

LA RÉVOLUTION DES BÉCANES

Le départ d'un dictateur peut avoir des retombées inattendues.

En Tunisie, c'est la chute des pistons, l'explosion des moteurs, les deux temps d'un bouleversement social. La moto sportive se démocratise. Avec une seule limite : le pouvoir d'achat.





«Parfois, chez moi, je m'assieds juste sur ma moto et je reste là, à rêver, s'exclame Sonya. Et quand je roule, plus rien d'autre ne compte, c'est de l'épanouissement pur. Je sais que c'est fou de dire ça, je sais que ce n'est qu'une machine, mais c'est presque un moment de complicité». D'un geste familier, cette jolie fille de 17 ans natte sa crinière rousse pour pouvoir enfiler son casque. Ce 30 septembre 2012, sur les sentiers de la forêt maritime de Gammarth, au nord de Tunis, elle est venue pour la finale du championnat tunisien d'«enduro» (épreuve d'endurance tout-terrain). Seule femme sur une moto, elle attire quelques regards curieux du public. Mais sa façon d'être ne la distingue en rien de ses copains du club de Hammamet. Sonya Guembri est arrivée à la moto par son père Anouar, qui avait beaucoup roulé dans sa jeunesse. Il y a deux ans, il lui

a offert une Yamaha XT 125. «Elle était dans un état pas terrible, mais au moins c'était ma première moto à vitesses, confie-t-elle. Au début, je n'étais pas très intéressée, on faisait juste quelques balades. Mais petit à petit, c'est moi qui réclamait qu'on sorte». Sonya adhère alors au club, découvre les entraînements de cross et d'enduro et comprend que pour les compétitions, sa vieille bécane est dépassée. Elle commence alors à supplier ses parents de lui acheter un meilleur engin. Un jour, elle tombe sur une KTM 125 d'occasion. Un modèle 2012, orange flashy, «l'idéal pour débiter les courses, mais surtout elle était tellement belle, j'ai eu le coup de foudre!». Elle coûte 4 700 dinars tunisiens (2 300 euros). À ce prix-là, bien sûr, c'est une «sans papiers» (sans carte grise). La jeune fille a de la chance : son père craque lui aussi. La bécane est à elle.



La grande famille des motards

Ce que Sonya découvre au club de moto de Hammamet va bien au-delà du fun de l'entraînement. Le club est comme une famille, elle se fait de vrais amis. Une bonne partie d'entre eux travaillent dans des petits ateliers de mécanique et passent tout leur temps libre à rafistoler et améliorer des deux-roues. C'est le bricolage, la débrouille et l'entraide qui leur permettent de pratiquer leur sport, malgré leurs moyens modestes et le coût des motos et des pièces importées. Par amour pour sa propre machine, Sonya commence à s'intéresser à la mécanique. Elle découvre sa seconde vocation : «Je viens d'entrer en terminale, et jusqu'à maintenant je ne savais pas quelle carrière choisir. Maintenant, je bosse dur car je veux devenir ingénieur en génie mécanique».

Le club de Hammamet, créé en septembre 2011, est emblématique de la nouvelle génération de clubs nés après la révolution. Très actifs, privilégiant le tout-terrain, ils accueillent des Tunisiens de la classe moyenne et parfois de milieux populaires. En un an et demi, le nombre de licenciés a explosé. On en compte actuellement 300, alors qu'ils étaient 160 avant la révolution. Et la tendance n'est pas près de s'inverser, vu le nombre d'amateurs passionnés qui n'attendent, pour adhérer, que de pouvoir se procurer une moto. Sous le régime de Ben Ali, la situation était tout autre. On comptait seulement une demi-douzaine de clubs. La plupart étaient réservés aux «bourgeois» faisant surtout de la route – ce qui implique de pouvoir acquérir une moto «avec papiers». Dans le Sud, il existait quelques structures surtout destinées aux touristes. «À cette époque, ne créait pas







un club qui voulait ! » témoigne Nawfel Ben Slimane, l'énergique président du club de Hammamet.

« En 2002, j'ai entamé les démarches pour créer un club à Nabeul, raconte ce grand costaud aux cheveux rasés. J'en parlais au président de la fédération à chaque fois que je le voyais, mais les papiers n'étaient jamais prêts... pendant neuf ans ».

