions sur l'achat de produits, tels que le vêtement de sécurité, les motocyclettes ou des accessoires de motocyclette; les expériences des individus envers certains produits; les prix élevés que les compagnies demandent, etc. Bref, puisque la motocyclette est un objet de consommation, il serait surprenant qu'il n'y ait pas de messages portant sur l'expérience d'achat.

Une discussion en particulier s'est démarquée des autres. Elle est intitulée «What's the biggest problem with most motorcycle dealerships?». Cette discussion a reçu un grand nombre de messages, soit 151 messages en l'espace de 32 jours. Le grand nombre de messages dans cette discussion démontre l'importance du thème de la consommation pour les individus. L'analyse de celle-ci a permis de constater que, de façon générale, la majorité des répondants sont insatisfaits en tant que consommateurs envers les concessionnaires de motocyclette. Le consensus général est que les bons concessionnaires de motocyclettes sont peu nombreux, ce qui ne devrait pas être le cas.

De plus, une autre discussion fut créée par un membre expliquant son problème avec un casque de sécurité. Il relata le fait qu'un morceau du casque avait brisé et il demandait aux autres membres s'ils avaient eu le même problème et s'ils avaient des suggestions pour y remédier. Les autres membres ont proposé des solutions et ont aussi raconté leurs expériences similaires avec d'autres compagnies.

Grâce à *Sportbike World*, les membres peuvent discuter de la consommation d'objets se rattachant à la motocyclette. Ils ont ainsi la possibilité de devenir des consommateurs avertis. Par le biais de ces discussions, on remarque que l'achat d'équipement de sécurité est important, ce qui soutient l'idée que la sécurité est un thème central au groupe de discussion.

Par le biais de ce chapitre, on a démontré que les membres de *Sportbike World* ont une culture et des valeurs communes. Ceux-ci utilisent un langage spécifique en plus d'utiliser les émoticons pour faciliter la discussion. Les membres ont des termes précis pour certains concepts tels que les *cagers* (automobilistes) et les *squids* (calmars), qui démontrent que ces derniers ne font pas partie du groupe. Certains utilisent les *war stories* pour faciliter la création de liens sociaux avec les autres membres. Pour ce qui est des valeurs, celles-ci sont axées sur la vitesse, la sécurité et le style. On a aussi démontré que la consommation est une préoccupation pour le groupe. Le point le plus intéressant est que les individus mettent beaucoup d'emphasis sur la sécurité et la vitesse, valeurs centrales au groupe de discussion. Il est apparent qu'il existe une tension entre la valeur de la sécurité et celle de la vitesse. Cette tension sera au premier plan en ce qui concerne l'identité des membres. Elle devient une source de conflits et de solidarité permettant à la fois aux participants de s'identifier à certains groupes et de se distinguer des autres.

5.3 Le groupe se perçoit comme entité distincte d'autres groupes

Dans cette section, les messages qui identifient les individus participant au forum de discussion en tant que membres de groupes particuliers ont été étudiés. L'analyse des données a permis d'identifier trois axes auxquels les individus s'identifient, soient les motocyclistes, les utilisateurs de motocyclette sportive et le site *Sportbike World*. Ces catégories ont été créées suite à la lecture flottante des discussions. Il est difficile de trouver ces axes d'identification dans le contenu manifeste des discussions, ils sont plutôt repérés dans leur contenu latent à quelques exceptions près. Les *war stories* sont un moyen que les membres utilisent pour définir les catégories d'identité. Comme mentionné précédemment, l'identité est souvent construite en opposition à un autre groupe, ce qui est apparent dans le cas des membres de *Sportbike World*. De plus, l'analyse des identités a permis d'avancer le modèle de l'homme d'action héroïque comme moyen utilisé pour construire leur identité masculine.

Motocyclistes

Tout d'abord, les membres du groupe de discussion se perçoivent en tant que motocyclistes, en ce sens qu'ils se perçoivent comme groupe différent des autres utilisateurs de véhicules motorisés. C'est par opposition au terme de *cagers* que ceci se manifeste. L'identité de motocycliste est présente dans sept discussions. Par exemple, la citation suivante montre comment l'identité de motocycliste se construit en opposition aux *cagers* et à la sécurité. Dans cet exemple, on oppose les motocyclistes et les *cagers*

en ce qui a trait aux risques inhérents à l'utilisation d'une motocyclette. L'auteur utilise le «nous» pour désigner l'ensemble des motocyclistes.

Membre n.28	We, as riders, know the inherent danger and the additional risks we take every time we hit the road on 2 wheels. It's not like getting in a cage...at all. [L'émphase est la nôtre.]
--------------------	--

Un autre exemple de solidarité entre les membres du forum est survenu lorsque la mère d'un des participants fut impliquée dans un accident de la route lors de l'utilisation de sa motocyclette. La discussion fut créée à la fois pour informer le public de cet événement et pour demander aux membres du groupe de discussion d'envoyer leurs meilleurs vœux de guérison à cette personne. Un des membres a répondu que ce n'était pas nécessaire qu'il le demande. L'auteur réfère explicitement au groupe en tant que motocyclistes en utilisant l'expression *as riders* [en tant que motocyclistes] dans son message. (Voir le message suivant). L'expression *as riders* est seulement présente dans deux messages de cette discussion, soit l'exemple précédent et le suivant, malgré le fait que les membres se considèrent manifestement comme motocyclistes tel que démontré dans le reste de cette analyse. En examinant davantage cet extrait, on remarque que les motocyclistes se réfèrent à eux-mêmes comme des membres de la même famille. Bref, on peut voir que la motocyclette devient un moyen par lequel des individus tissent des liens sociaux entre eux.

<p>Membre n.12</p>	<p>Re: My mother got into a motorcycle accident.</p> <div style="border: 2px solid black; padding: 5px;"> <p>Quote: <i>Originally posted by [«membre n.9»]</i> If you could post your condolences that would be much appreciated. As soon as she gets out I will show her this thread. <u>As riders</u> we need to stick together and watch out for one another. We are all family. Thank you.</p> </div> <p>Don't even need to ask, mate. As you said, we are all family.</p> <p>You're a lucky guy, being able to ride with your mother. I'm the only one in my family (extended family included) who even owns a bike.</p> <p>Hope your mother's body and soul are both healed soon.</p> <p>[L'émphase est la nôtre.]</p>
-------------------------------	--

On peut aussi lire des messages dans lesquels les membres du groupe de discussion s'unissent en tant que motocyclistes pour exprimer leur mécontentement envers les autres utilisateurs de la route. Deux de ces discussions sont intitulées : «Gixer Rider Dead in Vegas» et «Gixer Rider Dead – Murder». Le membre raconte un accident de la route au cours duquel un motocycliste a perdu la vie. Par la suite, on apprend que ce n'était pas un accident et que le geste fut délibéré. Les membres du groupe de discussion ont alors échangé au sujet des expériences sur la route dans lesquelles ils ont été personnellement impliqués et où leur vie a été mise en danger par d'autres utilisateurs de véhicules motorisés. Ces échanges favorisent la cohésion des membres en tant que motocyclistes puisqu'ils partagent des expériences communes.

L'attachement à la motocyclette semble être un aspect se rapportant à l'identité. Une réaction qui semble commune lorsque les individus ne peuvent se servir de leur

motocyclette pour des raisons hors de leur contrôle est l'expression de sentiments d'impatience, c'est-à-dire qu'elle leur manque. Les membres qui leur répondent offrent leur support. Le fait de partager leurs sentiments avec le groupe devient un moyen de s'y intégrer. En partageant leurs sentiments, les membres créent des liens avec les autres. Comme mentionné précédemment, le partage de sentiment est une composante intégrale d'une communauté virtuelle selon Rheingold (1998).

Membre n.10	<p>So here I am in beautiful Fairfield, Ca. It's a beautiful day, I'm staying in a great house, and I have a gorgeous red Cadillac to drive around in. So what's the problem?? I flew here, I'm going to be here at least three months, and I DON'T HAVE MY BIKE!! It's 3000 miles away, covered up in my garage, and I don't know how much longer I can take it!</p> <p>I didn't realize how much I depended on my bike as a social facilitator till I came out here. Any ideas?</p>
--------------------	---

Une des nombreuses réponses à ce message :

Membre n.11	<p>[...]</p> <p>Oh man, I am sorry to hear that, especially since the weather is getting nice and you are right by Travis AFB and there are a ton of sportbike riders in that area that love to hit the twisties in Napa/Sonoma County and Lake Berreysa!</p> <p>I don't remember if there are any rental dealers in the area, you might want to check into it!</p>
--------------------	---

Pour résumer, l'identité de motocycliste s'articule autour d'une opposition aux autres utilisateurs de la route, particulièrement les *cagers* qui représentent la sécurité. Les membres du groupe de discussion forment une identité distincte des autres puisqu'ils sont conscients du risque inhérent que pose l'utilisation d'une motocyclette. Il n'est

donc pas surprenant qu'une des facettes de l'identité s'articule autour des valeurs centrales du groupe, soit la sécurité et la vitesse.

Utilisateurs de motocyclettes sportives

Le deuxième axe auquel les individus s'identifient comme groupe est celui d'utilisateurs de motocyclettes sportives. On retrouve des manifestations de cette identité dans quatre discussions, qui ont suscité beaucoup d'intérêt puisqu'elles contiennent plusieurs messages portant sur ce thème.

