

REPUBLIQUE
TUNISIENNE
MINISTRE
DU PLAN

**I N S T I T U T
N A T I O N A L D E L A
S T A T I S T I Q U E**

LE SECTEUR NON STRUCTURE EN TUNISIE

R E C U E I L D ' I N T E R V I E U S

AUPRES DE

E F F I C I T E S E T M E C A N I C I E N S

DE **T U N I S**

1 9 7 8

ire

27 AVRIL

NOVEMBRE 1978

CENID - ORSTOM

INV Ø 3802

L'enquête sur le secteur non structuré de la mécanique a été effectuée en 1978 à l'Institut National de la Statistique, par la Direction des enquêtes statistiques, avec la collaboration de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer (O.R.S.T.O.M.), représenté par Jacques CHARMES, économiste de l'ORSTOM, mis à la disposition de l'Institut National de la Statistique.

MECANIQUE GENERALE

TOLERIE - PEINTURE - ELECTRICITE

Décembre 1977

Si Ali, garagiste, Arrondissement de Bab Bhar

J'ai acheté ce garage en 1969. Je ne suis pas du métier, car j'ai été garçon de café pendant 29 ans. En 1969, j'ai acheté ce garage en association avec un camarade, mécanicien de métier. Je lui ai proposé de s'occuper lui-même de tout le travail. Il s'agit d'un accord verbal par lequel il était convenu que moi, je lui cédaï le local, et que de son côté il apportait sa contribution par la fourniture du matériel et du travail. Tous les frais étant partagés à moitié. Après une période de 11 mois de travail, j'ai remarqué que l'associé ne me donnait pas la moitié des revenus, mais seulement le quart, ce qui était contraire à notre convention. C'était lui qui encaissait toutes les recettes, étant donné que je travaillais encore au café. Je lui ai alors dit que j'avais encore des dettes à la suite de l'achat du local; il m'a répondu qu'il n'y avait pas suffisamment de travail : Mais je constatais le contraire. Sur les voitures rentrant pour être réparées, une seule était enregistrée, et il encaissait lui-même les recettes pour les 3 autres voitures. J'ai alors voulu dissoudre l'association. Nous étions en règle vis-à-vis de la loi ; nous n'avions pas de comptable, mon associé n'employant avec lui qu'un seul ouvrier spécialiste de la tôlerie. En fin de compte, il a quitté le local définitivement en 1971. Comme je n'étais pas du métier, j'ai laissé mon garage fermé jusqu'à ce que je trouve un nouvel associé-mécanicien, qui s'est avéré ensuite du même acabit. Comme c'était encore une expérience, je n'ai pas voulu faire de contrat. Car, si on se lie, on n'a plus la possibilité de se séparer. Après 11 mois, j'ai rompu pour abus de confiance : Je venais de temps en temps au garage, et je remarquais qu'il y avait plusieurs voitures en réparation, mais il m'était difficile d'estimer les recettes, car on ne peut pas évaluer d'avance les réparations.

En 1972, j'ai décidé de me consacrer à la mécanique, bien que n'étant pas du métier. J'ai pensé que c'était un travail de responsabilité, et quoiqu'il arrive, c'était à moi d'en supporter les conséquences. En 1972, j'avais 3 ouvriers : Je n'ai pas voulu commencer directement par la mécanique, et j'ai fait seulement de la tôlerie, parce que c'est un travail pour lequel le client ne court aucun danger : Il vient pour faire redresser un coup (un garde-boue défoncé), je lui demande 10 D., il ne me donne que 8 D.; mais une fois la voiture réparée, c'est fini. Mais si je fais des réparations de mécanique, en n'étant pas du métier : Si le client me demande de lui faire un réglage des freins, je ne suis pas sûr quel'ouvrier fera le travail correctement, puisque je ne connais rien en mécanique. S'il arrive quelque chose à ce client à cause des freins, c'est moi le propriétaire du garage qui suis responsable, et non l'ouvrier. J'ai donc préféré la tôlerie qui présente moins de risques. Après un certain temps, j'ai embauché un ouvrier qualifié qui savait estimer les frais

de réparation, mais il m'a quitté de son propre gré pour ouvrir un atelier en association. J'ai continué avec 2 ouvriers. Dans la tôlerie-peinture, le travail progresse constamment.

Actuellement, j'ai 10 employés : 3 dans la tôlerie, 5 dans la peinture. Sur ces 8, 4 sont des apprentis et l'un d'eux va terminer son contrat au mois de Janvier, le second a un an d'ancienneté, et les 2 autres, je viens de déposer leurs contrats à l'Office de l'Emploi. Pour ce qui est des 4 autres, il y en a 2 en peinture, le grand est en mécanique (et l'autre en tôlerie ?). J'en ai embauché deux nouveaux, l'un avait 1 mois et demi en mécanique, l'autre 2 mois environ en tôlerie.

Je paye mes apprentis à la semaine ; avec un contrat, la première année je donne 2 D. par semaine, c'est à dire 8 D. par mois. La 2ème année, 3 D. par semaine ou 12D. par mois ; la 3ème année, 4D,500 par semaine. De plus, pour encourager ceux qui viennent de terminer leur contrat, j'accorde une bonification, surtout pour ceux qui habitent la banlieue : Vous savez le casse-croûte coûte 170 millimes, et les frais de transport aussi ; je ne veux pas qu'ils travaillent uniquement pour ces 2 choses-là. Et par exemple, celui-là qui a à peine 3 ans, je lui donne 8 D. par semaine, et celui qui a 2 ans, je le paye à 7 D. par semaine. Pour les 2 nouveaux apprentis je donne 2D. par semaine à l'un d'eux. Pour ce qui est des ouvriers, il y a un barème de rémunération. Je ne peux pas vous donner des détails sur ce barème, mais je peux vous dire que l'heure d'un tôlier ou d'un mécanicien est payée à 195 millimes. Chez moi, ils font 48 heures par semaine, et ils font parfois des heures supplémentaires.

Quant aux indemnités, je pense que ce sont seulement les ouvriers des entreprises qui en bénéficient. Un particulier comme moi n'a pas grand'chose. Mais tout de même, je leur donne des bonifications toutes les semaines et tous les mois, et si on veut comptabiliser ces gratifications, on trouvera qu'elles sont supérieures aux primes de rendement de fin d'année.

Depuis 1972, j'ai formé entre 18 et 20 apprentis. Il y en a parmi eux qui sont restés 2 ans et plus. Les ouvriers qualifiés que j'ai actuellement ont été formés par d'autres garagistes. Je les ai embauchés comme ouvriers.

Le local fait 17 m sur 8,5 m (= 144 m²). Comme vous pouvez le constater, il est en mauvais état. En hiver, on travaille dans des conditions difficiles, à cause de la pluie et du toit défectueux. Je n'ai pas les moyens de le faire réparer moi-même. J'ai eu recours à un expert pour faire un devis de rénovation du local, et il s'est avéré qu'il fallait 15000 D. pour changer la toiture. Je ne suis pas arrivé par mes propres moyens. J'ai fait appel aux banques qui me demandaient des garanties ; mais je n'étais pas alors en mesure de les apporter. Comme vous voyez, la vie est chère : Je travaille pour les ouvriers et les impôts, sans pouvoir économiser une somme d'argent qui me permettrait d'améliorer ma

situation. Je n'ai aucune autre ressource que mon travail : c'est le seul moyen de gagner ma vie.

J'ai un compresseur qui m'a coûté 280 D. Je l'ai acheté par facilités à une société sfaxienne : J'ai versé 50 D. d'avance, et le reliquat à raison de 40 D. par mois. J'ai encore 4 bouteilles de soudure à 80 D. chacune, que j'ai achetées comptant. En 1973, la bouteille coûtait 40 D., mais je les ai achetées en 1975. Actuellement, il est difficile d'en trouver, à cause de la demande qui est de plus en plus pressante. J'ai un cric hydraulique qui coûte dans les 450 D. : Je l'ai acheté d'occasion à 250 D. J'ai encore d'autres matériels, comme ce cric pour soulever les voitures, des clefs ... Cette polisseuse, je l'ai achetée 48 D. en 1975. Actuellement, elle coûte dans les 100 D. Je n'ai pas un outillage complet : Par exemple, pour les 204, il faut des arrache-disques d'embrayage spéciaux, et personnellement, je ne possède pas ce genre d'outillage, car primo, c'est très cher, et secundo, il est difficile d'en trouver. Et si je ne reçois pas une aide de l'Etat, je n'arriverai jamais à me mettre debout.

L'outillage dont je dispose n'est pas suffisant pour mon travail ; je travaille dans de mauvaises conditions, et maintes fois, j'ai dû avoir recours au voisin et lui emprunter quelques outils.

J'ai un pistolet et un compresseur : c'est ce qui est nécessaire pour la peinture. Mais j'attire l'attention de l'Etat pour qu'il préserve la santé (la vie) des ouvriers que nous employons, par l'utilisation de masques : Sachant que nous payons pour eux taxes et impôts.

Je paye entre 80 et 83 Dinars de salaires par semaine. Pour l'électricité, je n'ai payé que 6 D. la dernière fois parce que je travaille seulement durant la journée. J'ai des machines qui fonctionnent sur le courant, comme le compresseur, la polisseuse, la baladeuse, etc...

Comme autres dépenses, j'ai payé la dernière fois, une facture de 12D,580 à la SONEDE pour la consommation du garage et de la maison : La part du garage est de 10 D. environ, étant donné que je ne consomme pas beaucoup personnellement, n'ayant pas une grande famille. J'ai payé 128 D. d'impôts l'année dernière, en plus des taxes municipales qui s'élèvent à 16 D. par an. Je paye environ 160 D. d'assurance par an : pour les ouvriers, l'incendie et la responsabilité civile.

- En 1972, vous avez commencé par la tôlerie et la peinture. Peu à peu, vous êtes venus à la mécanique ...

- Les opérations que j'effectue le plus souvent sont les révisions des moteurs, les réglages de freins ...

Mais il y a un problème qui nous gêne dans notre travail, c'est le manque de pièces détachées : Une voiture peut rester une quinzaine de jours à cause d'une pièce qui n'est pas sur le marché.

Revenons aux réparations : Je fais toutes les réparations, mais je ne peux pas accepter plusieurs voitures à la fois, dans l'état actuel du garage. Je ne peux prendre les 204 ou 304, parce que je ne possède pas l'outillage spécial nécessaire pour ce genre de véhicules. D'une façon générale, je répare les voitures françaises, telles que Renault, Peugeot, Simca, etc...

En ce qui concerne la tôlerie, je répare les voitures accidentées et fais toutes les réparations de tôlerie : Il y a toujours le même problème de pièces : on ne trouve pas de garde-boues, de pare-brises, les caoutchoues, etc... On manque de peinture : Autrefois, on importait des boîtes de peinture deux fois plus grandes que celles que l'on achète aujourd'hui. De plus, la peinture locale est très légère.