Des clubs sous surveillance

Quant à Sofiene Ben Jebara, un jeune entrepreneur qui, en juillet 2011, a fondé le club de la Soukra, dans la banlieue de Tunis, il affirme qu'avant la révolution, pour lui, il n'en était même pas question : « À l'époque, il fallait organiser les événements sportifs dans des cadres bien précis, du genre fête du 7 novembre (qui célèbre la prise de pouvoir par Ben Ali), et bien sûr adhérer au RCD (parti du régime Ben Ali), donc accepter de détourner de l'argent du club pour faire des donations au Parti. L'objectif n'était pas d'aider les jeunes, mais de lustre l'image du pays et du régime ».

L'esprit de fermeture entourant la moto est parfaitement symbolisé par le club le plus ancien de Tunisie, fondé sous Bourguiba en 1979 : celui de la Marsa. Cette ville balnéaire de la banlieue chic de Tunis est elle-même emblématique d'une élite bourgeoise et occidentalisée. « Comme c'était le seul club, quand j'avais quinze ans, j'ai voulu y adhérer avec mes amis, raconte Aymen Ben Abdallah, 31 ans et membre enthousiaste du club de la Soukra. Mais ils sélectionnaient les gens, ils posaient des questions du genre, est-ce que ton papa peut nous aider ? Alors on a fait de la moto tout seuls dans notre coin, sans aucune sécurité ».

En 2005, la Fédération internationale de motocyclisme (FIM) fait savoir

au Moto Club Marsa qu'elle préférerait traiter avec une structure nationale. Ce sera la Fédération tunisienne de motocyclisme et des activités associées (FTMAA). On peut dire qu'à l'époque, la fédération — un peu à l'image du pays — n'est pas vraiment démocratique. Le ministère des Sports nomme des membres du bureau et le président lui-même : Chekib Brahmi, qui n'est autre que le président du club de la Marsa. Jeune, ambitieux, il est forcément membre du RCD et cultive ses relations avec beaucoup de gens influents, en Tunisie et à l'étranger. Il veut atténuer le monopole des Européens dans l'organisation de rallyes au Maghreb et se fait l'artisan (et le premier président) de la création d'une Union arabe de motocyclisme en 2008. Après la chute du dictateur, le 14 janvier 2011, la situation devient intenable pour Brahmi, qui démissionne en avril — non sans léguer à la fédération beaucoup de dettes, murmurent certains membres du bureau actuel. Ses contacts dans le Golfe se révèlent alors précieux : le richissime Cheikh Ahmed Al Daoud Al Sabah lui propose de devenir directeur de son club, le Kuwait Motor Sports. En juin 2011, il quitte la Tunisie pour s'installer au Koweït.

Un sport plus accessible

Nouvelle ère, nouvelle équipe. Les visas pour créer un club sont désormais accordés facilement. En quelques mois, naissent Hammamet, Gabès, la Soukra, Bizerte... Très vite il y en a deux fois plus qu'avant. Le vent nouveau souffle également sur les anciens clubs. Pour la première fois, ce sont les clubs qui proposent les membres du bureau. En janvier 2012, ils élisent le président de la fédération : Nejjib Ladjmi (ci-contre), ancien vice-président. La cinquantaine, des allures

de bon vivant, Ladjmi s'efforce avant tout de démocratiser la fédé. Il réunit les représentants des clubs toutes les deux semaines et soumet les décisions au vote. Chaque club peut à présent organiser ses propres courses. L'autre ambition du nouveau président est de démocratiser le sport lui-même, c'est-à-dire de le rendre plus accessible aux milieux modestes. L'idée est de réussir à encadrer les jeunes casse-cous qui empruntent des scooters et causent de nombreux accidents. D'ailleurs la fédération met en place des programmes de sensibilisation du public à la sécurité routière, notamment dans les écoles. Mais pour attirer plus de jeunes et leur faire découvrir que la moto est aussi un sport, il faut avoir de quoi les faire rouler. Or le budget limité de la fédération ne lui permet guère que de donner un coup de pouce pour le matériel des meilleurs pilotes, ceux qui participent aux compétitions internationales. La tâche de recruter et de former les champions de demain repose essentiellement sur les épaules des clubs... à condition de leur trouver des motos.