L'étude de celles-ci a éclairé ce sentiment d'appartenance au groupe d'utilisateurs de motocyclettes sportives. Le prochain exemple illustre une *war story* décrivant un incident impliquant un utilisateur de motocyclette Harley-Davidson. Dans celui-ci, l'auteur s'identifie comme utilisateur de motocyclette sportive faisant partie d'un groupe distinct.

Membre n.9	[...] I come up to the red light to make a right and this guy on his harley is riding through the light going the way I am headed. [...] So I decided to pass him so I could run the road. I pass him completely in the next lane full throttle and I went about my way. [...] He was an older guy and I'm thinking he didnt like getting passed by one of us, sportbikers . Am I right or wrong? What a beautiful day to ride too! [L'emphase est la nôtre.]
-----------------------	--

Tel que mentionné précédemment, il existe plusieurs types de motocyclettes, qui semblent avoir leur propre clientèle. De plus, il existe une sorte de rivalité entre les motocyclistes utilisant différents types de motocyclette. Ceci est apparent dans deux

discussions. La discussion *Sportbikes and harleys's,...enemies?* a suscité une conversation de 56 messages et la discussion *Do yall hate Harleys that bad?* contient 30 messages. Bref, en comparant le nombre de messages de ces discussions à la moyenne pour l'ensemble des discussions, soit près de 21 messages par discussion, on remarque que celles-ci en contiennent un plus grand nombre. Il est à souligner que ces deux discussions n'ont pas été créées dans notre période d'étude, mais avant celle-ci. Donc, ces discussions ont suscité l'intérêt des membres du groupe de discussion, puisque que ceux-ci ont participé à ces discussions sur une plus longue période donnée.

Les membres de *Sportbike World* s'identifient comme motocyclistes sportifs en opposition aux conducteurs de motocyclettes de type *cruiser*, qui perçoivent leur véhicule comme des objets randonnées, c'est-à-dire qu'ils ne procurent aucune sensation forte. Cette identification aux motocyclettes sportives repose, selon un membre, sur le fait que les utilisateurs de motocyclettes sportives possèdent un facteur d'adrénaline, c'est-à-dire que ceux-ci recherchent les sensations fortes qu'une motocyclette sportive peut leur procurer.

Membre n.29	[...] some are just born with that urge to open it up and push themselves, where others could careless and would just like to cruize [...]
--------------------	--

La citation ci-dessous illustre aussi ces caractéristiques. Il est à noter qu'aucun membre du forum de discussion ne s'est opposé à cet énoncé, et que quelques membres ont exprimé leur accord avec celui-ci. Dans celle-ci, l'auteur oppose manifestement

ceux recherchant les sensations fortes et ceux qui ne les recherchent pas. De plus, il illustre le fait que les utilisateurs de motocyclette sportive se font exclure par ceux qui ne recherchent pas les sensations fortes. Le fait que la vitesse soit un thème central au sein du forum suggère que ces caractéristiques sont à la source de l'identité des membres du groupe de discussion en tant que motocyclistes sportifs.

Membre n.13	[...] <p>The one thing about sportbike riders is the adrenalin factor. Either someone is born with it or they are not. I think the have nots are irritated, if not angered by thrill seekers, and there is no doubt sportbike riders are thrill seekers. They will accept a full dress Honda Interstate with grandpa and grandma talking over headsets, but not someone hunched over sleek racing bike clad in colorful leathers and matching helmet. We are visual animals. But, what's a person to do except do what comes naturally? [L'emphase est la nôtre.]</p>
Membre n.14	👍 That's so true.

Mais quelle est au juste la source de la disparité entre les différents types d'utilisateurs de motocyclette? Dans la discussion *Sportbikes and harleys's, ...enemies?*, la discussion s'articule autour du respect, un respect mutuel entre tous les motocyclistes. Cet extrait discute des expériences de certains des membres en ce qui concerne le salut que les motocyclistes font quand ils se croisent, action qui constitue un rituel dans le monde réel. Celui-ci démontre une sorte de rivalité. Lorsque des conducteurs de motocyclettes sportives saluent des conducteurs de Harley-Davidson sur la route, ceux-ci ont tendance à ne pas renvoyer le salut. D'après certains membres du groupe de discussion, ceci révèle un manque de politesse envers les motocyclettes sportives. Cette situation semble être un phénomène qui revient fréquemment dans ce groupe de

discussion, puisqu'un des membres se demande si cette discussion, *Sportbikes and harleys's, ...enemies?*, va se transformer en une conversation sur le salut, discussion qui semble revenir à tous les mois, tel que le montre l'extrait suivant qui est une séquence de messages non-interrompue. Les motocyclistes sportifs forment alors un groupe distinct des utilisateurs de Harley-Davidson, à qui ils s'opposent puisque ces derniers refusent de leur renvoyer la main.

<p>Membre n.24</p>	<p>Well I've noticed a lot of the Harley Riders don't wave or wave back when you see them. They just look at you all scowly like (you can see thir face since they almost never wear a helmet). I had like 4 out of 4 of them within a about 15 minutes, when riding yesterday, not wave back. Usually almost every sport bike rider, sport tourer, and tourer guys always wave. Maybe the Harley guys don't think it's cool to acknowledge people on bikes different than there own. Jerks [L'emphase est la nôtre.]</p>
---------------------------	--

<p>Membre n.14</p>	<p>Harleys rarely wave back in NJ too, but once I saw two of them pulled over on the side of a highway. I pulled over and asked if they needed help. Apparently one of the Harley's couldn't get a spark. ☹️I offered my condolences as I hopped back on my jap ricer and sped off. ● [L'emphase est la nôtre.]</p>
---------------------------	--

<p>Membre n.8</p>	<p>This sportbike rider will not wave back either for it is a thing for some people, but a pain in the arse to others.</p> <p>Is this going to turn into another waving thing which we seem to have every month & if not that then should it be a thing on what gas one should use. Both pains in the butt? [L'emphase est la nôtre.]</p>
--------------------------	---

Mais quelle serait la source de ce manque de respect? Un des messages nous éclaire à ce sujet. Selon lui, le problème se situe autour du statut. Les motocyclettes de Harley-Davidson sont vues comme étant supérieures aux autres par les amateurs de cette marque et les utilisateurs de ces motocyclettes croient en conséquence avoir un statut plus élevé que les autres motocyclistes. Cette opinion semble aller dans le sens d'une rivalité entre les deux groupes et d'un manque de respect de part et d'autre.

Dans l'étude de Schouten et McAlexander (1995), ceux-ci ont aussi remarqué un dédain pour les autres motocyclistes de la part des membres de la sous-culture de consommation de Harley-Davidson. Ceux-ci perçoivent les motocyclettes japonaises comme symboles d'un changement rapide des styles contrairement aux motocyclettes Harley-Davidson qui épousent la continuité et la tradition dans leurs modèles. En d'autres mots, les amateurs de Harley-Davidson n'apprécient pas le fait que les manufacturiers japonais introduisent souvent de nouveaux modèles en cessant la fabrication des anciens modèles, malgré le fait que ceux-ci aient été en circulation pour quelques années seulement.

La question de savoir si les utilisateurs de Harley-Davidson manquent réellement de respect envers les amateurs de motocyclette sportive n'est pas notre objet d'étude, toutefois ce thème fait ressortir un point : les membres de *Sportbike World* s'identifient non seulement en tant que motocyclistes, mais aussi en tant qu'utilisateurs de motocyclette sportive. Cette étude révèle donc que leurs identités se construisent en opposition à un autre groupe. Ils forment leur identité en tant que motocyclistes par

opposition aux *cagers*, qui sont associés au concept de la sécurité, tandis qu'ils s'identifient comme motocyclistes sportifs, en s'opposant aux utilisateurs de Harley Davidson, puisqu'ils recherchent des sensations fortes.

Sportbike World

Le dernier axe auquel les membres de *Sportbike World* s'identifient est simplement le site, *Sportbike World* lui-même. Ce qu'on entend par là est que le site attire des individus ayant les mêmes goûts en matière de motocyclette sportive. Nous avons déjà mentionné dans la section précédente que ce qui se rapporte à la sécurité était très estimé parmi les membres du groupe. Ceux-ci le savent, puisque dans quelques discussions ils mentionnent qu'ils ne sont pas comme d'autres sites Internet, ce qui laisse sous-entendre que l'identité du groupe est en partie créée en opposition à d'autres groupes. L'extrait suivant démontre que les membres sont conscients que la sécurité est une valeur véhiculée chez *Sportbike World*, puisqu'un membre dit qu'il existe une influence des pairs au sujet de l'équipement de sécurité sur ce site et que l'autre participant définit les membres du site comme des nazis de la sécurité, c'est-à-dire qu'ils insistent beaucoup sur le port de l'équipement de sécurité. On remarque aussi l'utilisation du «nous» pour désigner l'ensemble des membres de *Sportbike World*.