Je ne peux pas vous dire exactement le prix que je prends pour peindre une voiture, parce qu'il y a des voitures en bon état et qui ne nécessitent pas de réparations de tôlerie avant la peinture, alors que d'autres qui ont 4 ou 5 ans ne sont jamais allées chez un tôlier et demandent à être réparées dans les endroits pourris. On fait un voile seulement pour les voitures en très bon état. Pour une voiture propre, je prends entre 50 et 60D. S'il s'agit d'une peinture complète, cela fait entre 80 et 90 D. Pour peindre une voiture, il faut 15 à 20 jours : pour réparer la carrosserie d'abord, avant de passer à la peinture avec 2 ouvriers, 4 Couches au maximum.

Pour une voiture on dépense 25 à 30 D. de peinture pour un voile. 50 à 60 D. pour la peinture, sans compter la main d'oeuvre. Pour les dépenses de main d'oeuvre, il faut compter : 4 jours pour réparer la tôlerie, 1 à 2 semaines pour la peinture en tenant compte de l'immobilisation de la voiture pour la faire sécher. Pour un voile la dépense de main d'oeuvre est de l'ordre de 20 D., et de 30 D. pour la peinture. Il y a d'autres dépenses, comme l'eau, l'électricité, le loyer, etc...

En ce qui concerne la mécanique, pour une révision de moteur, il faut compter 50 à 60 D. de main d'oeuvre, et 2 semaines avec 2 ouvriers (1 mécanicien et 1 apprenti). En général, le mécanicien et l'apprenti ne font que la révision, sachant qu'il y a une perte de temps pour l'achat des pièces détachées qu'on ne trouve pas toujours. Pour un rôdage de soupapes, il me faut 2 jours avec un mécanicien et un apprenti pour lui nettoyer les pièces. Le prix de cette réparation varie selon la marque de la voiture, mais je peux dire 12 D. en moyenne.

Pour ce qui est de la formation des apprentis, personnellement, je laisse le choix à l'apprenti de s'orienter vers la mécanique ou la tôlerie : Prenons la tôlerie par exemple où j'ai de l'expérience : l'apprenti commence par le redressage, ensuite la soudure, puis le ponçage et en dernier lieu, le mélange de la peinture et la peinture. Bien sûr, lorsque je dis peinture, il commence par les retouches, et ensuite il passe à la peinture proprement dite. Pour

apprendre ce métier, il faut au moins 2 ans et dans certains cas 3 ans. Dans les petits ateliers, on ne peut pas dire qu'il y a une spécialisation, on répare tous les genres de voitures. Et à la fin de leur formation, nos apprentis peuvent travailler dans n'importe quelle maison. En ce qui me concerne, j'évite parfois certaines marques de voitures à cause du manque de matériel, de la complexité du moteur : par exemple, la marque Volvo, Mercédès, etc...

Les apprentis qui viennent des collègues et ont certaines connaissances dans le domaine, n'ont pas la pratique : ils doivent passer par une période de formation pour pouvoir appliquer la théorie qu'on leur a appris au collègue.

Dans la plupart des cas, je me charge d'acheter les pièces détachées nécessaires à la réparation. Il est rare que je refuse, et dans ce cas, c'est parce qu'il y a une pénurie sur le marché des pièces détachées. Il y a des clients qui me chargent de leur acheter les pièces nécessaires à la réparation de leur voiture, et une fois celle-ci réparée, ils me disent que ces pièces que je leur ai achetées à 20 D., ils les avaient payées à 5 D. l'année précédente. Avec ces gens-là, même dans le cas où les pièces détachées ne manquent pas sur le marché, je me méfie, afin d'éviter des problèmes, et gagner du temps en ne le perdant pas à courir dans les magasins de vente de pièces détachées.

Ce qui nous tracasse dans notre travail, c'est le manque de pièces détachées d'une part, et l'irrégularité des prix d'autre part. Je vous donne un exemple : Les chemises et pistons d'une 404, vous pouvez les acheter à des prix différents : Chez un vendeur, ce sera à 90 D., chez un autre à 110 D., ou à 85 D., ou même à 75 D. Pourtant, ils sont tous d'origine, et de même qualité. Personnellement, je ne pourrais vous dire les raisons pour lesquelles chaque magasin a un prix différent du voisin, alors que les prix sont homologués.

- Quelles sont les opérations faciles qu'on doit apprendre initialement aux apprentis ?
- L'apprenti commence par le nettoyage des pièces, il doit aussi connaître leur nom, pour pouvoir les identifier.

Pour les pièces détachées personnellement, je n'ai aucune difficulté si le magasin dont je suis un client attiré, a des pièces disponibles ; S'il y a pénurie, c'est différent. Même les grands garages connaissent ces difficultés il y a plusieurs personnes qui m'ont dit : J'ai ma voiture à la maison Peugeot depuis 3 mois, à cause de la pénurie de pièces détachées.

Je suggère plusieurs solutions : le gouvernement doit se pencher sur ce problème et nous aider à le résoudre. Personnellement, si j'avais les moyens, je pourrais agrandir mon garage en lui ajoutant cet appartement, afin de pouvoir travailler dans des conditions favorables. Pour ce qui est du matériel, je pourrais avoir du matériel moderne, tels que certains arrache-disques, et aussi un appareil qu'on branche sur le moteur et qui vous indique la pièce défectueuse.

C'est une machine très onéreuse : elle coûte dans les 800 D. Cette machine nous facilite le travail et évite la perte de temps due à la recherche de la panne. Il me faudrait un cric hydraulique et un compresseur de plus, que je pourrais utiliser en cas de panne du premier, etc... Pour équiper mon garage et l'aménager il me faudrait 5 millions de matériel et 10 millions de réparations.

Il y a aussi le problème des ouvriers : Une fois formés, les apprentis me quittent, souvent pour aller à l'étranger, sous prétexte qu'on ne les payent pas pour ce qu'ils méritent. Mais, du moment que je paye mes ouvriers selon les textes réglementaires édictés par le gouvernement ...

D'après le niveau de vie, je peux vous dire que les 40D. perçus mensuellement, par l'ouvrier, ne sont pas du tout suffisants, vues les dépenses courantes (tabac, casse-croûte, transport ...) en plus des dépenses familiales.

Plusieurs fois, j'accepte des réparations de 10 à 7 D. Pourquoi ? Parce que je dois travailler et faire travailler mes ouvriers, pour pouvoir les payer à la fin de la semaine. Parce que je n'ai pas un capital de réserve avec lequel je pourrais les rémunérer en attendant la clientèle qui paye ce que je demande.

Dans notre travail, il n'y a pas de marchandage : lorsque je demande telle somme, c'est fini à part quelques rares cas. Personnellement, je veux que mon ouvrier soit toujours content, et je ne cherche pas à le remplacer : Sachant que je ne suis pas spécialiste en mécanique, je fais toujours attention à ne pas renvoyer mon ouvrier, étant données les difficultés à trouver un mécanicien du jour au lendemain : Ca me crée des problèmes avec les clients.

En ce qui concerne la peinture, le travail commence au mois de Mars, jusqu'au mois de Juin : Parce qu'en hiver, l'atmosphère est humide et la voiture perd l'éclat et la couleur luisante de la peinture. C'est pour cela que les gens préfèrent peindre leurs voitures au printemps et en été.

Pour la concurrence dans le travail, je ne peux pas vous dire qu'il y en a. Par contre, je peux vous dire que personnellement, je pratique des prix modérés. Pourquoi ? Pour attirer la clientèle, puisque je ne suis pas spécialiste comme mes voisins et que d'un autre côté, je suis propriétaire de mon atelier.

La semaine dernière, j'ai fait une révision des freins, et cette semaine, je n'ai rien à part une voiture dont je viens de commencer la peinture. Aujourd'hui j'ai seulement démonté une pompe à injection diesel, pour l'envoyer chez un pompiste. J'ai demandé 5 D. de frais de démontage et remontage de la pompe. Pour la révision des freins, j'ai demandé 10 D. Pour les petites opérations de rien du tout, je ne demande rien, afin d'attirer les clients. A cause de ce geste, il se peut qu'ils reviennent faire peindre leur voiture la prochaine fois.

Du moment que je suis propriétaire, je préfère rester dans mon garage. Si on me donne un atelier en zone industrielle, comme à la Cherguia, à ce moment-là, je serais obligé de payer un loyer pour le nouveau local, et je préfère donc garder le mien. Je peux même vous dire que si j'étais locataire, je n'arriverais pas à résister. Mon garage, je peux le louer à 300 D. par mois. Je n'ai pas voulu le louer pour éviter les problèmes avec les locataires : De plus, le toit est en tuiles, et je ne peux pas construire un premier étage. Actuellement, je ne gagne pas 300 D. par mois, mais ce qui m'agace, ce sont les difficultés rencontrées avec les locataires. Je gagne moins de 300 D. et je reste tranquille dans mon local, plutôt que de courir les risques d'une location et les plaintes devant les tribunaux. (Si je compare avec le travail de garçon de café que je faisais autrefois), d'un côté je suis un peu âgé, et d'un autre côté, je suis libre. J'ai passé 20 ans environ comme garçon de café, et actuellement, je ne peux pas rester debout plus d'une heure.

En conclusion, je suggère que le gouvernement nous aide à travailler et à faire travailler les autres. En ce qui concerne le local, je ne suis pas arrivé à la réparer depuis 1969, à cause de mes moyens financiers réduits ; et comme je vous l'ai dit déjà, le matériel me fait également défaut.

Je suggère que le gouvernement importe les pièces détachées nécessaires, ou trouve une solution pour résoudre cette crise qui se poursuit au fil des jours.

Dans mon état actuel, je ne peux pas employer d'autres ouvriers, vu la faiblesse de mes moyens.

J'ai remarqué que les jeunes qui viennent pour se former sont doués, et peuvent apprendre le métier dans les meilleurs délais.

Je suggère que le gouvernement nous donne une indemnité de formation pour subvenir aux pertes qui nous sont causées par l'apprenti pour sa formation, ou par les dégâts de ce dernier au cours de sa formation.

Pour les réparations, je ne peux pas réparer 3 ou 4 voitures à la fois, à cause de l'exigüité du local, et des faibles effectifs de mes employés d'autre part.

Interview de Si Mohamed - Pompiste* diesel -
Arrondissement de Bab Bhar

Décembre 1977

J'ai débuté à la Compagnie Sfax-Gafsa. J'ai 14 ans dans ce métier de pompiste. Avant de commencer à travailler ici à Tunis, j'ai d'abord cherché un local. Je n'en ai pas trouvé de plus grand, et ceux de l'Avenue de Carthage coûtent cher, surtout à cause des pas de porte. Pour ce local, j'ai dû payer 1750 D. de pas de porte et 40 D. de loyer. Donc au début, j'ai dû affronter beaucoup de difficultés.