Sur ce point, le club de la Soukra est né sous une bonne étoile. Son président Sofiene Ben Jebara, un svelte pilote aux cheveux bouclés, lui a aménagé un espace dans le garage automobile qu'il possède, pas loin d'un terrain sablonneux qui sert aux entraînements. Pour diriger le club, il a trouvé six autres personnes qui, comme lui, ont les moyens de faire des donations. Il se débrouille aussi pour trouver des sponsors. Du coup, le club a pu acquérir quatre motos pour les petits (de 6 à 12 ans) et trois pour les adultes. Les membres qui n'ont pas leur propre engin se les partagent et apprennent à les entretenir. Et ça change tout! «N'importe quel gamin, pour une cotisation dérisoire,

peut s'initier au sport sans grosse dépense, même si on l'incite à se procurer son propre maillot et son équipement de protection, car les bottes ou le casque, c'est mieux si c'est personnel, précise Ben Jebara. On veut constituer une véritable pépinière, pour avoir dans quelques années plusieurs pilotes de talent». Du coup une vingtaine de personnes sont déjà sur liste d'attente : le club est obligé de refuser des gens pour ne pas « surmener » ses engins. Bien sûr plusieurs acquisitions de motos sont déjà en projet...

L'obstacle de l'argent

En attendant que tous les clubs puissent ainsi se procurer quelques motos, le meilleur moyen de s'assurer une adhésion et de progresser rapidement reste d'en acquérir une soi-même. L'argent devient donc le grand problème des passionnés tunisiens. Toutes les motos sont importées, et au passage de la douane leur prix s'envole. Par exemple une Kawasaki neuve coûtant 5 900 euros en Europe est vendue 24 000 dinars en Tunisie (11 800 euros). Anouar Guembri, du club de Hammamet, a d'ailleurs son idée pour résoudre ce problème des douanes. Une loi permet à certaines associations d'être exonérées des frais de douane. Personne ne l'a encore jamais fait, mais il ne voit pas pourquoi les clubs ne pourraient pas en profiter s'ils achètent des motos en Europe. À suivre... en attendant, presque tout le monde — y compris les clubs! — sont obligés d'acheter des « sans papiers ». La même Kawasaki d'occasion, volée en Europe ou bien vendue après être entrée en Tunisie pour un rallye, coûtera autour de 4 500 dinars.

Si avoir une carte grise, qui autorise à rouler sur route, est un luxe immense, posséder une moto, n'importe laquelle,





reste très difficile pour les jeunes des milieux les plus modestes. Certains adolescents économisent pendant des années, font des boulots d'été et sollicitent la famille quand ils le peuvent. Avoir dans sa famille quelqu'un qui vit en Europe est souvent déterminant. Mais la plupart des pilotes de club qui se sont payé leur engin eux-mêmes n'ont pu le faire qu'en entrant dans le monde du travail, tout en restant vivre chez leurs parents bien sûr. Aucun chômeur parmi ces jeunes motards de la Soukra, entre 20 et 30 ans, qui bichonnent leur bécane et arborent de magnifiques tenues aux couleurs assorties!

En les écoutant raconter leurs débuts sauvages en moto, quand ils étaient des adolescents exclus des clubs, sans foi ni loi, on se dit que la fédération a gagné son pari de promouvoir la sécurité, du moins chez ses licenciés. Tous sont arrivés sur le terrain d'entraînement

casqués et harnachés de protections flamboyantes de la tête aux pieds. En revanche, s'ils sont arrivés en moto... ils ont forcément emprunté des routes! « Un gamin surpris en train de rouler sur la route est aussitôt disqualifié », nous avait assuré le président de la fédération Nejib Ladjmi. Une information qui fait éclater de rire les jeunes motards... « Les policiers ne sont pas après nous, mais après les bandes de jeunes en scooter et sans casque, expliquent-ils. Nous, dès qu'ils voient nos tenues sportives, ils lèvent le pouce et nous font des signes d'encouragement! ». Ce développement d'une moto sportive responsable, quoiqu'un peu hors-la-loi, pourrait donc bien être le stade adulte des pétarades rebelles de l'adolescence.

AUDACIEUX

66 — Oman Sail

Ben Hoffman

80 — Tripoli 2.0

Mathieu Galtier