Membre n.15	I get to threads like this and think to myself, "I wonder how many SBW [<i>Sportbike World</i>] members don't wear lids and are ashamed to speak up." Of course we have a nice little bit of peer pressure here for safety gear, which isn't repeated in many other place around the 'net. [L'emphase est la nôtre.]
--------------------	---

Membre n.16	<p>A little peer pressure?</p> <p><u>We are safety gear nazis!</u> But maybe we convinced a few people...</p> <p>My favorite safety gear nazi's are the stunta's types, because I think their message gets thru the most. [L'emphase est la nôtre.]</p>
------------------------	--

De plus, un sentiment de solidarité semble exister chez *Sportbike World*. Ce sentiment s'est retrouvé lors d'une discussion ayant comme sujet un motocycliste qui s'est fait arrêter par la police en raison de ses écrits dans un autre forum de discussion concernant ses exploits en matière de conduite à haute vitesse. Un membre de *Sportbike World* a fait savoir que ceci n'arriverait pas à des membres de ce groupe de discussion, puisque ceux-ci ont un meilleur jugement. Il se fait répondre que *Sportbike World* a connu des membres comme ceux-ci, mais celui-ci ajoute qu'ils envoient ces individus sur un autre forum. Cette explication démontre que les individus de *Sportbike World* utilisent leur sens de l'humour pour créer un «nous», le forum de *Sportbike World*, versus «les autres forums». Il y a donc une sorte d'exclusion faite par les membres envers des individus qui ne partagent pas les valeurs collectives du groupe comme le démontre l'extrait ci-dessous. En fait, le message de l'auteur est une exagération de la réalité de *Sportbike World* puisque les discussions traitant de comportements dangereux ont été accueillies par des avertissements du danger de ces actions. Lorsque les valeurs centrales du groupe sont remises en question, ces messages sont critiqués. Si ces échanges persistent, le ton peut monter et aboutir à un conflit. Ceci laisse entendre que le groupe de discussion *Sportbike World* a sa propre identité puisque ses membres excluent les gens qui ne partagent pas les mêmes valeurs. Bref, les membres de

Sportbike World ne laissent pas celui-ci devenir un lieu d'échange d'histoires de comportements dangereux. On reviendra sur cette question dans la section traitant de la critique et des conflits.

Membre n.17	<p>Quote: <i>Originally posted by [«membre n.18»]</i> Frankly, it appears that the people on this forum [Sportbike World] are too smart to ever let something like this situation happen to them anyways- I was just commenting from the legal standpoint.</p> <p>I wouldn't go that far. We've had our fair share of future Darwin Award winners from time to time. 🤔</p>
--------------------	---

Membre n.18	<p>compared to the Star Boyz forum? P.S.: I love the Darwin Awards.</p>
--------------------	---

Membre n.17	<p>Quote: <i>Originally posted by [«membre n.18»]</i> compared to the Star Boyz forum?</p> <p>P.S.: I love the Darwin Awards.</p> <p>Where do you think we send them? 🤔</p>
--------------------	---

Membre n.18	<p>HA!</p>
--------------------	------------

Le fait que les individus s'identifient en tant que membres de *Sportbike World* est peut-être l'aspect le plus intéressant au sujet de ce qui constitue une communauté virtuelle, puisque les autres aspects de l'appartenance peuvent être véhiculés sans que l'on soit membre de *Sportbike World*, groupe où la valeur de sécurité est centrale.

Homme d'action héroïque

Par le biais de l'analyse du groupe de discussion pour savoir si celui-ci constitue une communauté virtuelle, il est possible de faire des liens avec un modèle de masculinité, puisqu'une partie de l'analyse porte sur les valeurs et sur l'identité du groupe. Toutefois, puisqu'on ne connaît pas l'identité individuelle des participants, leur sexe en particulier, il est important de relativiser cette section et de souligner que l'on suppose, sans en avoir la certitude, que la majorité des membres du groupe de discussion sont de sexe masculin. Cette supposition s'appuie sur le fait que, présentement, aux États-Unis, les hommes forment 91 % des motocyclistes (Osgerby, 2005 : 113). De plus, tel que mentionné plus haut, les pseudonymes utilisés par les participants ont tous, à quelques exceptions près, une connotation masculine ou neutre. À notre avis, il est donc peu probable que la composition des participants de *Sportbike World* diffère grandement de l'ensemble des autres motocyclistes.

En étudiant les sujets et les thèmes discutés par les membres du groupe de discussion, on remarque une tendance qui se dégage. Deux thèmes en particulier se retrouvent à des pôles opposés. Ceci crée une tension au sein du groupe, car les membres recherchent à la fois la sécurité et la vitesse (l'adrénaline). On retrouve donc

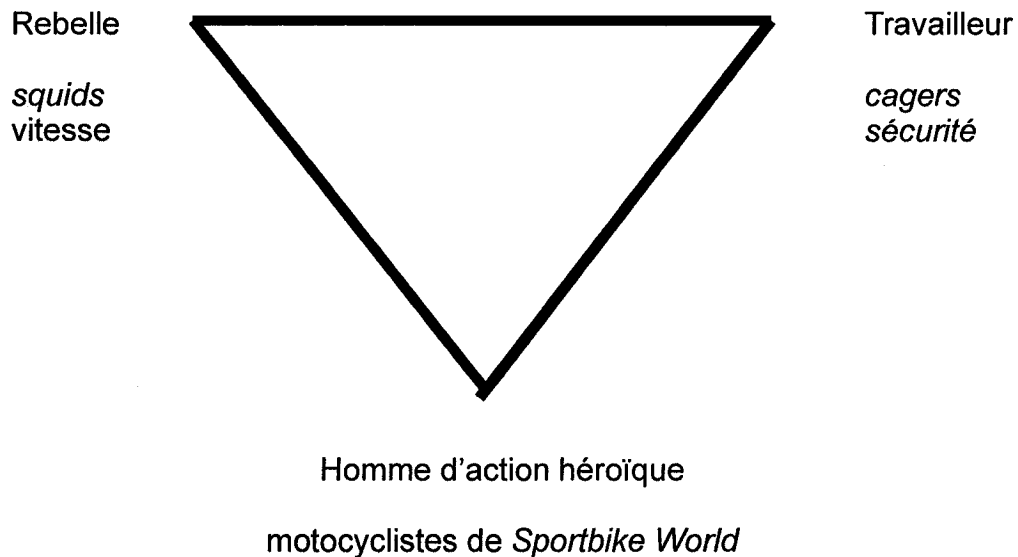
l'opposition entre les calmars (*squids*) et les *cagers* (voir figure 1). Certes les *cagers* ne sont pas des motocyclistes, comme c'est le cas pour les calmars, mais les deux sont des utilisateurs de véhicules motorisés. Ces deux termes se retrouvent à l'opposé en ce qui concerne la sécurité routière. Par leurs actions, les calmars représentent le risque et le danger, tandis que les *cagers* sont en position de minimiser le risque et le danger de la route. Certes, contrairement aux calmars, la catégorie des *cagers* n'est pas homogène, puisque certains respectent les règles de la route, d'autres non. Mais ce qui est important est que le terme *cagers* représente en soi un élément de sécurité puisque les automobilistes sont relativement en sécurité dans leur véhicule, ce qui n'est pas le cas pour les motocyclistes. Donc, pour les motocyclistes, les calmars se retrouvent à l'opposé des *cagers* en ce concerne la sécurité routière.

En ce qui concerne les membres de *Sportbike World*, ceux-ci ne se définissent pas comme calmars ou *cagers*, mais plutôt en opposition à ces deux termes. La quête de la vitesse est un moyen pour ceux-ci d'acquérir des sensations fortes par le biais de l'adrénaline. Or, la recherche de la sécurité est aussi importante pour les membres, puisque l'acquisition de l'adrénaline par la vitesse comporte des risques, tels que les accidents de la route. Donc, les individus veulent à la fois être en sécurité même lorsqu'ils agissent de façon non sécuritaire par le biais d'une conduite sportive.

Il est alors possible de situer ces deux thèmes dans le modèle de l'homme d'action héroïque. Les calmars peuvent être associés au concept du rebelle qui renvoie à un individu qui ne suit pas les règles de la société. Par contraste, les *cagers* renvoient au

concept du *breadwinner*, c'est-à-dire à ceux qui prennent peu de risques pour maximiser les chances de bien-être pour eux et leur famille. Donc, les membres de *Sportbike World* ne sont ni calmars ni *cagers*. Ils ne sont donc pas associés exclusivement au rebelle ou au *breadwinner*, mais plutôt entre ces deux extrêmes, soit au concept de l'homme d'action héroïque tel que définit par Holt et Thompson (2004). C'est donc la tension entre ces deux termes qui définit le mieux les participants de *Sportbike World*. La figure 1 montre le modèle de l'homme d'action héroïque établi sur la base de ces thèmes populaires au sein du groupe de discussion.

Figure 1



Les membres de *Sportbike World* semblent donc construire leur identité masculine en fonction de ces termes. Les membres ne sont caractérisés ni par le modèle du rebelle ni par celui du travailleur. C'est plutôt à celui de l'homme d'action héroïque

qu'on peut associer les membres puisque ceux-ci utilisent des éléments du rebelle et du travailleur pour construire leur identité.