J'ai eu notamment du mal à trouver du travail, car il faut être connu par les clients, il faut savoir les attirer. Eux-mêmes, avant de nous accorder leur entière confiance, se donnent un an. Et pendant un an, j'étais en difficultés : ce n'est pas du commerce, c'est un travail de réparation, un travail technique.

J'ai été au lycée technique de Sfax et j'en suis sorti avec mon diplôme de mécanique auto en 1960. J'ai eu le brevet de l'enseignement moyen. Et j'ai intégré la SNCFT à Sfax. Au début, j'ai fait 2 ans de mécanique diesel en tant que "mécanicien". Ensuite, je me suis spécialisé dans l'injection. Cette spécialité m'a été offerte par la Société : C'est elle qui me l'a proposée, en tenant compte de mon état physique : J'ai subi une opération de l'appendicite et j'étais un peu fatigué et las, je ne me sentais pas bien. Alors on m'a dirigé vers cette spécialité, d'autant plus que je m'y intéressais. J'avais des livres et je travaillais par correspondance... et je me suis d'abord formé tout seul.

Nous recevions des cours de formation à la société même. En 1964-65, la SNCFT a organisé des cours après le travail. Les instructeurs faisaient partie du personnel de la société, et j'ai suivi ces cours pendant 2 ANS. Ils continuent toujours d'ailleurs. Ces cours portent sur le diesel, l'injection : Chacun a sa spécialité ... On nous enseignait les principes de fonctionnement du moteur diesel, on nous enseignait aussi des généralités sur tous les engins qui existent à la SNCFT, et pas seulement les pompes. Les pompes ne constituaient que l'un des chapitres prévus : la mécanique, les moteurs, l'embrayage, les accessoires d'engins. Et puis il y avait le service "Injection" où nous étions tout un groupe à travailler. Pour acquérir cette spécialité, il n'y a pas que les cours, il y a la pratique. Mais il faut d'abord connaître les règles générales de la mécanique. Un pompiste doit d'abord être mécanicien. Parfois, un défaut a une origine mécanique, et si on ne connaît pas la mécanique, on aura beaucoup de difficultés. Personnellement, je conseille à tous ceux qui veulent apprendre ce métier, d'étudier la théorie, car elle a une grande importance en ce qu'elle aide à faire les réparations sur une base solide. Et je peux affirmer que nombre de pompistes ne connaissent pas le fonctionnement du piston plongeur d'une pompe. Certes, ils savent remettre les pièces en place, mais si vous leur demandez

* Dans le jargon de la mécanique en Tunisie, on appelle pompiste le réparateur de pompes à injection, et non pas le distributeur d'essence dans les kiosques.

comment fonctionne le gaz-oil (c'est-à-dire quand est-ce qu'il rentre et qu'il sort ...), ils ne le sauront pas, car il y a plusieurs calculs à faire pour en comprendre le fonctionnement.

En somme, j'ai passé 14 ans à la SNCFT en travaillant dans ce domaine, de 1960 à 1974. J'en suis parti avec le grade de chef d'équipe, et j'ai aussi assuré la fonction de chef de brigade. J'y étais rentré comme ouvrier, et j'en ai gravi peu à peu les échelons. Tous les 2 ans, on passait des tests. La dernière année à la SNCFT, j'étais à l'échelle 8. Mon salaire de base était de 53 D. (1974). Mais, avec les indemnités et les primes, j'arrivais à toucher entre 70 et 80 D. En toute franchise, on n'était pas bien payé, et c'est la raison principale qui m'a fait partir. Bien sûr, c'est à la Société que j'ai dû d'être formé ; mais en me comparant à d'autres, je me voyais inférieur, d'autant plus que je participais à la production.

Dans le temps, la SNCFT ne réparait pas les pompes à injection. C'est un Français qui travaillait pour son propre compte à Sfax, qui les réparait : Et encore, un seul modèle uniquement. Nous lui avons acheté sa machine en nous renseignant auprès de lui sur les diverses réparations et utilisations possibles : C'est mon collègue Ahmed et moi-même qui avons fait cela. Avec cette machine, nous faisons toutes les réparations pour l'injection. Nous avons eu des difficultés au début surtout avec les pompes nouveau modèle. Mais nous avons persévéré pour apprendre en achetant des catalogues ... Les prix que demandaient ce Monsieur à la SNCFT étaient exorbitants : Il lui est arrivé de demander 80 D. pour une pompe alors que personnellement, je suis arrivé à réparer 3 pompes par jour : 80 D. était le prix global que demandait ce monsieur. Même si les pièces lui coûtaient la moitié, il lui restait toujours 40 D. de main d'oeuvre. Alors, quand je vois des gens gagner des sommes aussi importantes, j'ai demandé plusieurs fois aux responsables d'étudier mon cas.

Il faut dire une autre chose : La malchance m'a joué beaucoup de tours. J'ai dû faire mon service militaire. Etant resté temporaire pendant 7 ans, je me suis dit que, peut-être après cela, les choses s'éclairciraient pour moi. J'ai donc perdu 7 ans, alors que d'autres avançaient pendant ce temps. Une fois terminé mon service militaire, je n'ai trouvé aucun écho chez les responsables, alors que je me sentais capable. C'était aussi une période transitoire, puisque c'était le moment de l'union de Sfax-Gafsa avec la Société des Chemins de fer tunisiens. Et beaucoup de gens n'en ont pas bénéficié. Car avant, nos responsables ici, à Sfax, connaissaient tout le monde et appréciaient chacun à sa juste valeur. Ils pouvaient augmenter les plus méritants, mais désormais ils ne pouvaient plus le faire, car tout venait de Tunis. Alors, on a commencé à perdre patience et à en avoir marre.

Et puis nous étions exposés à quelque danger, à cause des grèves ... Certes, ces grèves étaient légales, mais il y a toujours des problèmes qui peuvent surgir ... Alors je me suis dit qu'il valait mieux partir et aller travailler seul.

J'ai ouvert cet atelier en association.

Je me rappelle que notre ancien chef disait toujours que la meilleure chose à apprendre au début, c'est le nettoyage, la propreté, car vous pouvez juger quelqu'un selon qu'il nettoie bien ou mal. Autre chose : Lorsqu'on nettoie, il faut faire très attention aux différentes pièces, à leur disposition : si l'une d'elles paraît anormale, il faut demander des explications à son chef, car c'est lors du nettoyage qu'on peut s'apercevoir des défauts de la pompe : C'est la première étape.

Personnellement, j'ai commencé par de petites choses : les injecteurs, leur démontage, leur nettoyage, leur réparation, leur rectification avec de petites pierres -, en l'absence de machines. Ensuite, je suis passé au démontage de la pompe : J'ai passé presque une année à démonter des pompes. Je démonte, je mets en pièces, je nettoie, et je laisse en état de montage provisoire : c'est-à-dire les pièces les unes à côté des autres.

Par la suite, le patron s'est rendu compte de mes capacités, il m'a autorisé à faire autre chose. Il faut aussi faire preuve d'un peu d'intelligence : J'allais souvent voir mon chef et lui demander des explications sur la forme de certaines pièces, leur fonctionnement ... Donc, pour apprendre, il faut toujours demander des explications, grandes ou petites. Moi, j'ai étudié un peu, mais cela ne suffit pas et il m'a fallu de la pratique, des explications chaque fois que le cas était différent. Pour apprendre, il faut une certaine vivacité d'esprit, il faut être à jour et demander des explications. Ainsi, là où il faut 4 ans d'apprentissage, on peut ne rester que 2 ans seulement. Personnellement, j'ai 14 ans dans ce métier, mais j'estime que beaucoup de connaissances me manquent.

En ce qui concerne la pompe, après son démontage et son nettoyage, on passe à l'examen des pièces (l'expertise), pour voir à l'œil nu, les pièces défectueuses, et s'en assurer à la machine. On examine un piston par exemple pour voir si les rayures sont abimées, si le chromage est foutu ... A la SNCFT, c'était le service contrôle qui assurait l'expertise, mais avec notre aide. Car le contrôleur n'est pas un spécialiste des pompes, et nous devons le guider. Sa présence est surtout dictée par la Société, pour justifier l'achat de telle ou telle pièce. Une fois la pompe montée, on la passe à l'essai à l'aide d'une machine, et on vérifie si toutes les pièces sont bien à leur place, si le fonctionnement de la pompe se fait bien ... Un pompiste

a donc besoin d'appareils de précision. Même un bon pompiste peut se tromper et mal ajuster une pièce ; et il ne peut s'en apercevoir qu'après essayage sur un appareil de précision. Pour nous, cet essayage se fait de façon telle que la pompe fonctionne comme si elle était rattachée à un moteur, et c'est au cours de cet essai que s'effectue le réglage définitif de la pompe : Il faut que le débit de la pompe pour les 6 cylindres soit identique : il y a une petite tolérance de 5 à 10%, mais pas plus.

On ne peut pas faire ce travail sans banc d'essai. Il faut posséder certains appareils ; d'autres viendront par la suite. A la SNCF, nous avons des appareils ^{qui} coûtent cher, et on ne peut pas les acheter dès le départ, mais seulement peut-être par la suite. Certes, ces appareils peuvent aider dans le travail, mais ils ne sont pas absolument nécessaires : Ce qui est nécessaire, c'est l'appareil qui fait le banc d'essai et celui qui sert à vérifier les injecteurs.

A Tunis, nous n'avons pas beaucoup de bons pompistes ; il y en a seulement 10 à 15. Dans le temps, il y avait peu de pompistes, que ce soit à Tunis, à Sousse ou à Sfax. A Tunis, il y avait seulement 3 étrangers, 3 italiens qui détenaient le travail : Delphito, Dainoto et Chenkila. Ceux qui exercent actuellement sont sans doute ceux qui ont travaillé dans ces 3 établissements. Donc, il ne suffit pas de posséder seulement la théorie pour ouvrir un atelier, il faut au moins 10 ans d'expérience pour pouvoir travailler seul et ouvrir un atelier. C'est très difficile pour ne pas dire impossible de s'établir à son compte après seulement 4 ou 3 ans d'apprentissage.

Personnellement, je considère qu'un contrat d'apprentissage de 2 ans, cela ne suffit pas. Comme je l'ai déjà dit, avec mes 14 années de travail, je me considère encore comme incomplet dans ce métier. Les apprentis sous contrat de 2 ans n'apprennent rien au cours de cette période, et pour cette raison, je proposerais que le contrat d'apprentissage soit d'une durée de 4 ans minimum.

L'apprenti que j'ai actuellement ne peut pas tout apprendre en 2 ans. Je ne peux pas lui faire ingurgiter tout d'un bloc, d'autant plus que ceux que vous envoyez (il s'adresse à l'Office de l'Emploi) ne connaissent même pas le nom des outils. Et au début, il faut que je leur apprenne le nom des différents outils et la fonction de chacun. Pour cette première étape, il faut bien 4 à 5 mois ; ensuite, il doit s'occuper du nettoyage.

D'ailleurs, même après 4 ans d'apprentissage, il n'est pas sûr que l'apprenti puisse prétendre par la suite à être un artisan. Certes, après ces 4 ans, il a une base, mais il n'est encore qu'un demi-ouvrier. Après ce délai, je pourrais lui apprendre ce qu'il faut en 2 ans. L'apprentissage en mécanique nécessite lui aussi 4 ans au moins, puisque les règles à apprendre sont les mêmes, que ce soit dans la mécanique ou dans les pompes. Et il en est de même pour l'électricité automobile, l'ajustage, etc... Par contre la tôlerie ou la peinture

peuvent demander moins de temps.

J'ai des collègues de la SNCF qui ont travaillé avec moi pendant presque 14 ans ; la plupart d'entre eux ont des lacunes, surtout dans le domaine de la mécanique générale ou des machines-outils (tournage, fraisage...)
Je vous répète encore qu'on ne sort pas artisan, après 4 ou 5 ans d'apprentissage. Si l'apprenti s'en va au bout de 2 ans seulement, il risque de tout oublier et de tout confondre. Car, quelle que soit la raison, pour laquelle il me quitte au bout de 2 ans, s'il va travailler chez un autre, il n'est pas dit qu'on puisse avoir confiance en lui dans le travail qu'il fait.

J'ai actuellement un petit apprenti, et je peux dire qu'il commence à comprendre ; j'ai un peu forcé avec lui sur un même travail, mais c'était dans son intérêt. Si je ne lui donne pas tout dès le début, c'est parce que c'est un règle, voulue par moi. Chaque jour, je le charge d'ouvrir une pompe "à retour", et il ne fait que cela. S'il continue à faire ce même travail, pendant 2 ans, je pourrai avoir confiance en lui et le laisser travailler, parce qu'il travaillera exactement comme moi.

Actuellement, les apprentis ne cherchent que l'argent, la paye. Dans le temps, mes camarades qui quittaient l'école pour apprendre un métier, leurs pères leur avançaient de l'argent pour les inciter à travailler et apprendre. De nos jours, le but n'est plus d'apprendre un métier, mais de gagner de l'argent ; au contraire les parents demandent surtout qu'on apprenne un métier à leurs enfants. Mais je dois vous souligner une chose très grave : Dès que le père s'aperçoit que son enfant commence à apprendre et à s'initier, il se plante devant l'artisan et exige une augmentation, faute de quoi il reprend son gosse. Je peux vous citer le cas d'un gosse que j'ai amené avec moi de Sfax, tout au début. Actuellement, il a tout perdu. Il a traîné et maintenant, il travaille dans le bâtiment. Il est resté avec moi 1 an et demi. Il commençait à comprendre et à travailler seul. Mais en me quittant et en allant travailler à Sfax chez un autre, il n'allait pas se faire payer comme demi-ouvrier ; il a été un peu augmenté : si un apprenti touche 2D, on lui a donné 3D par exemple. Mais la mentalité du père était autre : Il affirmait qu'en envoyant travailler son fils dans le bâtiment, il était sûr qu'il lui rapporterait 1D,500 à la fin de la journée. Ce père-là n'est pas en train d'assurer l'avenir de son gosse.

L'Etat n'aide ces apprentis qu'en leur délivrant la carte de voyage et l'allocation pour le père.

Le petit qui est chez moi habite la banlieue, à Den-Den. Les 2 apprentis que j'ai ont le niveau de la 6ème année primaire. Je ne peux pas leur donner des cours théoriques, d'abord parce que je n'ai pas le temps, et ensuite parce que leur niveau est faible. Je leur apprend seulement la pratique.

Je préfère que les apprentis qui nous sont envoyés aient au moins quelques connaissances en mécanique. Par exemple, j'ai une petite machine que j'ai utilisé dans mon travail. Eh bien, ils me l'ont cassée. L'Etat ne m'a rien remboursé à la suite de l'accident de ma machine. Je pense qu'il n'y a pas de lois pour cela. Neuf, cet appareil coûte 2000D. Et mon travail souffre actuellement du fait que cet appareil n'est pas en état de marche.

Je suis obligé de leur apprendre avant tout : c'est mon rôle, et surtout cela me permet de ne plus avoir à m'occuper des petites bricoles.

En quittant la SNCFT, je n'avais pas les moyens d'acheter une machine pour l'essayage des pompes, avec ses accessoires. L'achat de tout ce matériel m'a coûté 7500 à 8000 D. De plus, j'ai payé le pas de porte et le loyer. En quittant la SNCFT, je suis venu ici, à Tunis. J'ai démissionné, mais on m'a obligé à rester 6 mois de plus afin de former celui qui me remplacerait. J'ai pris cet atelier, tout en continuant à travailler à la SNCFT à Sfax : Il est resté fermé 5 à 6 mois. Je l'ai loué par l'intermédiaire d'un "placeur", au mois de Novembre 1973. C'est le propriétaire de cet atelier qui a demandé et reçu les 1750D. D'après lui, cette somme devait compenser les réparations et les nouveaux achats qu'il avait effectués (portes, rideaux de fer, etc...). Les pas de porte existent beaucoup dans la branche mécanique. Si j'avais un coin du côté de la rue de Carthage, j'aurais beaucoup plus de travail. Les 1750 D. que j'ai payés à ce moment-là représentaient une somme déjà trop élevée pour moi. Mais cette somme que l'on m'a demandée dans ce quartier était beaucoup moins élevée que celle que l'on me demandait avenue de Carthage. Un atelier de même catégorie que celui-ci coûterait entre 4 et 5000D., avenue de Carthage. Encore est-ce le prix qui était demandé au moment de mon installation à Tunis : Actuellement, on n'en trouverait même pas à 10000 D.

Actuellement, le mien vaut 4 à 5000 D. de pas de porte. On ne peut rien entreprendre avant d'avoir trouvé un local. J'ai passé 7 à 8 mois à faire le va-et-vient entre Tunis et Sfax pour trouver un local. J'avais même chargé des gens ici à Tunis de me trouver un local et de me téléphoner le cas échéant.

Moi, j'ai constitué une société avec 2 frères, et un membre de la famille : C'est ce dernier qui a fourni la plus grande partie du capital. Et j'ai choisi Tunis parce que ce dernier travaille ici, et aussi parce qu'il est plus facile de trouver les pièces détachées ici à Tunis : Dès qu'elles arrivent, on peut se les procurer rapidement. Au point de vue travail, il y a beaucoup de pompistes à Sfax : A 2 ou 3 près, leur nombre approche celui de Tunis. Et ici à Tunis, il y a beaucoup de travail avec les grandes sociétés, alors qu'à Sfax, ce n'est pas le cas. Même s'il en existe, elles ne travaillent qu'avec tel ou tel qui est bien connu depuis une dizaine d'années.

En ce qui me concerne, je devais m'attendre à beaucoup de difficultés, surtout au démarrage. On ne peut prétendre avoir un bon travail que si l'on travaille avec des sociétés bien connues : Les particuliers n'ont pas beaucoup d'importance car celui qui vient faire réparer sa pompe ne reviendra pas avant 2 ans au moins, pour une nouvelle réparation : D'autant plus que si l'artisan lui a fait un travail soigné, 2 ans est vraiment un minimum pour la durée de la réparation. Les sociétés en revanche, sont nombreuses et ont beaucoup de matériel : Elles préparent un planning et dès qu'un camion a atteint 200 000 km, on amène la pompe à la réparation, parce que tout le moteur doit être révisé. Au bout d'un mois, c'est au tour du camion suivant. La société envoie à chaque fois et à chaque mois, un seul camion à la réparation, et non 2 à la fois. De cette façon, il y a du travail toute l'année. Je travaille avec les sociétés sur bons de commande. Pour chaque bon, il y a une ou deux pompes, ou des injecteurs ... Je travaille avec la "SOMATRAL" depuis 1974. Avec elle, j'ai fait cette année, un chiffre d'affaires de 2000 D. C'est mon meilleur client. Je travaille aussi avec le "transport léger", mais pour une somme un peu moindre. Les sociétés me procurent plus de gains que les particuliers. Je ne peux pas déterminer une moyenne mensuelle de bénéfices, sauf à la fin de l'année. J'ai à peu près un chiffre d'affaires de 1000 D. par mois, dont 300 D. environ avec les sociétés.

Je ne compte pas le prix des pièces détachées (dans ces chiffres) sur lesquelles je ne fais pas beaucoup de gains, sauf une petite remise : Les 300 D. constituent la part de la main d'oeuvre seulement.

Je ne peux pas déterminer le pourcentage de la main d'oeuvre par rapport aux pièces détachées : tout dépend des réparations des pompes. Par exemple, une pompe modèle FIAT peut vous prendre 20 D. de main d'oeuvre, alors qu'il y a une dépense totale de 100 D. de chiffre d'affaires. Une pompe de 404 au contraire, nécessite une main d'oeuvre de 15D. pour des pièces coûtant 8D.

Je répare surtout des pompes.

Dans le monde entier, on ne répare pas les pièces défectueuses, on les remplace. On ne peut pas rectifier le piston d'une pompe, il faut le changer. De même pour la tête de pompe d'une 404 ou d'une 504 : On ne peut pas faire une autre côte. Ce n'est pas comme pour les vilebrequins. On ne répare pas les pièces dans l'injection : Un arbre à cames ou un clapet défectueux, il faut le changer.

Notre travail est conditionné par l'agriculture : Il y a des jours où j'ai plusieurs réparations à effectuer, d'autres jours où il y en a moins. Entre Octobre et Décembre, le travail augmente parce que c'est cette période (lorsque le froid commence) que les gens choisissent pour faire effectuer les révisions. La révision des moteurs se fait mieux lorsqu'il fait froid parce que le rôdage réussit mieux. Si la révision a lieu lorsqu'il fait chaud, le rôdage ne se fait pas bien, et le moteur risque de s'abimer vite. Durant cette période, je peux faire 2, 3 à 4 pompes par jour : une révision complète. Par contre, on fait à la longueur de journée des petites réparations des injecteurs, des filtres, le remplacement des cartouches, les fuites, les petites conduites cassées ... Ces petites opérations me rapportent 5 à 6 D. par jour.

Comme période creuse, nous avons Février et Mars, et puis également les 3 mois d'été pendant lesquels les révisions diminuent et le travail se fait surtout avec les particuliers, à moins d'être installé dans une région agricole, auquel cas on peut réparer le matériel agricole. D'ailleurs, même le travail avec les sociétés diminue alors. Il m'arrive parfois de rester une semaine sans travail : Alors, je m'occupe du nettoyage du matériel, de l'atelier, je répare les machines cassées. Je m'occupe davantage des gosses. Ceux qui ne se plaignent pas du travail en été sont ceux qui travaillent avec beaucoup de sociétés.