En résumé, on constate, par l'analyse des discussions, que les individus s'identifient à trois groupes différents, soient les motocyclistes, les motocyclistes sportifs et les membres de *Sportbike World*. L'identité s'articule autour des valeurs centrales du groupe, soient la sécurité et la vitesse. Ils s'opposent aux *cagers*, qui représentent la sécurité, de même qu'aux utilisateurs de Harley-Davidson, qui ne recherchent pas la vitesse, mais le confort. L'identité de chaque membre en ce qui concerne la masculinité se construit aussi à partir de ces mêmes valeurs. Le modèle de l'homme d'action héroïque explique que les individus choisissent des éléments faisant partie du modèle du rebelle et du travailleur pour construire leur identité masculine. Cette section a démontré que les membres de *Sportbike World* forment un groupe distinct, caractéristique d'une communauté virtuelle. La prochaine section traitera de la structure du groupe de discussion, c'est-à-dire non pas des identités que les membres acquièrent, mais des rôles qu'on leur attribue.

5.4 L'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels

Le prochain élément d'une communauté virtuelle est l'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels (Herring, 2004). Ces traits sont signes qu'il y a une structure établie à l'intérieur du groupe, que l'anarchie n'est pas présente. Le fait

d'avoir une structure établie est donc signe d'une stabilité des individus qui forment le groupe.

De façon générale, la hiérarchie officielle du groupe *Sportsbike World* est établie comme suit : les modérateurs des forums ont un statut particulier, puisqu'ils ont le pouvoir de gérer les discussions en plus de donner des sanctions aux membres si nécessaire. Les modérateurs de forums sont moins nombreux que les membres et possèdent un plus grand pouvoir d'intervention. Toutefois, aucun message ne laisse croire qu'il y a eu abus de pouvoir par les modérateurs de forum, en plus du fait qu'il n'y a aucun message véhiculant des sentiments, positifs ou négatifs, à leur égard.

Une sorte de hiérarchie non-officielle semble s'être établie parmi les membres. L'étude de celle-ci s'est avérée difficile, car la sélection de la période d'étude n'est pas assez longue pour faire une étude longitudinale. Toutefois, on peut distinguer deux éléments venant s'ajouter à la structure du groupe de discussion. On retrouve en premier lieu la relation entre nouveaux et anciens membres, c'est-à-dire entre ceux qui se perçoivent comme étant des nouveaux membres et ceux qui sont des membres de longue date.

Par exemple, certains messages sont écrits avec un ton familier. On suppose que les membres qui participent beaucoup aux discussions ont développé des liens sociaux avec les autres membres, puisqu'ils interagissent les uns avec les autres. Ainsi, ces

individus deviennent plus familiers avec les autres, tel qu'illustré par l'exemple ci-dessous.

Membre n.21	[«membre n.20»], Don't worry about Jeff ¹² he is a New York liberal but other than that he really is a good guy.
--------------------	--

En ce qui a trait à cette distinction entre nouveaux membres et membres réguliers, on relève seulement un cas dans lequel un membre fait allusion au fait qu'un autre membre est nouveau comme prétexte pour excuser ses actions. Voici la citation :

Membre n.22	This is not meant as a flame, but... ...I've seen so many threads about all of you Charlie Bronson wannabes who carry while riding and I wonder which one of you is gonna be the first to shoot your dick off when you crash. Seriously, what's the point?! If you need your gun while riding you've either got the biggest inferiority complex or you're riding how/where you shouldn't be. So tell me, Mr. Bronson, what's the point?! ps - [«Membre n.20»], I realize you're a new member and this is not directly only toward you. This is an old topic of conversation, which has never been fully rationalized/explained. [L'emphase est la nôtre.]
--------------------	---

La distinction entre nouveaux membres et membres réguliers ne semble pas être un élément très important dans la structure du groupe puisque les nouveaux membres semblent être acceptés à part entière par le groupe. Ceux-ci ne semblent donc pas être perçus comme étant des individus ayant une position subalterne.

¹² Nom fictif.

Le deuxième élément de la structure concerne les individus ayant une fonction spéciale, c'est-à-dire qu'ils jouent un rôle particulier dans le groupe de discussion. En ce qui a trait à ceux-ci, on n'en retrouve pas de façon formelle, à l'exception des modérateurs. Ceux-ci ont des rôles et des fonctions précises à remplir pour s'assurer du bon fonctionnement du forum. On remarque toutefois que même s'il n'existe pas de rôles officiels, les individus acquièrent des rôles différents par leurs interventions. Ceci est dû au fait que les individus participent à différents types de discussions. Il est possible de définir deux types de rôles que certains individus ont adoptés, ceux que nous surnomons les experts techniques et ceux que l'on peut surnommer des ambassadeurs de la sécurité.

Les experts techniques sont des individus qui ont une expertise technique en matière de motocyclette. Ces individus répondent aux questions des autres membres. Dans les deux périodes étudiées, 17 discussions créées sont des discussions techniques se rapportant à la motocyclette. Parmi celles-ci, 15 portent sur une question technique posée au groupe et seulement deux ne comportent aucune question. Les 15 discussions ayant une question technique posée au groupe contiennent un total de 192 messages; toutefois, il y a eu 39 membres qui ont répondu à la question initiale et/ou ajouté un propos constructif à la discussion pour un total de 98 messages¹³. Le seuil critique pour qu'une personne soit considérée comme expert technique est de trois messages, puisque la moyenne de messages techniques par individu ayant participé aux discussions est de 2,5. Il y a 11 membres qui ont créé plus de trois messages chacun et qui sont donc

¹³ Les créateurs de la discussion initiale ne peuvent être considérés comme étant des répondants, puisqu'à plusieurs reprises ils n'apportent que des précisions à leur question initiale.

considérés comme experts techniques. Ces individus semblent adopter ce rôle non pas parce qu'il leur est assigné, mais plutôt parce qu'ils ont l'expertise nécessaire pour répondre à ces questions. Bref, ils deviennent en quelque sorte le support technique du forum de discussion.

D'autres individus semblent préconiser les bienfaits de la sécurité sur la route par le port de l'équipement et par la conduite routière sécuritaire. Ces individus deviennent en quelque sorte la conscience du forum en matière de sécurité, c'est la raison pour laquelle on les surnomme les ambassadeurs de la sécurité. Pour qu'une personne soit considérée comme ambassadeur de la sécurité il faut qu'elle ait écrit au moins trois messages dans une période donnée, puisque la moyenne de messages par individu est de 2,1. Il y a 124 instances où la sécurité est mentionnée et ceci provient de 58 individus. Parmi ces individus, seulement 14 ont affiché trois messages ou plus sur ce thème. En comparant la période de 2004 à celle de 2005, on constate que seulement un membre a créé plus de trois messages dans la première période tandis que dans la dernière, quatorze membres en ont créé plus de trois. Il faut aussi mentionner que l'individu ayant écrit trois messages durant la période de 2004 en a aussi créé plus de trois durant celle de 2005. Ces membres sont donc définis comme étant les experts du groupe en matière de sécurité.

En ce qui a trait aux rituels, il ne semble pas en exister dans la section *Daily Rider*. Toutefois, ceci ne veut pas dire qu'il n'existe pas de rituel chez *Sportbike World*,

car des sections non-étudiées de celui-ci offrent aux membres une sorte de rituel organisé. Les sections sont :

Trivia / Question of the Week

Just think of it as Jeopardy for Sportbikes!

Weekly Poll

The Weekly Poll - Send your suggestions for a new poll to [...].

Il y a donc une section du groupe de discussion dans lequel les membres peuvent s'adonner à des activités spéciales.

À l'exception des modérateurs, la section *Daily Rider* n'a pas de hiérarchie sociale officielle entre les membres, mais l'analyse suggère qu'il en existe une non-officielle, soit la relation entre anciens et nouveaux membres et ceux qui, selon notre analyse, ont adopté des rôles d'expert techniques et d'ambassadeurs de la sécurité. Les actions de certains individus peuvent être perçues comme étant des rôles, c'est-à-dire que le fait de donner des suggestions, d'aider les autres peut mener à la perception qu'ils occupent un rôle. On peut donc conclure que ce mécanisme d'interaction entre les membres est signe d'une structure sociale à l'intérieur du forum de discussion, ce qui appuie l'idée selon laquelle ce groupe de discussion forme en fait une communauté virtuelle. La prochaine section a pour but d'étudier les différences et les conflits entre les membres, puisqu'on ne peut pas seulement étudier les éléments unificateurs des individus.

5.5 Conflits et résolution de conflits

Cette section traite d'une autre composante d'une communauté virtuelle, soit non pas ce qui unit les individus mais bien ce qui les divise, à savoir la critique, les conflits et les moyens de résolution de conflits (Herring, 2004). Par l'étude de ces composantes, il est possible d'examiner si le groupe est structuré ou anarchique.

Puisque *Sportbike World* est un lieu d'échange, il devrait être normal qu'il y ait des divergences d'opinions, ce qui est le cas. Toutefois, des conflits menant à des attaques personnelles entre les individus sont peu communs. Il y a seulement cinq instances où un conflit est survenu entre des membres de *Sportbike World*, sans tenir compte du fait que des discussions ont pu être éliminées¹⁴. Toutefois, on peut supposer que ceci est peu fréquent, puisque la grande majorité des discussions analysées ne contiennent aucun signe de conflits entre les usagers du forum. Ceci est peut-être dû au fait que les règlements de ce site Internet interdisent les conflits entre les individus. Voici une partie du guide d'utilisateur du forum qui traite du comportement acceptable. En annexe est jointe la version complète du guide d'utilisateur du forum. On remarque que les règles du site sont axées sur une conduite amicale qui a pour but de stimuler les échanges.