Je garde toujours mon personnel, je ne licencie personne, et d'ailleurs je ne travaille qu'avec des apprentis. Même au moment où il y a un travail intense, je ne recrute personne, et je supporte tout seul les difficultés : Je travaille davantage. Je peux, à la rigueur, faire travailler les apprentis une heure de plus, mais pas davantage, car ils habitent loin, et je n'en ai pas le droit. Alors, je veille seul jusqu'à 8 ou 9 h du soir pour récupérer du temps.

J'ai demandé 15D. de main d'oeuvre pour une pompe de 403. L'achat des pièces dépend de leur degré d'usure.

M. GUISEPPE - GARAGISTE D'ORIGINE ITALIENNE - Arrondissement de Bab Bhar

(interview en Français) - 25 Novembre 1977

C'est un métier que j'aimais depuis que je suis tout petit. On m'a mis menuisier, on m'a mis ..., mais je voulais la mécanique. J'ai commencé à l'âge de 9 ans, comme apprenti. A l'âge de 16 ans, j'étais presque un ouvrier. Je suis né à Zaghouan, et je suis venu à Tunis avec mon père, à l'âge de 6 ans. Après mon apprentissage, je suis entré comme demi-ouvrier, et à 20 ans je suis sorti ... Aujourd'hui j'ai 72 ans.

La mécanique d'avant est différente de celle d'aujourd'hui. Avant, il fallait tout faire : on coulait les bielles, on rectifiait le vilebrequin, il n'y avait pas de rectifieuse. Maintenant, c'est comme un épicier. Vous allez chercher une bielle et vous la montez ... Avant les pièces de rechange étaient rares.

Quand je suis entré comme apprenti, vous savez comment ça se passe, on vous donne quelques courses ... puis vous démontez, vous nettoyez, et on commence à vous donner quelques travaux, selon votre capacité, votre intelligence monter les soupapes, la culasse, ajuster les bielles, avec le grattoir, puis la mise au point. A la fin, en 3 ans, je savais déjà démonter, ajuster, mettre sur châssis et mettre en marche un moteur : Mise au point et tout.

Après avoir travaillé chez ce patron, comme je voyais que je lui faisais beaucoup de travail, je lui ai demandé une augmentation : Je voyais qu'il ne voulait pas, il me disait toujours : Attends ! Après, j'ai trouvé une place mieux payée, et j'ai quitté mon patron. Alors là, je suis rentré comme ouvrier, parce que là-bas, mon patron me considérait toujours comme un apprenti.

Pendant l'apprentissage, je touchais très peu : du savon, et puis 100 francs pour aller au cinéma, chaque semaine. J'ai fait 10 ans chez Chiceveso : tracteurs, agriculture ... J'ai commencé en 1919, et on faisait la livraison des tracteurs : c'était des tracteurs X avec une charrue Oliver. Pendant 10 ans, j'ai monté des moissonneuses-batteuses, livré des tracteurs. J'étais mécanicien-monteur : On montait les moissonneuses-batteuses, et on les réparait. Les moissonneuses-batteuses arrivaient démontées en 23 caisses. On était 3, moi j'étais le chef d'équipe. Avec des apprentis, on mettait 11 jours, pour monter ces machines-là. Et de 11 jours, avec la pratique que j'ai acquise, je suis descendu à 2 jours et demi. Après, j'en ai eu marre : j'étais toujours à la campagne, pendant que les gens étaient à la plage, avec la paille et l'orge que le vent vous apporte ..., et en hiver, tout le temps à réparer les tracteurs : on demandait un mécanicien et on m'envoyait 2 jours ici, 3 jours là-bas... Il y en avait marre.

Je suis rentré travailler à MotoPalace. C'était le garage le plus propre, il représentait Panhard, Metisse, Schneider ... C'est moi qui faisais les réparations pour la Résidence et le Bey, parce qu'ils avaient des machines chez nous. J'y suis resté 10 ans. En 1940, il y a eu la guerre et le patron est mort. Je suis allé travailler dans un autre atelier pendant 4 ans, au port dans les camions. C'est là que je me suis lancé dans le Diesel. De là-bas, je suis rentré chez Ben Moussa où je suis resté 27 ans. J'étais mécanicien, tôlier et peintre, et j'étais contremaître. Je suis rentré en 1942 à 5000 F. par mois, comme chef mécanicien. L'Armée nous donnait ses camions, puis après la guerre, on a eu la récupération des camions allemands. Nous on n'avait que 2 Berliet, et après ça, on a pu récupérer de l'argent et on a porté l'affaire à 14 camions. D'ailleurs, j'ai encore pour 2 à 3 millions de pièces Berliet chez moi. Puis M. BEN MOUSSA a liquidé en Mars 1968. Les transports ont été pris par l'ETM, alors il n'avait plus de camion. On a donc arrêté ; on a essayé de faire un peu de mécanique, mais le patron en avait marre, il a voulu arrêter. Il a cédé les camions à l'ETM, il a fermé boutique et il nous a licenciés. Mais il nous a indemnisés, après 26 ans de services, avec seulement 3 mois de paye : je gagnais 90.000, il m'a donné 270.000. J'ai encore le reçu de l'Inspection du Travail. C'est alors que le 1er Avril 1968, je me suis installé où je suis actuellement.

Il m'a donné 270.000 d'indemnités, d'argent liquide dans mes mains, et il m'a cédé tout l'outillage de l'atelier que possédait M. Ben Moussa, et le docteur X m'a trouvé le local où je suis. C'est donc grâce à lui, et avec l'aide de mon ancien patron qui m'a donné l'outillage, que je me suis installé.

Je n'ai pas payé de pas de porte. Avant je payais 18000. Maintenant je suis toujours au tribunal car elle (la propriétaire) veut m'augmenter. Avec les experts, j'ai été jugé à 29000 à la place de 18000, plus les taxes (taxe municipale : 6000 par mois). Après que le contrat de 2 ans ait été fini, elle voulait le double : 70.000. Moi, je ne peux pas. Avec mon âge, si je dois payer 70.000 à la propriétaire, et 20.000 par mois pour les gosses que j'ai, plus l'électricité et tout : Moi, je n'arrive même pas à payer tout ça, il ne me reste rien. Même, je dois faire la déclaration de patente...

Maintenant voilà : Je lui ai dit : "Madame, c'est inutile d'insister ... si je n'arrive pas à gagner de quoi vous payer, c'est inutile ... Moi, je veux bien vous montrer ma bonne foi. J'augmente de mon propre gré de 29 à 40". Mais jusqu'à aujourd'hui, elle n'a pas pris l'argent ...

Donc, je me suis arrangé avec elle : 40D., plus 1000 F. de taxe d'entretien, plus 1200 d'eau, alors elle doit toucher 42D. et quelque. Elle n'est pas venue prendre son argent; ça fait 1 an. Elle n'a pas encaissé les chèques que je lui ai fait.

Ce local fait peut-être 160 ou 200 m².

Comme outils, j'ai un poste de soudure électrique à l'arc. Tout ça m'a été donné par mon ancien patron. J'avais une bouteille d'oxygène et une machine à percer. Alors, l'oxygène je l'ai vendu, parce que les enfants en mon absence m'auraient foutu le feu au garage. Le poste de soudure et la machine à percer je les ai vendus aussi. Comme je n'arrivais pas, j'ai vendu un peu de ce matériel. Maintenant, j'ai tout le reste de l'outillage pour travailler : tout ce qu'il faut.

Depuis 1968, date à laquelle je me suis installé, j'ai acheté d'autres outils : des alésoirs, des clefs... Les clefs s'usent, les alésoirs se cassent ...

J'ai le matériel nécessaire pour faire n'importe quel type de moteur. Mes apprentis connaissent ainsi tous les moteurs : Peugeot, Volkswagen, Fiat ...

Je fais les réparations et les révisions de tous les moteurs, et il vient chez moi des voitures qui ont été mal réparées, qui ont été révisées mais ne sont pas au point.

Aujourd'hui, je viens de terminer la révision du moteur de cette 404, et de cette R8 Renault.

Moi, je suis méticuleux, alors pour la R8, ça m'a demandé plus de 10 jours. En même temps, on fait quelques bricoles : je retape un autre moteur ... Ce sont des clients pour lesquels ça ne fait rien : J'y passe une heure ... au prochain travail, je me rattrape.

Pour cette autre voiture, je dois changer le tube de direction, car elle a eu un accident, et il est cassé. Le propriétaire l'a fait réparer quelque part, on lui a pris 200 D., et le châssis n'est pas en ligne, alors le boîtier n'est pas en face de la barre, et ça s'est cassé. Alors je l'ai démonté pour redresser le châssis et le mettre en ligne, de façon que le boîtier rentre en face. Je viens juste de commencer. Ca va me prendre jusqu'à demain midi, en principe.

Moi je n'achète jamais les pièces : C'est le client qui achète : le tube de direction.

- Combien comptez-vous demander pour cette réparation ?

- Ca dépend ... Voyez ... Euh ... Je ne sais pas ... 7 ou 8 Dinars.

J'ai encore cette R8 dont la marche arrière ne passe pas. Je ne sais pas encore si je peux le faire comme ça ou s'il faut descendre le moteur et démonter la boîte. Je ne l'ai pas encore vue.

Je fais aussi les moteurs à mazout. Par exemple j'ai des clients comme la Société Trigano (?). C'est une grosse société et je lui ai été recommandé par des clients.

Je fais diesel et essence, mais je travaille pour des gens qui comprennent le travail. Je ne le fais pas pour n'importe qui. Un joint de culasse, ça ne me convient pas. Parce que sur les Diesel, c'est très ennuyeux, et si je monte un

joint de culasse pour des gens qui sont à Sfax, il faut que ce soit bien fait, parce que sinon, tout brûle là-dedans. Ils vont rester en panne sur la route. Et qui est-ce qui va payer une voiture pour les remorquer? Alors, ça, je n'en veux pas. Alors, je fais les voitures locales, ici à Tunis. S'il y a quelque chose, moi, je suis là: Changer le joint, je le peux, c'est dans mes moyens. Mais parfois, il y a la culasse qui est tordue... Il faut surfacer... Donc vous voyez, le Diesel je le fais pour les gens que je connais.

Pour cette 404, il m'a fallu plus de 3 semaines: c'est une révision complète... Le client m'apporte toutes les pièces. Je n'achète pas les pièces. Entre la boîte de vitesse et ça, je vais demander à peu près 80D. (Oui il y a aussi les pignons de la boîte à vitesses qui sont cassés).