- **Language:**
Very mild expletives and non-sexual anatomical references may be allowed in some contexts, but profanity, strong vulgar language [...],

¹⁴ Il est toutefois impossible de savoir si des discussions entières furent éliminées.

harsh personal insults [...] are not allowed even if disguised with asterisks or other text and characters.

- **Personal Attacks:**
Personal attacks not allowed. "Personal attacks" are defined as comments that reflect upon a person instead of their opinion.
- **Disruptive Behavior:**
Please stay on topic and restrict your comments to the subject at hand.
[...]
- **Proper Online Conduct:**
Online conduct should be guided by common sense and basic etiquette. You will be considered in violation of the Community Standards if you violate any of the standards outlined above.

L'application de ces règlements est faite par les modérateurs. Ceux-ci ont la possibilité de terminer les discussions et d'imposer des sanctions aux individus. Les membres du forum de discussion doivent donc agir selon les règlements s'ils veulent continuer à utiliser celui-ci.

Il y a cinq discussions dans lesquelles un conflit est survenu. Les conflits dans quatre des cinq discussions sont survenus à propos de thèmes liés à la sécurité, soient l'équipement de sécurité, le port d'armes à feu lors de l'utilisation de la motocyclette, la vitesse excessive et la conduite routière non sécuritaire. L'autre discussion ayant provoqué un conflit traitait des coûts élevés associés aux concessionnaires de motocyclettes. Le tableau 8 énumère ces discussions.

Tableau 8

Titre de de la discussion	Thème principal du conflit	Source du conflit	Résolution du conflit
Going down with jeans on	Sécurité	Désaccord sur le port de l'équipement de sécurité	Les utilisateurs ont arrêté le conflit par eux-mêmes
Just curious, how many of you carry concealed while riding?	Sécurité	Désaccord sur le port d'arme à feu lors de l'utilisation de la motocyclette	Les modérateurs ont averti les participants qu'ils doivent se comporter de façon convenable
My new personal speed record - and my first crash	Sécurité	Désaccord sur le comportement du conducteur lors de l'utilisation de la motocyclette	Les utilisateurs ont arrêté le conflit par eux-mêmes
This was great!	Sécurité	Désaccord sur le comportement du conducteur lors de l'utilisation de la motocyclette	Les modérateurs sont intervenus en effaçant et/ou en modifiant des messages
What's the biggest problem with most motorcycle dealerships?	Prix	Désaccord entre les consommateurs et les vendeurs sur les prix et les procédures du centre de vente	Les utilisateurs ont arrêté le conflit par eux-mêmes

À l'intérieur de trois discussions, il est possible d'identifier quatre instances où un modérateur a agi de façon à rétablir l'ordre, dont une n'était pas un conflit. Deux d'entre elles ont eu lieu pendant la discussion «Just curious, how many of you carry concealed while riding?». Un modérateur a donné un avertissement à un individu à l'effet que son message n'était pas approprié et que s'il écrivait un autre message de ce genre, son compte au forum serait désactivé. Un autre avertissement fut que les gens doivent agir de façon plus civilisée sinon la discussion serait terminée. Une autre action d'un modérateur fut entreprise envers un membre qui avait été banni du forum de discussion et qui avait tenté de créer un nouveau pseudonyme. En dernière instance, un

modérateur a simplement effacé des messages à l'intérieur d'une discussion puisque certains individus étaient en conflit avec d'autres et que leurs messages étaient des attaques personnelles.

Le fait qu'il existe des individus pour gérer les conversations ne signifie pas qu'il y a un froid entre les modérateurs et les usagers du forum. Au contraire, il semble exister une collaboration entre les membres et les modérateurs, tel qu'illustré par la discussion intitulée : «Houseboat Capsizes On Okanagan Lake (Vid) ****Link NSFW**** ». L'auteur de cette discussion a pour objectif d'annoncer une tragédie maritime avec un hyper-lien inclus dans le message par lequel on peut visionner la vidéo de la tragédie en question. Cette personne n'a toutefois pas suivi les consignes d'inscrire un avertissement à savoir que l'hyperlien contenait de l'information inappropriée pour un public mineur. Des membres ont alors averti les autres. Puisque cet individu n'a pas suivi les règles du forum de discussion concernant la façon d'agir adéquatement et le contenu approprié des messages, il a perdu le privilège d'afficher des messages sur le site. Cette situation que nous venons de décrire aurait pu se dérouler d'une différente façon, la personne qui l'a reconnu aurait pu l'insulter publiquement dans le forum de discussion. Toutefois, celui-ci a respecté les consignes et les modérateurs se sont chargés d'appliquer les sanctions. Il est donc possible d'affirmer que les membres et les modérateurs coopèrent pour souligner et appliquer les règles de conduite.

Il est possible de constater que lorsqu'il y a des conflits, ils sont généralement brefs. On peut supposer que l'absence de conflits est due à deux facteurs. Le premier est que

les individus se respectent mutuellement, puisqu'ils partagent des intérêts similaires. Le deuxième facteur est que les règlements du forum de discussion sont appliqués. Ces deux facteurs permettraient d'avoir des discussions dans une atmosphère virtuelle chaleureuse. Les messages ne sont donc pas créés pour choquer les individus. De plus, en étudiant les thèmes principaux des conflits, on constate qu'ils ont trait à des thèmes centraux au groupe tels que la sécurité et la consommation. Enfin, tel que démontré par le tableau précédent, les membres règlent souvent les conflits par eux-mêmes, sans nécessiter l'intervention des modérateurs.

Toutefois, on retrouve des messages portant sur des divergences d'opinions entre des individus. Ces critiques sont beaucoup plus fréquentes que les conflits, puisqu'on retrouve 30 discussions dans lesquelles au moins une critique fut formulée. Il n'est donc pas surprenant que les critiques s'articulent autour des valeurs communes du groupe, soit la sécurité, les aspects techniques de la motocyclette et la consommation.

Nous avons déjà mentionné que de façon générale, il y avait beaucoup de discussions traitant de la sécurité. Toutefois, ce ne sont pas tous les membres qui ont la même définition de la sécurité en motocyclette. Des divergences d'opinion peuvent survenir sur cette question. Par exemple, certains des membres affirment conduire de façon sécuritaire même lorsqu'ils dépassent grandement les limites de vitesse routière. Deux cas en particulier illustrent explicitement cette manière de concevoir cette sécurité. Le premier est que l'individu voulait atteindre ou battre son record de vitesse. Celui-ci mentionne que s'il avait été arrêté par la police, il aurait perdu son permis de conduire,

même s'il conduisait avec le plus de précaution possible à 150 mph (environ 230 kmh). Le deuxième cas est celui d'un membre de *Sportbike World* qui se baladait en motocyclette, et qui a aperçu un motocycliste qui faisait des manœuvres acrobatiques. Les deux individus ont alors commencé à rouler à grande vitesse, tout en se dépassant mutuellement. Un membre du forum lui a dit que ce type de conduite était dangereux, il s'est défendu en disant que ce qu'il a fait n'était pas dangereux, mais que les actions de l'autre motocycliste l'étaient. Ces deux exemples démontrent que certains motocyclistes ont une perception de la sécurité qui s'avère différente de la majorité. Dans les deux cas, ces membres se sont fait reprocher que leurs actions étaient dangereuses. Toutefois, le premier cas est un conflit, puisque dans celui-ci un membre n'a pas aimé être critiqué au sujet de ses actions. Il a par la suite choisi d'insulter un autre membre en ridiculisant le type de motocyclette qu'il possède. Le deuxième exemple exprime seulement une critique, car l'auteur accepte la critique d'un autre membre, sans avoir recours à des attaques personnelles. Les citations ci-dessous illustrent ces deux cas.



Cas n.1

Titre de la discussion : This was great

<p>Membre n.19</p>	<p>excuse me for letting my bike a little loose on a deserted back road in canada and then dumping it at walking speed in some sand....my crimes against the sportbike society will haunt me forever</p> <p>[membre n.15] - if you top out your scooter, i mean viffer, one day at 85mph and bite it, dont cry to us cause we will all be flabbergasted about our rising insurance premiums. (and i hope to god you NEVER crash your bike, im not THAT much of an asshole) [L'emphase est la nôtre.]</p>
---------------------------	--

Cas n.2

Titre de la discussion : Sportbikes and harleys's,...enemies?

Membre n.9	 <p>GAWD,... I went back out and hit some highway up by me and coming home this dude on a R1 pulls right up behind me. Soon as he pulls up next to me,... he hit this standing wheelie at like 75 or so mph! Thats what so wicked! So,... I decided to try and chase him down,... I caught up to him and all I have to say is DAMN! That bike is friggin fast! Ho shizzz. I blew past him then was riding it at like 80 to take my exit,... this guy blows past me without me knowing it at like 120+ easily. That scared the shit out of me. He was good as hell. He wasn't wearing any protective gear though.</p>
Membre n.9	 <div data-bbox="435 727 1279 934" style="border: 2px solid black; padding: 5px;"><p>Quote: <i>Originally posted by [«membre n.8»]</i> <u>Less you waste in trying to race with others or such is less chance of you pranging your bike & with enough injuries to yourself to call it a season now of forever.</u> [L'emphase est la nôtre.]</p></div> <p>That is true but we weren't exactly racing,... more like cat and mouse. Mouse runs, cat catches, cat takes a peak,... mouse runs again. I wasn't doing anything dangeous,... him on the other hand,... NUTS. But I have to say it was cool to watch though.</p>

Les discussions ont permis de révéler que les membres ont des opinions divergentes sur certains thèmes liés à la motocyclette. Une discussion en particulier a fait couler beaucoup d'encre virtuelle : «Just curious, how many of you carry concealed while riding? ». L'auteur voulait savoir quels individus portaient une arme à feu lors de l'utilisation de leur motocyclette. Le message de son texte était simplement: «Provided that you have a CCW [permis pour le port d'arme à feu] that is, i'm only interested in the self defense aspect.» Voici les statistiques de cette discussion : 22 individus y ont participé pour un total de 113 messages. On pourrait croire que cette discussion s'est

étendue sur une longue période pour atteindre ce nombre, mais ce n'est pas le cas. Elle fut créée le 22 novembre et s'est terminée le 2 décembre. Donc en l'espace de 11 jours, 113 messages furent créés.