Pour les pièces de rechange de Fiat, il faut aller à la Cherguia. Les pièces Peugeot; il faut perdre une demi-journée. Moi, je suis seul, je ne peux pas sortir. Si j'avais un commissionnaire... Si j'avais de gros travaux, je prendrais quelqu'un qui me ferait les démarches, pour m'acheter les pièces. Alors d'abord, il n'y a pas de pièces: on perd une demi-journée pour s'entendre dire: "Monsieur il n'y en a pas!" A part sur les vieilles voitures qu'on trouve chez les ferrailleurs, on ne trouve pas de pièces FIAT, Simca. Faire 15km aller-retour à la Cherguia pour ne rien trouver... Alors maintenant, avant de prendre une révision, je suis échaudé et je n'accepte plus: le client va voir s'il y a les pièces: A ce moment là, je démonte... Parce que s'il n'y a pas la pièce, mon garage ne contient qu'une voiture. Si chaque voiture pour laquelle on ne trouve pas de pièces, me reste sur le ventre, qu'est-ce que je vais faire? Je vais travailler dans la rue! Ça ne me convient pas, ni même au propriétaire de la voiture. Car si je dois remonter son moteur, il faut qu'il me paye quelque chose!

Quand on vient pour la révision d'un moteur, je sais de quelle année est la voiture, si elle a été rectifiée, s'il faut demander la 1ère côte ou la 2ème côte... Je sais tout ça par coeur...J'ai 60 ans de travail...

Les clients en principe, ils veulent acheter les pièces eux-mêmes. Moi, ça m'arrange. Je leur dis: "Si vous voulez que je vous les achète, d'accord! Si vous ne voulez pas, alors vous me les apportez! Bon!".

Alors parfois (cela dépend du travail), avant de démonter, je dis: "Monsieur, ça va vous coûter tant! Etes-vous d'accord?" Comme ça, il n'y a pas de discussion. S'il est d'accord, ça y est, je rentre la voiture, je démonte, je lui donne les pièces, il me les rapporte et je lui fais son travail.

Jusqu'aujourd'hui, j'ai fait, des centaines de moteurs. Je n'ai jamais eu le moindre pépin parce c'est moi qui fais tout le travail du commencement jusqu'à la fin, et quand je mets en marche, j'écoute tout, je branche, je mets l'essence, je donne un coup de démarreur: elle part. Elle ne perd pas l'huile, elle ne perd pas d'eau; il ne faut pas démonter parce que ça ne va pas...Voilà le travail!

Je vais vous expliquer le problème des pièces détachées. Vous achetez, chez Peugeot par exemple, un jeu de chemises et pistons qui coûte dans les 60 D. ou quelque chose comme ça. Alors chez Peugeot, on vous dit : Il n'y en a pas ! Il faut aller du côté de l'avenue de Carthage ... Vous y allez. Ils ont les pièces avec l'insigne Peugeot, et on vous dit : C'est 70 D. Ca m'est arrivé d'acheter une courroie de ventilateur, sur facture, alors que le client l'avait achetée auparavant avec une différence de prix. Les revendeurs font comme ils veulent.

Aujourd'hui, si on veut acheter une pièce, on la trouve à un prix ici, et à un autre prix chez l'autre. Quand on répond : "Mais la maison Peugeot ...", on vous rétorque : "Mais, pourquoi n'y êtes-vous pas allé ?" - C'est qu'à la maison Peugeot, il n'y en a pas ; alors, on est obligé de passer par vous !" Qu'est-ce qu'il me répond ? : "Il y a cette nouvelle marchandise, à un nouveau prix ! L'ancien stock est à un prix, et le nouveau stock est à un nouveau prix. C'est comme ça ! On ne peut pas les contrôler. Ce sont les marchands de pièces détachées. Ces magasins-là, admettons qu'ils achètent à la maison Peugeot ; ils achètent pour revendre ... et ils majorent.

Les pièces Peugeot, il n'y a seulement que la maison Peugeot qui en est le représentant. Ces magasins, ce sont des revendeurs. Ils achètent au prix que fait la maison Peugeot, après, il majorent de 15 à 20 %.

Pourquoi manque-t-il de pièces ? C'est parce que ces dernières années, on a fait rentrer beaucoup de voitures d'occasion, toutes ces dernières séries sont de vieilles machines : Là-bas, elles sont à la ferraille ; ici, ils les achètent pour pas beaucoup d'argent, ils les vendent cher ; et elles tombent en panne à tout bout de chant. Je ne sais pas si c'est la Banque Centrale qui autorise ces gens-là à importer ces voitures, mais les voitures sortent, mal réparées par des petits mécaniciens ou des gens qui se prétendent tels et qui, au lieu de se faire payer 4D., ne demandent que 1D. ou 1D,500 ; ils ne voient pas les conséquences.

Les pièces détachées qu'on importe ne suffisent pas pour les voitures d'occasion qu'on a fait venir de France ces dernières années, et qui demandent de grosses réparations. Il y a trop de demande ... parce que en principe, c'est toujours la même pièce qui casse. Maintenant, l'Etat Tunisien a fait en sorte qu'une voiture ne peut entrer en Tunisie que si elle a moins de 2 ans. Mais les voitures qui avaient 15, 20 ans ...

A ce moment-là, les pièces détachées, ça marchera un peu moins. Il y aura moins de casse, avec des voitures neuves ou vieilles de 2 ans. Ce ne sont pas des

des voitures qui, à peine sorties du port, sont déjà en réparation et font déjà dépenser de l'argent. On roule les pauvres gens qui n'y connaissent rien: Ces types là, ils achètent en France une voiture 40D ou 80D, et ici ils la revendent à 800, 900D. Tenez un voisin a acheté une 404 Diesel pour faire le louage: Il l'a acheté 2 800D et quelques; les pneus présentaient bien...tout présentait bien. Il m'a appelé et je lui ai dit: "Ca a l'air d'être bien! Mais, ce n'est pas cher!". Alors après, on a découvert que les pneus étaient coupés avec une autre chambre à air; le moteur était cassé, fêlé et ils avaient mis du mastic. C'est voler les gens!

Pour moi, la solution c'est celle qu'a trouvée le gouvernement: Il faut qu'une voiture ait moins de 2 ans pour pouvoir entrer en Tunisie, si on veut avoir des voitures correctes, parce que vraiment la Tunisie était envahie par des vieilles voitures, les dernières séries d'il y a 6 ou 7 ans: c'étaient quelques voitures neuves mais surtout des 202, 203, 204: Ca n'existe pas en France! Ils les achètent et les apportent ici!

On reçoit pas mal de voitures à remettre en état, pour qu'elles puissent rouler: mise au point, les soupapes sont mal réglées... Il y a beaucoup de jeunes qui ont peut être travaillé un an d'apprentissage, ils ont ouvert un atelier. Avant tout, vous voyez la façon dont ils travaillent: un moteur démonté dans la crasse, alors que la mécanique demande une propreté extrême. Et il faut que tout soit bien classé, démonté. Or ils ne font rien de tout ça. Ils vous calent une voiture dans la rue, sur des pierres: elle risque de tomber et d'écraser des gosses. Ils laissent dormir dehors. Ils font des vidanges. Vous voyez les rues pleines d'huile de vidange qui sort des égouts lorsqu'il y a une inondation. Et puis en un an, je ne sais pas ce qu'ils peuvent arriver à apprendre. C'est deux fois rien! Déjà en trois ans, il faut que le gosse ait de l'intelligence pour que lui-même s'améliore après. Il y a des types qui démontent parce qu'ils doivent démonter, mais ils ne comprennent pas: Alors un an ou deux ans, ça ne suffit pas pour devenir mécanicien. L'Etat ne devrait pas donner des licences à n'importe qui. Un gosse de 19 ans ne devrait pas pouvoir ouvrir un atelier, qui sera déficitaire, pour monter un tube à l'envers, brûler la dynamo en inversant les fils: Et tout de suite cela fait 20 ou 25D de réparation. Ca ne devrait pas être permis de donner des licences à n'importe qui: Il faudrait avoir un certain âge: 26, 27 ans. Monsieur depuis combien d'années avez-vous travaillé? Chez qui? Avez-vous un certificat prouvant que vous avez fait un apprentissage chez un mécanicien? A ce moment là, l'Etat peut faire une vérification. Si c'est vrai, ce type-là a travaillé chez un mécanicien, et on sait quelle capacité il a. Alors, on lui donne. Tout le monde est libre de gagner son pain, mais il faut le gagner de façon juste.

Pour être capable, il faut au moins 6 ans entre l'apprentissage et le travail chez un patron qui lui a fait confiance.

L'Etat n'est pas compétent pour donner des licences d'agrément de travail. Il peut choisir certains garagistes, d'un certain type, d'un certain âge, et ce sont eux qui feront passer l'examen. Ces gens-là diront à l'Etat: "celui-là est bon. Vous pouvez lui donner un agrément afin qu'il puisse travailler à son compte".

Il s'agit de le faire passer par des gens qui connaissent le métier. On lui demande ce qu'il a fait, chez qui il a travaillé.

L'Etat n'a pas besoin de le faire parce qu'il ne peut pas perdre de temps, et il ne connaît pas. Il confie cette tâche à des gens comme moi, et il me dit: "Voilà! Je vais vous envoyer quelqu'un. Essayez de le sonder et de voir". Et moi, comme ça, je peux préparer le travail pour l'Etat.

J'ai 2 apprentis: J'en ai un qui entame sa 2ème année et j'en ai un nouveau. Comme ça quand le premier aura terminé sa 2ème année (=durée de contrat), le second sait déjà. Et j'en prends un autre.

Je leur apprends toute la mécanique: Moteur, boîte à vitesse, pont arrière ... Tout le travail. Je le prends par étape.

Ils savent monter une glace; après on commence à lui apprendre à monter la ligne, les bielles jusqu'à ce que, quand ils sortent de chez moi ils savent plus ou moins faire un moteur.

Avant les contrats étaient de 3 ans. Et maintenant Mr. Mechri (Conseiller d'apprentissage) m'a dit: "2 ans". Mais ça ne suffit pas. Et nous on les paye: Ce n'est pas parce que on nous a dit qu'il faut donner 3D: Non nous on donne 6D. Mais je ne l'exploite pas, l'ouvrier. Quand je vois qu'il sait travailler, je n'attends pas que la Bourse de Travail me dise: il faut lui donner 2D: Moi, je lui donne 4D, 5D. Celui qui a un an et quelques, je lui donne 3D. Et le nouveau ID500. Tous les 6 mois, je les augmente.

Après 2 ans, ils arrivent à 6D par semaine? Après 2 ans, normalement je devrais leur donner 2D par semaine.

Ceux que j'ai formés: j'en ai un qui est parti au service militaire: Il est resté 7 mois. J'en ai un qui travaille chez Peugeot: Il gagne 1000 par mois. Il y a un an qu'il m'a quitté, il était resté 3 ans avec moi.

D'ailleurs, quand je vois que le jeune n'est pas arrivé à apprendre je dis à Mechri: "Regarde si tu peux m'arranger encore un an pour qu'au moins il sorte formé". Alors Mechri me dit: "Je ne peux pas, je n'ai pas le droit". "Moi, ça m'est égal! C'est dommage, parce qu'il n'est ni au ciel, ni sur terre. Alors, donne lui encore un an!" C'est parce que ça m'évite de lui augmenter la paye? Non! Je lui en donnerai en plus, pour l'encourager.

Moi, je n'essaie pas de les garder après 2 ans, parce que je ne veux pas avoir affaire aux allocations familiales, aux assurances. Moi, d'ailleurs je fais ça pour apprendre aux gosses. En principe, je ne devrais... plus travailler. Ce que j'aime, c'est apprendre aux gosses: j'en ai formé plus de 10, en 10 ans! au moins! Je reçois des lettres, dans lesquelles ils m'appellent: "Papa". Ils sont en Allemagne, ils travaillent comme mécanicien: ils gagnent très bien de 600 à 700D par mois.

Non, je ne peux pas enseigner dans une école, parce que c'est trop. Ce n'est plus de mon âge. Pourquoi je ne veux pas en prendre plus de deux? Parce que lorsqu'il y en a beaucoup, c'est la confusion. Alors qu'avec deux, je dis "Fais ça", et je suis là, je surveille.

Le gosse, je lui donne quelque chose à monter, et moi je suis là derrière lui, je le surveille et je bloque moi-même. Je repasse sur ce qu'il a fait. Alors je lui dis: "Ca, ça n'a pas été assez bloqué. Ca, ça n'a pas été bien monté". Et je lui explique la raison. Tu vois cette bielle, je te l'ai bien dit pourtant. Ces repères doivent toujours être dans le même sens. Alors? Tu travailles sans faire attention!" Si je ne contrôlais pas cela, ils me feraient une catastrophe. Voilà pourquoi je mets beaucoup de temps quand je fais un travail.

En principe, lorsque j'ai une grosse réparation... (Je n'en prends pas plusieurs à la fois). J'ai un garage qui peut contenir 7 ou 8 voitures (mais) je les prends sur rendez-vous: je finis une voiture, j'en prends une autre. S'il y a une petite bricole, je le fais faire.

Allez chez Mercedes! Là, ils enlèvent et ils démontent en même temps; Même des gosses! Des gosses qu'ils viennent de prendre à la Bourse du Travail: Mais qu'est-ce qu'ils peuvent faire? Ce n'est pas une solution: S'ils démontent, ils cassent; s'ils remontent, ils ne remontent pas bien. Et même si vous leur donnez une roue à monter, moi je la contrôle.

Vu mon âge, je ne peux pas (contrôler plusieurs travaux à la fois). Si j'étais plus jeune, peut être. Avant, je commandais 60 ouvriers... Et quand j'entends un coup de marteau, je sais que le travail que je lui ai donné ne nécessite pas le marteau: Je cours vite avant qu'il ne me casse la pièce! Et pour ce travail/je lui ai donné, s'il a pris autre chose que telle ou telle clé, je sais que ça ne va pas.

Il y a des mécaniciens qui demandent 100D là où je demande 60. Et pour un travail où je demande 60D, il y a des petits mécaniciens de Bab El Khadra qui le font pour rien.

Admettons que je fais un rodage de soupapes: vous avez presque 100D de marchandise: 4 soupapes d'échappement coûtent 7D, une pochette de joints, ça fait 100D (= en tout). Pour une 404, ou n'importe quelle voiture. Vous prenez 20D, mettons. Qu'est-ce que c'est 100D pour travailler une journée? Ça s'en va en loyer et en ouvrier! Et moi, je n'ai pas le droit de manger? Et bien Monsieur, à Bab El Khadra, on vous le fait pour 100D. Eh bien allez le faire à Bab El Khadra! Alors, qu'est ce qu'il va faire? Il va changer les soupapes ou les joints de culasse? Il va démonter, rôder et remonter, Alors? Le client sort de chez lui et va brûler les joints de culasse, ou bien, il va mettre de l'eau et ça tombe dans le moteur.

Pour le rodage de soupapes, il y a un barème. Je ne prends pas plus cher à l'un qu'à l'autre. Voilà.

Je démonte la culasse: Si je trouve que les soupapes sont bonnes, je les rectifie et je lui fais économiser 5D car c'est 300 m. chaque rectification de soupape. Je lui déduis ça. Il a bénéficié sur 20D, de 5D: Ça lui revient à 15D. Les joints de culasse et le reste, ça c'est nécessaire. Moi, je compte tant d'heures de travail: Je démonte...

Parce qu'il y a autre chose: Chez les mécaniciens de Bab El Khadra ils démontent la culasse, mais ils ne démontent pas toutes les soupapes, mais seulement les 4 soupapes d'échappement, parce que c'est l'échappement qui brûle. (Quand il y a une soupape brûlée, le moteur tourne sur 3 cylindres). Ils achètent tout juste un joint de culasse. Et il y a des joints de culasse qui coûtent 2D, et d'autres 1D. Pour économiser 1D, je vais le voir revenir d'ici 15 jours, 1 mois, en disant: J'ai brûlé le joint de culasse! Moi, je ne peux pas! Et puis ils mettent des gosses pour faire ça. Alors que moi, je démonte et il me faut 1 jour et demi, parce que je prends tout mon temps. On nettoie, on rôde, on remonte dans la propreté. Alors que là-bas, ils ne nettoient pas. Ils enlèvent la soupape, ils rôdent et ils montent. Alors que nous, on la déshabille, on regarde s'il y a de la calamine, on la nettoie. Ça prend 3 fois...

Moi, quand je donne une pièce en dehors de chez moi, chez X, on me compte 1500 l'heure. Il y a des réparations pour lesquelles, si on demande 1500 l'heure, ça va être énormément cher. Alors, on ne peut pas. En comptant à l'heure, les travaux longs deviennent trop chers. Alors, il faut faire un prix global, au lieu de 1500, on dit 1000. Si c'est encore cher, on fait à peu près le barème de façon à couvrir. Je vois combien de jours j'y ai passé, je fais mon compte (le loyer, ceci, celà...) de façon à ce qu'il me reste un petit peu, et je lui dis: ça coûte tant.

Mon heure technique, quand je travaille moi-même, je compte 1000. Mais ça dépend: 500, 600... Ca dépend la tête... le type! Vous comprenez! Un pauvre malheureux, je ne peux pas lui demander... Quelquefois, je le fais pour rien. Vous savez comment on m'appelle? "Le mécanicien des pauvres"!

Tous les mois, je paie à peu près comme prestation de services: 1000, 1100. En plus, je paye 800 de patente par an. L'année dernière, j'ai payé dans les 700.

La prestation de services dépend de ce que je fais comme recettes.

Les apprentis sont assurés par la Bourse du Travail. Et pour moi ça ne fait rien! Pour le garage, je paye dans les 1800 par an, contre l'incendie pour une valeur de 12 millions.

Le loyer est à 4200 par mois. Le téléphone, toute ma vie, j'ai toujours payé 600 par trimestre, et ils m'ont compté 1700 pour le trimestre précédent. Alors, j'ai écrit au Directeur de la Poste (...). Moi je reçois les comptes de téléphone, mais j'évite d'en donner.

Je n'ai pas les moyens de me payer un comptable. Mais j'essaie de le faire moi-même le mieux et le plus honnêtement possible

2ème entrevue (Mercredi 14 Décembre)

Moi, ce que je faisais il y a 20 ans, je ne peux pas le faire à la même vitesse aujourd'hui. Il y a l'âge qui augmente, la vue et la mémoire qui diminuent.

Alors quand je prends une révision de moteur, je prends un délai qui est plus long. Le prix ne change pas, simplement le délai. Je prends 15 jours: Il faut démonter, nettoyer, contrôler les pièces pour voir celles qu'il faut changer, pour ne pas aller en acheter tous les jours. On met ce qui est bon d'un côté et ce qui n'est pas bon de l'autre. On voit le bloc; si c'est interchangeable, on achète les chemises et pistons, et on envoie à la rectification le vilebrequin et les bielles. On refait les bagues, on les équilibre: ça ce n'est pas moi qui le fais. Il y a un outillage spécial pour ça maintenant. Avant, on le faisait: Alors une fois ça touchait de ci, une fois ça touchait de là. Il y a un tour spécial, les bagues sont centrées. Le plus grand mal venait avant d'un grippage parce que les bielles n'étaient pas équilibrées ou équerrées... Il y a beaucoup de gens qui ne connaissent pas l'équerrage.

Dans les 15 jours, je peux faire des petites bricoles. Je démonte, je nettoie, j'envoie à la rectification. Le client m'achète les pièces parce que je n'ai pas intérêt à acheter... parce qu'une journée passée à acheter des pièces est foutue; si j'envoie un gosse, il m'apporte une pièce pour une autre et on ne veut plus me la changer. Alors, cette responsabilité, je me la suis enlevée.

Le prix, ça dépend de la valeur de la voiture. Pour une 4cv, vous ne voulez pas que je lui prenne 70D ou 80D. Il faut que chaque chose soit en rapport. Moi, je ne suis pas là pour m'enrichir. A 73 ans, je ne cherche plus à m'enrichir. Plutôt, ce que je suis en train de faire, c'est pour essayer d'apprendre un peu aux jeunes.

Si vous faites une révision générale, on rectifie le vilebrequin et on fait les bagues de bielles, les bielles... Pour un coup de fouet, on ne démonte pas le moteur, on le sort. On démonte ces bielles, on change les chemises et les pistons, on change la chaîne, on fait un rodage de soupapes... Pour ça, c'est un autre prix.

Le travail est long. On prend 40D. Il y en a qui prennent 120D200... Il y en a qui prennent moins que moi. Il y a tellement de petits ateliers maintenant... Quand il gagne 2 ou 3D, ça lui suffit!