La raison pour laquelle cette simple discussion a été si mouvementée est qu'elle s'est vite transformée en un débat entre ceux qui sont pro arme à feu et ceux qui sont contre, la sécurité étant au cœur de celui-ci. Au début, les sujets étaient liés à la motocyclette, par exemple : si une personne tombe en motocyclette, il y a un danger que celle-ci tire accidentellement. Mais, ceci fut vite remplacé par un échange général entre ceux qui sont pour le port d'armes et ceux qui sont contre. Les échanges sont devenus si mouvementés qu'un des modérateurs a demandé aux gens de se comporter convenablement s'ils ne voulaient pas que la discussion soit terminée. Par la suite, la vigueur des échanges a diminué. Donc, même si les discussions deviennent très mouvementées, le système d'imposition de l'ordre et des règles à l'intérieur du forum fonctionne, puisque les membres *Sportbike World* ont continué leurs échanges.

Il faut aussi mentionner que cette discussion visait principalement les membres américains de *Sportbike World*. Puisque au Canada il est difficile d'acquérir un permis de port d'arme, la question de départ ne s'appliquait pas vraiment aux Canadiens. Donc, même s'il n'existe pas de frontières virtuelles sur Internet, il demeure que les sujets discutés sur *Sportbike World* peuvent être affectés par le lieu de résidence géo-politique des membres.

Donc, dans *Sportbike World*, les divergences d'opinion existent, mais les conflits sont peu nombreux. Lorsqu'il y en a, ils sont axés sur une valeur centrale du groupe, qui est la sécurité. Ceci laisse place à un climat chaleureux, puisque les membres peuvent critiquer, ajouter leur point de vue face à ceux des autres, sans avoir à créer de conflits. *Sportbike World* n'est alors pas un lieu anarchique, au contraire, un ordre existe. Le fait qu'il existe des désaccords entre les membres est signe d'une hétérogénéité dans les idées et les valeurs.

Conclusion

L'analyse a démontré que les individus utilisent *Sportbike World* comme un moyen pour discuter avec d'autres personnes qui ont des goûts similaires. Par contre, forment-ils une communauté virtuelle? Pour répondre à cette question, il faut examiner les cinq dimensions d'une communauté virtuelle retenues pour l'analyse. Par la suite, il sera possible de déterminer si le capital social existe dans l'univers virtuel.

En ce qui a trait à la participation active et régulière, il a été établi qu'une partie des membres forment un groupe central d'individus, puisqu'ils créent un nombre élevé de messages. De plus, l'analyse des discussions a révélé que la majorité des messages sont liés au thème de la motocyclette, ce qui démontre que les membres du groupe de discussion utilisent celui-ci pour les fins prévues.

Pour ce qui est du deuxième aspect d'une communauté virtuelle, une culture et des valeurs communes, l'analyse démontre que les membres possèdent des valeurs communes, soit la recherche de la vitesse, le style et la sécurité, et qu'ils se préoccupent de la consommation. Tel que mentionné précédemment, la valeur de sécurité routière, partagée par les membres, est un aspect remarquable de *Sportbike World*. De plus, le groupe utilise un langage technique qui est propre au monde de la motocyclette ainsi que le langage souvent utilisé sur Internet, tels que les acronymes comme LOL (*laugh out loud*) et les émoticôns. Il découle de certaines discussions que les membres ont recours aux *war stories*, qui permettent de faciliter la socialisation et de démontrer aux autres

qu'ils sont de véritables enthousiastes de la motocyclette sportive. Cette section a démontré que les utilisateurs du groupe de discussion rencontrent le critère élaboré par Herring (2004) selon lequel les membres doivent, en partie, posséder une culture et des valeurs communes pour former une communauté virtuelle.

Le troisième critère analysé, soit que le groupe se perçoive comme entité distincte des autres, a révélé que les membres s'identifient en premier lieu en tant que motocyclistes. C'est en se référant aux automobilistes par un surnom spécifique (*cagers*) qu'ils se distinguent de ceux-ci en tant que groupe différent. De plus, une identité en tant qu'utilisateurs de motocyclette sportive est apparente dans les discussions. La recherche de l'adrénaline par la vitesse est le critère qui, selon eux, les sépare des amateurs de motocyclettes de type *custom/cruisers*. Toutefois, l'identité de groupe en tant que membres de *Sportbike World* est l'aspect qui devient le plus important dans cette composante d'une communauté virtuelle puisque ceci démontre que le groupe de discussion occupe une place dans la vie des individus. De plus, les membres construisent leur identité masculine en tant que motocyclistes à travers le modèle de l'homme d'action héroïque, c'est-à-dire en créant un équilibre entre la recherche de l'adrénaline et la recherche de la sécurité.

Le prochain aspect d'une communauté virtuelle étudiait l'émergence de rôles, d'une hiérarchie, d'une gouvernance et de rituels au sein du groupe de discussion. L'étude de ce critère a révélé que pour la majorité des membres du site, il n'existe pas de rôles formels, à part celui de modérateur. Par contre, celle-ci a permis de montrer que

certains membres adoptent des rôles informels en tant qu'experts techniques et ambassadeurs de la sécurité, en créant beaucoup de messages sur ces thèmes. Toutefois, l'analyse n'a pas permis de discerner l'existence de rituels propres au groupe de discussion bien que les rituels du monde réel aient fait l'objet de quelques discussions. Par contre, il semble exister sur le site de *Sportbike World* des sections qui peuvent être considérées comme des rituels. Les modérateurs, quant à eux, gèrent le site en s'assurant que ses règles sont respectées en tout temps, en intervenant pour rétablir l'ordre dans les discussions. Cependant, ils ne guident pas le cours des discussions bien qu'ils puissent y participer.

Enfin, l'étude des conflits et des résolutions de conflit, le dernier élément établi par Herring (2004), a montré que peu de conflits existent au sein de ce groupe. Lorsqu'un conflit a lieu, les modérateurs se chargent de faire respecter les règlements concernant ces situations. Ceci démontre que le forum de discussion n'est pas un lieu anarchique, mais qu'une stabilité existe au sein du groupe. Ce mécanisme permet donc aux individus de converser librement et sans crainte de recevoir des attaques personnelles. On retrouve cependant la critique, ce qui démontre que les individus sont engagés dans les discussions. Il n'est donc pas surprenant que celles-ci touchent les valeurs centrales du groupe.

D'après les critères établis par Herring (2004), le groupe de discussion *Sportbike World* serait une communauté virtuelle, car non seulement les membres participent activement au groupe, mais ils partagent aussi les mêmes valeurs ainsi que la même

culture. De plus, ils se perçoivent comme étant distincts d'autres groupes de discussion. Bien qu'ils aient des opinions qui divergent, ils sont généralement capables de les exprimer sans faire face à des attaques personnelles, et ce parfois avec l'aide des modérateurs.

Donc, lorsqu'on reprend le concept de communauté virtuelle de Rheingold (1998), qui les définit comme étant «des agrégations sociales qui émergent d'Internet lorsqu'il y a un nombre suffisant d'individus qui maintiennent des discussions publiques pour une période assez longue, avec suffisamment d'émotions humaines pour former des réseaux de relations personnelles dans le cyberspace» (Rheingold, 1998, traduction de l'auteur), il est possible de conclure que *Sportbike World* correspond à cette définition. Le concept de communauté virtuelle s'applique donc à ce groupe.

Cette recherche a donc permis de mieux comprendre le concept de communauté virtuelle, puisqu'elle a mis en application un concept théorique qui s'avère difficile à cerner, faute d'unanimité dans sa définition. Comme nous l'avons démontré, il est possible d'analyser les composantes d'une communauté virtuelle par une analyse de contenu qualitative et quantitative. Par contre, au plan méthodologique, cette recherche confirme qu'il n'est pas pratique d'analyser tous les aspects d'une communauté virtuelle identifiés dans ses nombreuses définitions, puisque cela exigerait un temps trop important. De plus, certains types d'informations prévues par les définitions de communautés virtuelles, tels que l'âge, le sexe ou le lieu géographique des participants ne sont pas nécessairement disponibles pour les fins de l'analyse.

En étudiant les motocyclistes, sujet peu abordé dans le monde universitaire, ce travail a permis d'augmenter le savoir sur un groupe stéréotypé. En ce sens, la perception que certains possèdent, soit que les motocyclistes n'accordent aucune importance à la sécurité, a pu être en partie infirmée, du moins pour le groupe de discussion *Sportbike World*, puisque la sécurité est un élément important au sein de ce groupe. Par le modèle de l'homme d'action héroïque, il est possible de comprendre pourquoi la sécurité est importante pour les membres du groupe de discussion. Il est donc possible d'affirmer que les stéréotypes applicables aux motocyclistes ne reflètent pas la réalité des membres de *Sportbike World*.

L'analyse a démontré que la motocyclette, objet de consommation, est un sujet d'intérêt et de conversation qui s'avère propice à la création de liens sociaux. En parallèle, Schouten et McAlexander (1995) ont démontré qu'une sous-culture de consommation de motocyclistes existe dans le monde réel, parce que ce sous-groupe d'individus se forme par le biais d'une classe de produits, d'une marque ou d'une activité de consommation.

Dans l'univers virtuel, une certaine cohésion sociale s'est formée autour de cet intérêt commun pour un objet qui peut seulement être utilisé dans le monde réel. Il est donc possible d'affirmer que les communications virtuelles permettent la création de capital social, comme l'affirment Wellman et al. (1996), puisque *Sportbike World*, en tant que communauté virtuelle, est un lieu qui présente les caractéristiques du capital

social identifiées par Putnam (1995) : l'existence de liens sociaux, de normes communes et d'une certaine confiance entre les individus liée à une identité de groupe. Cela suggère que dans le monde contemporain, où la technologie affecte la façon dont les gens communiquent, il est nécessaire de modifier la conception du capital social pour englober les relations virtuelles. Même s'il y a une certaine individualisation des relations sociales dans les sociétés modernes, l'univers virtuel offre la possibilité de créer des communautés et donc de produire du capital social.

Bibliographie

- Association of Internet Researchers (2005), www.aoir.org, consulté le 6 août 2005.
- Bechar-Israeli, Haya (n.d.), *From <Bonehead> to <cLoNehEA: Nicknames, play, and identity on Internet Relay Chat*, <http://www.ascusc.org/jcmc/vol1/issue2/bechar.html>, consulté le 12 février 2005.
- Blanchard, Anital (2004), «Virtual Behavior Settings: An Application of Behavior Setting Theories to Virtual Communities», dans *Journal of Computer-Mediated Communication*, vol. 9, no.2.
- Bouchard, Louise; Jean-François Roy et Solange van Kemenade (2006), «Research Traditions : An Overview», dans *Health Policy Research Bulletin*, n.12, pp10-12.
- Bruckman, Amy (2002), *Ethical Guidelines for Research Online* : www.cc.gatech.edu/~asb/ethics/, consulté le 7 août 2005.
- Edles, Laura Desfor (2002), *Cultural Sociology in Practice*, Malden, Blackwell Publishers, 265p.
- Ess, Charles et le comité d'éthique de l'Association of Internet Researchers (2002), *Ethical Decision Making and Internet Research*, www.aoir.org/report/ethics.pdf, consulté le 27 février 2005.
- Faulkner, Robert (1983), *Music on Demand : Composers and Careers in the Hollywood Film Industry*, New Brunswick (U.S.A.), Transaction Books, 281p.
- Fuglsang, Ross (1997), *Motorcycle Menace: Media Genres and the Construction of a Deviant Culture*, <http://webs.morningside.edu/masscomm/DrRoss/Research.html>, consulté le 18 juillet 2005.
- Gattiker, Urs E. (2001), *The Internet as a Diverse Community: Cultural, Organizational, and Political Issues*, Mahwah, N.J., Lawrence Erlbaum Associates, 272 pages.
- Heim, Michael (1993), *The Metaphysics of Virtual Reality*, New York, Oxford University Press, 208p.
- Herring, Susan (2004), «Computer-Mediated Discourse Analysis: An Approach to Researching Online Behavior», dans *Designing for Virtual Communities in the Service of Learning*, Sasha Barab, Rob Kling et James H. Gray (éditeurs), Cambridge, New York, pp. 338-377.

Holt, Douglas et J. Craig Thompson (2004), «Man-of-Action Heroes: How the American Ideology of Manhood Structures Men's Consumption», dans *Journal of Consumer Research*, vol. 31, no.2, pp.425-440.

Landry, Réjean (1992), «L'analyse de contenu», dans *Recherche Sociale*, Benoît Gauthier (sous la direction), Sillery, Québec, Presses de l'Université du Québec, p.337-359.

Latzko-Toth, Guillaume et Serge Proulx (2000), «La virtualité comme catégorie pour penser le social : l'usage de la notion de communauté virtuelle», dans *Sociologie et Sociétés*, vol. 32, no. 2, pp.99-122.

Lévy, Pierre (1997), *Cyberculture, Rapport au Conseil de l'Europe dans le cadre du Projet «Nouvelles technologies : coopération culturelle et communication»*, Paris, Odile Jacob / Éditions du Conseil de l'Europe, 313p.

Liu, G. Z. (1999), «Virtual community presence in Internet Relay Chatting» dans *Journal of Computer-Mediated Communication*, vol.5, no.1, <http://www.ascusc.org/jcmc/vol5/issue1/liu.html>, consulté le 14 juin 2005.

Maloney-Krichmar, Diane et Jenny Preece (2005), «Online Communities: Design, Theory, and Practice», dans *Journal of Computer-Mediated Communication*, vol.10, no.4.

Morse, Margaret (1998), *Virtualities: Television, Media Art, and Cyberculture*, Bloomington, Indiana University Press, 266p.

Neuendorf, Kimberly (2002), *The Content Analysis Guidebook*, Thousand Oaks, California, Sage Publications, 301p.

Osgerby, Bill (2005), *Biker Truth and Myth: How the Original Cowboy of the Road Became the Easy Rider of the Silver Screen*, Lewes, East Sussex, Prospero Books, 176p.

Park, Shin-Young et Akira Harada, (n.d.), *A study of Non-Verbal Expressions in a Computer-Mediated Communication Context (CMC), Focusing on the mouse behaviors in the web contents*, http://www.idemployee.id.tue.nl/g.w.m.rauterberg/conferences/CD_doNotOpen/ADC/final_paper/343.pdf, consulté le 16 avril 2006.

Putnam, Robert D. (1995), «Bowling Alone: America's Declining Social Capital», dans *Journal of Democracy*, Vol 6, No 1, Janvier, pp. 65-78.

Quan-Haase, Anabel et Barry Wellman (2002), *How does the Internet Affect Social Capital*, University of Toronto, <http://www.chass.utoronto.ca/~wellman/publications/index.html>, consulté le 23 juillet 2006.

Rheingold, Howard (1995), *Les communautés virtuelles* (trad. Lionel Lumbroso), Paris, Addison-Wesley France, 311p.

Rheingold, Howard (1998), The Electronic Version of *The Virtual Community* : <http://www.rheingold.com/vc/book/intro.html>, consulté le 18 juillet 2005.

«Ritual» (2005), dans *Oxford Dictionary of Sociology*, Oxford; New York, Oxford University Press, pp. 568-569.

«Rôle» (1999), dans *Dictionnaire de sociologie*, sous la direction de André Atkoun et Pierre Ansart, Paris, Le Robert : Seuil, pp. 460-461.

Schouten, John W et James H McAlexander (1995), «Subcultures of Consumption : An Ethnography of the New Bikers», *Journal of Consumer Research*, vol.22, no.1, pp.43-61.

«Sous-culture» (1995), dans *Dictionnaire de sociologie : les notions, les mécanismes, les auteurs*, Jean Étienne, Françoise Bloess, Jean-Pierre Noreck et Jean-Pierre Roux, Paris, Hatier, pp.76-77.

Sportbikes.com (n.d.), *Mission of the Sportbike's Riders Association* http://more.sportbikes.com/sra/sra_mission.html , consulté le 7 août 2005.

«Squid» (n.d.) dans *The Motorcycle Bikers Dictionary*, sur le site *Total Motorcycle Website*, <http://www.totalmotorcycle.com/dictionary/motorcycle-dictionary-index.htm>, consulté le 10 janvier 2006.

Watson, Nessim (1997), « Why We Argue About Virtual Community : a Case Study of the Phish.net Fan Community», dans *Virtual Culture : Identity and Communication in Cybersociety*, Steven Jones (sous la direction), London, Thousand Oaks, Sage Publications p.102-132.

Wellman, Barry; Janet Salaff, Dimitrina Dimitrova, Laura Garton, Milena Gulia et Caroline Haythornthwaite, (1996), «Computer Networks as Social Networks: Collaborative Work, Telework, and Virtual Community», *Annual Review of Sociology*, vol. 22, août, p213-238.

Wellman, Barry et Milena Gulia (1999), *Net Surfers Don't Ride Alone: Virtual Communities as Communities*, <http://www.chass.utoronto.ca/~wellman/publications/netsurfers/netsurfers.pdf>, consulté le 3 août 2006.

Annexes

Annexe 1

Demande d'étude du forum de discussion, fait par Yann Vinette.

To whom it may concern,

I am a master's student in Sociology at the University of Ottawa in Canada. I am doing research on virtual communities and I would like to ask your permission to study the sportbikeworld discussion forum.

The main goal of my research is to determine whether the sportbikeworld forum is a virtual community according to sociological definitions of the term. I would like to do thematic content analysis of discussions which took place during two two-week periods (to be determined) in 2004-2005.

My research will consist in analyzing discussions without directly participating in them. In my thesis, the public names of participants will not be disclosed. The results will be used exclusively for academic purposes and I will receive no monetary gain from my work. The project will be submitted to the Research Ethics Committee at the University of Ottawa and research will be conducted in accordance with accepted ethical guidelines.

Please do not hesitate to contact me or my advisor at the University of Ottawa, Professor Michèle Ollivier (ollivier@uottawa.ca), if you need additional information about the project.

Sincerely,

Yann Vinette
Department of Sociology

University of Ottawa, Ontario, Canada

Réponse par Mike DiSabatino, responsable du site

Yann,

I appreciate your taking the time to notify us of your study, and would like to extend a welcome. I have no objection to the study, providing the following:

- The results remain private and not for public dissemination
- I am provided with a copy

With that in mind I wish you luck, and provide my contact information herein, should you require any additional assistance or clarifications.

Keep in mind that SportbikeS.com has 2 of the most popular discussion forums on the net, of which SportbikeWorld is one. We recognize the different personalities of members, therefore we kept them separate. I may behoove you to review the eSportbike forums as well. I think you will find a different 'feel' of the member base.

Regards,

Mike DiSabatino, CEO
www.SportbikeS.com

The #1 Sport Riding Supersite

(v) 1-888-8.DR.BIKE - Toll Free
1-888-837-2453

(f) 1-805-435-7498

(e)

(c) 1-805-377-9069

Home of the
Sportbike Riders' Association, Inc.

Annexe 2

Demande d'étude du forum de discussion, fait par Michèle Ollivier.

----- Original Message -----

From: "Michèle Ollivier" <ollivier@uottawa.ca>

To: "Mike D - SportbikeS.com" <mike@sportbikes.com>

Sent: Thursday, July 21, 2005 1:14 PM

Subject: Re: permission to study sportbikeworld forum for academic purposes

Dear Mike,

I am the academic advisor of Yann Vinette, who contacted you about his MA thesis a few days ago. I talked to the person responsible for research ethics at the University of Ottawa and she asked me to obtain clarification on what you mean when you say that the results should remain private. Normally, a copy of the thesis is available for consultation at the department of sociology and in the library. This means that the thesis will be publicly available, but on a limited basis. When we submit the project to the ethics committee, we will also specify that the names used by people when posting to the site will not be used. Is this acceptable to you?

Best regards,

Michèle Ollivier
Associate Professor
Department of Sociology

Réponse par Mike DiSabatino, responsable du site

Michelle,

Your description below is fine. My concerns is the use of our site to be used, or become the basis for the media, which may then use it in relationship to the negative side of our sport.

All industries, especially in motorsports, has a negative side. The goal of our site is intended for the betterment of the sport, so we are careful about granting the media use of discussions for the basis of interpreting the sport, which may or may not be similar.

We have worked with many news organization from local news to CNN, and all we ask is an attempt at an unbiased representation to the masses. All avenues of the sport should be discussed, letting the readers/viewers make their own decisions. Naturally, in return, our organization is usually promoting a very positive side, while the headlines may take the opposing.

Regards,

Mike DiSabatino, CEO

www.SportbikeS.com

The #1 Sport Riding Supersite

(v) 1-888-8.DR.BIKE - Toll Free

1-888-837-2453

(f) 1-805-435-7498

(e)

(c) 1-805-377-9069

Home of the
Sportbike Riders' Association, Inc.

Annexe 3

SportbikeS.com Community Guidelines:

Appropriate Online Content And Discussion Guidelines

We reserve the right to remove content that does not meet our discussion standards. SportbikeS.com does not assume any liability if such content is not removed, and makes the final determination about whether content is objectionable or not. SportbikeS.com does not endorse or oppose opinions expressed by our visitors. Visitors who generate content in chat rooms and message boards, etc, that does not meet our discussion standards shall be removed. Serious offenses will result in removal of access.

These guidelines apply:

- **Minimum Age:**
You must be at least 14 years old to participate in any part of SportbikeS.com.
- **Identity - Real Names & Nicks:**
Your legal first and last name must be provided upon registration on the SportbikeS.com Message Board. You may utilize the Public Display Name feature to publicly display a nick name or alias in place of your real name as long as the entire real name is present and the Public Display name conforms to our other standards. You may use a nick name or another alias in the chat room as long as it conforms to our other standards.

You may not use public display names or nicks on the message board, chat, or private message system that are offensive to the topic or impersonates or represents any person or entity in an attempt to deceive, harass or otherwise mislead another member. Additionally, you may not use or represent the name of any public figures or an employee or representative of SportbikeS.com or any of the SportbikeS.com family of companies, or affiliates.
- **Language:**
Very mild expletives and non-sexual anatomical references may be allowed in some contexts, but profanity, strong vulgar language, crude, lewd or explicit sexual references and hate speech -- harsh personal insults and epithets directed against any race, religion, ethnic origin, gender or sexual preference -- are not allowed even if disguised with asterisks or other text and characters.
- **Personal Attacks:**
Personal attacks not allowed. "Personal attacks" are defined as comments that reflect upon a person instead of their opinion.
- **Sex/Sensuality:**
There is a difference between affection and vulgarity. There is also a difference between a discussion of the health or emotional aspects of sex using appropriate language and more crude conversations about sex. The former is acceptable, the latter is not.
- **Disruptive Behavior:**
Please stay on topic and restrict your comments to the subject at hand. Refrain

from "spamming," or "flooding" or the repeated posting of the same message over and over. You may not transmit or facilitate distribution of content that is harmful, abusive, racially or ethnically offensive, vulgar, sexually explicit, or in a reasonable person's view, objectionable. Hate speech will not be tolerated.

- **Personal Information:**

You may not share any personal information or information about others -- phone numbers, e-mail, home address, passwords, etc.-- with others on the site. Any such message board posts will be removed without comment. Chat participants may be restricted from using the chat system. This is for your protection!

No speculation about the identity of other participants is permitted. You may not attempt to harvest or collect member information including, but not limited to, Public Display Names, passwords, or e-mail addresses.

- **Advertising & Commercial Purposes:**

No advertising of any kind, including those for non-profit organizations, is permitted in areas not specifically designated as a Buy/Sell Area. SportbikeS.com's SportbikeS.com may not be used for commercial purposes. This includes but is not limited to unsolicited advertising, promotional materials, "junk mail", "spam", "chain letters", "pyramid schemes" or any other form of solicitation. You may not post links for any type of affiliate program with referrer IDs.

Even in the designated buy/sell areas all messages must be of a non-commercial nature. You may not advertise and/or promote the commercial sale of products on SportbikeS, including, without limitation: new motorcycles, new motorcycle accessories, apparel, cleaners, and other products that are used by sportbikers. Please carefully read the guidelines posted in the designated Buy/Sell Area for further restrictions and exceptions to the Advertising & Commercial Purpose Standards.

- **Linking Policy:**

Please be careful clicking hyperlinks. You use the Internet at your own risk and SportbikeS.com cannot be responsible for the content and conduct you may encounter. You may not post or discuss hyperlinks or web sites used for advertising suppliers, other message boards, or any other Community Standards violation

- **Images:**

In most cases we only allow the posting of sportbike images in message boards or chat. You may not use our community to distribute, facilitate to distribute, or direct link to any content that solicits for exchange, sale or purchase of sexually explicit images, and/or material harmful to minors; including, but not limited to, any photograph, film, video, or picture or computer generated image or picture (actual or simulated.)

- **Copyrighted Material:**

No copyrighted material is allowed. Please use links instead of quotes. You may not use our community to distribute, facilitate distribution, or direct link to any

content that infringes anyone else's intellectual property rights, including, but not limited to, any copyright, trademark, rights of publicity, rights of privacy, or other proprietary rights.

- **Format:**
No oversize fonts, JavaScript, tables, headings or other advanced HTML commands are allowed.
- **Malware, Hacking, & Cracking:**
You may not post, distribute, or link to software viruses or any other computer code, files or programs designed to capture information, interrupt, destroy, and/or limit the functionality of any computer software and/or hardware or telecommunications equipment. You may not attempt to circumvent any security features and/or exploit any weaknesses in computer software or hardware or telecommunications equipment.
- **Collection Of Information:**
You may not attempt to copy, reproduce, create derivative works from, harvest, or collect posts or member information (including, but not limited to, Public Display Names, passwords, or e-mail addresses.)
- **Illegal Behavior:**
The laws that apply in the offline world must be obeyed online. We have zero tolerance for illegal behavior in any section of SportbikeS.com. We cooperate with law enforcement on such matters.
- **Automatic Censor:**
The message board and chat may automatically censor certain words and web addresses from being posted. This censoring is not an exact science, however, so certain words may be censored out of context. Please realize that the censoring is being done by a computer based on the words that are being screened. Words that are censored are replaced with asterisks. Never attempt to circumvent the censor filter.
- **Proper Online Conduct:**
Online conduct should be guided by common sense and basic etiquette. You will be considered in violation of the Community Standards if you violate any of the standards outlined above.

WE RECOMEND ALL USERS READ OUR COMMUNITY GUIDELINES,
FEATURE RESTRICTIONS, MEMBER AGREEMENT, PRIVACY POLICY, AND
COPYRIGHT NOTICE AS EACH DISCLOSES FURTHER IMPORTANT
INFORMATION THAT MAY BE RELEVANT TO YOU

http://more.sportbikes.com/about/forum_guidelines.html