Il y a des gens qui sortis d'un atelier viennent chez moi: L'un avait fait faire son embrayage. Il vient chez moi et me demande: "Vous voulez essayer ma voiture"? Oui, je l'essaye et je lui dis: "Votre embrayage, il patine". Justement, vous pouvez le faire? C'est un client qui est toujours client chez moi. Combien vous me prenez? 20D! Qu'est-ce que vous me fournissez dans ces 20D? Le disque d'embrayage, le mécanisme, et il faut sortir le moteur. 20D aujourd'hui, ça ne paye même pas la main-d'oeuvre. Moi, j'ai un mécanicien qui me prend 12D. Je l'ai encore ce client! Je lui ai dit: Allez-y! Il est sorti et il est revenu et m'a dit: Bon! Alors moi, pour le punir, je lui ai dit: Votre tour, c'est dans 1 mois et demi. Il est revenu et je lui ai dit: Si le plateau d'embrayage est bon, on déduit le plateau des 20D: Parce que moi, je vous ai fait le compte avec le plateau. Bon! Je démonte et je lui apporte la pièce: le plateau n'est pas bon! Il était vieux ce plateau? - Regardez! C'est celui-là qui était monté? Ca a commencé à m'ennuyer. - Alors vous n'avez pas confiance en moi? Votre plateau est mauvais et je suis venu vous le montrer. Tenez si vous voulez venir, il y a les gosses... Bon faites! Je remonte - Vous êtes sûr que c'est une vieille pièce? - Le voilà! Eh, les enfants, d'où vient cette pièce? - De cette voiture là! - Bon, ça va. Je vais vous dire: Je suis allé rue d'Isly (le garage est fermé aujourd'hui, depuis longtemps). C'était une dauphine, et il m'a pris 12D. - Monsieur, il vous a pris 12D. Il vous a volé 12D. Pourquoi êtes-vous venu chez moi, de chez lui. Il vous a dit qu'il avait remplacé votre embrayage. Quand on démonte un écrou sale avec une clé, on s'en aperçoit, parce que la clé laisse une trace. Monsieur, il ne vous a rien fait! Il a essayé de vous régler d'en bas, mais il ne vous a rien changé!

- Est-ce que je peux porter plainte? - Ca, ça ne me regarde pas. Moi, je peux vous dire que ça marche maintenant. - Le type, il m'a compté 9D de pièces et 3D de main-d'oeuvre! - Les 3D, ça ne suffit même pas pour nettoyer les pièces.

Un autre cas: la 2CV verte que vous avez vue ici. Elle appartient à un coopérant vétérinaire. Ils habitent la Marsa. Ils ont eu un accident: Le caoutchouc de la pédale est parti, et il a buté sur quelque chose. Il a donné la voiture à un mécanicien au Kram. On lui a pris 145D.

- Mais qui est-ce qui vous a pris 145D?

- Je ne sais pas. Voilà, il y avait ceci et ceci de tordu! C'est moi qui ai peint la voiture!

- Et en plus, c'est lui qui avait peint la voiture!

Le châssis touchait presque par terre. Et il n'a pas pu le faire! Il y a des réglages de ressorts à boudin. Alors je l'ai soulevé et il me dit: "C'est bien". - "Ah, mais pardon, votre châssis est tordu, plié! Il vous a redressé le garde-boue et le côté de la 2 CV, mais le châssis il est plié!". Alors, il n'y a pas longtemps, il est revenu avec la direction cassée. "Bon, achetez le tube et je vous le change!" La sortie de la crémaillère doit entrer en face. Celui-là était tordu. Tout l'avant train était plié. L'autre, probablement, il n'a redressé que la tôlerie. Mais on ne pouvait pas monter le tube neuf. En la soulevant, je lui ai dit: Je peux vous la faire, en vous mettant une cale de façon que le boîtier rentre comme ça. Je le lui ai arrangé comme ça, et je lui ai dit: "Il faut aller chez un carrossier, qu'il vous sorte le moteur et qu'il vous redresse le châssis". Samedi, je l'ai amené chez un tôlier, dans l'ancienne rue Massicaut où il y a Chiceveso, l'Autotracteur: chez Mr. Malaponte, et je lui ai dit que c'était un type qui n'avait pas beaucoup d'argent." Essaie de lui faire un prix parce qu'il ne gagne pas grand chose". Voilà, je vous prend 50D pour sortir le moteur, pour redresser, mettre des équerres et une bande en bas.

Pare chocs, supports de phares, il n'y avait aucun boulon, tout était soudé. Ce n'est pas possible!

Normalement, avant de donner un agrément à quelqu'un pour ouvrir un atelier... (C'est une grosse responsabilité: vous roulez avec une voiture, vous pensez être en sécurité et tout d'un coup, il y a quelque chose qui vous lâche...) il faudrait lui demander: Monsieur, chez qui vous avez travaillé? Quel âge avez-vous? Combien d'années d'apprentissage avez-vous fait? Avez-vous des certificats? A ce moment, vous savez d'où sort ce certificat et vous convoquez cette personne (pour vérifier). Parce qu'ils prennent le cachet, ils vous font une sorte de certificat, et ils vous mettent une signature en dessous à l'emporte pièce et soi-disant c'est un certificat. Tout ça devrait être vérifié par l'Etat.

Ici j'étais seul. Maintenant, nous sommes plusieurs. Bon. Le travail est pour tout le monde. Le Tunisien a une habitude: Avant de donner sa voiture à quelqu'un, il commence à faire la tournée pour voir celui qui la lui fait au meilleur marché. Le type le moins compétent, il s'en fout, il essaie de gratter 2 ou 3D et il est riche. Alors que moi, ça ne me suffit même pas pour payer le loyer par jour. Et les ouvriers? Je ne peux pas!

Vous faites un rodage de soupapes. A Bab El Khadra ils vous demandent 6D. Aujourd'hui, une pochette de joints et les soupapes, ça vous coûtent IOD. Comment pouvez-vous faire payer 6D, alors qu'il y a déjà IOD de marchandise? Ils vous démontent, sans nettoyer, les 4 soupapes d'échappement: L'admission, ils ne les démontent pas, parce qu'en principe, c'est toujours l'échappement qui brûle. Ils les rôtent. S'il y en a une brûlée, ils essayent d'en trouver une à la ferraille et ils vous la montent. A qui donnent-ils le travail? Aux gosses, auxquels ils donnent 500 millimes par semaine. Ce n'est pas possible. Il en arrive tous les jours, tous les jours, de ces histoires-là. On le sait maintenant.

Essayez de donner moins d'agrément et donnez-les à des gens compétents: Vous aurez moins de casse de pièces, moins de devises à sortir, et moins d'accidents.

Quand une personne se présente, et qu'elle a un certain âge, il y a déjà une certaine confiance. Vous lui demandez tous les papiers, comme je l'ai dit. Si c'est vérifié par une petite enquête, alors vous lui donnez l'agrément.

S'il a travaillé un jour quelque part et qu'on lui a fait un certificat de 3 ans, alors on le met à l'essai. Mais s'il a travaillé chez quelqu'un de sérieux...

Vous avez des apprentis qui sont débutants... Ils disent aux clients: Laisse! J'habite à tel endroit, et ce soir je vais te faire tout ça. Tu ne vas pas aller faire ça chez mon patron. Tu vas payer IOD, et moi pour 2D, je te le fais. Il y en a beaucoup qui font ça.

Ecoutez, laissons la mécanique. Mon gendre, il est technicien en télévision; il a un magasin au Bardo et est assez connu. C'est plus facile dans le domaine de la télévision. Ils savent que c'est la lampe. Ils disent: "Donnez le numéro de la lampe". Alors, ils fauchent la lampe à mon gendre et ils vont la lui faire le soir: Ils volent la lampe, ils font perdre un client à mon gendre, et ce sont eux qui encaissent l'argent. C'est arrivé plusieurs fois.

- Un bon patron ne devrait pas laisser faire ces choses-là. Il doit prendre ses précautions.

- Ecoutez: le voleur trouve toujours moyen de voler. Il connaît ce type. Il fait semblant de sortir et il ne laisse pas le temps au client de rentrer dans le magasin... S'il allait chez un technicien, on lui demanderait au moins 3D. Là, avec 500 millimes.....

Si vous voyez comme ces réparations sont mal faites. Tous les ouvriers des grosses sociétés travaillent au dehors. Dans les grandes sociétés, ils prennent cher, mais le travail est plus contrôlé. Chaque client qui va chez Peugeot, ou chez Renault, il connaît l'ouvrier: Le client même lui propose. Tu ne peux pas venir me le faire dehors? Même si l'ouvrier n'était pas tenté, il finira par l'être.

Les clients poussent beaucoup.

Moi, j'ai un apprenti qui a fait ses 3 ans d'apprentissage. Il travaille chez Peugeot. C'est un malin. Mais c'est un bon ouvrier. Il essaie de récolter comme tout le monde; et tout le monde essaye de gagner un peu plus, d'améliorer sa vie. Mais, celui-là, c'est un bon. Il vous fait le travail et le travail est bien fait. Des fois, il vient chez moi et je lui prête des outils. Evidemment, il ne va pas vous faire, une révision dans la rue mais les amortisseurs, les freins... Chez Peugeot, il faut attendre 8 jours. Lui, il le fait dans la journée, et il connaît le type. Au lieu de payer 20D, il va payer 2D. Il est content. Et l'autre est content d'avoir gagné 2D. Alors s'il vient chez moi pour m'emprunter de l'outillage, un type qui a travaillé 3 ans chez moi, je ne peux pas lui refuser. Au contraire, je lui dis: "Quand tu prends un travail comme ça, et que tu es embêté, viens me demander conseil avant de faire un sac de patates".

Dans les grandes sociétés, le client ne devrait pas avoir de contact avec le mécanicien. Mais s'il le contacte dehors, alors ça! Il n'y a aucune solution. Si vous en attrapez un, on lui donne un avertissement, si on ne veut pas être trop méchant; et puis la seconde fois, on lui donne une grosse amende...

Prenons le cas de la visite technique. Ils viennent chez moi: Je n'en veux pas, et je vais vous dire pourquoi. Parce que chez moi, s'il y a du jeu et qu'il faut changer les bagues et la fusée, je change les bagues et la fusée: Je donne pas des coups de marteau qui font des bavures pour enlever le jeu comme ça, devant la visite. Ça, c'est le travail qu'ils font dans les rues!

Je l'ai vu! Il m'est venu un client dont j'ai fait la révision du moteur; il a passé la visite et on lui a refusé parce qu'il y avait du jeu dans la direction. Le client m'a demandé: "Vous voulez me le faire?" - "Oui, apportez-moi le jeu Volkswagen, et je vous fais le travail". "Oh! Vous allez me prendre beaucoup de temps et moi il me faut la camionnette!" - Je lui ai dit: "Eh bien, allez à la visite, ils vous feront ça vite!" - Vous savez ce qu'ils lui ont fait? Ils ont pris du fil de fer fin, ils l'ont passé entre l'essieu ils l'ont serré et martelé. Et il a passé la visite. Ils lui ont mis de la graisse... Et ils lui ont pris quand même 15D. Ce n'est pas du travail! C'est du camouflage! Chacun doit travailler pour gagner sa croûte! Il y en a beaucoup! Allez à la visite, et il y a des types qui tombent sur vous, ils voient la fiche. Bon! Laissez-moi la voiture. Dans une heure, venez la prendre! Combien Monsieur? Ça fait 15D! Mais 15D, en une heure, qu'est ce que vous avez changé? Ils ne changent rien! Il n'y a pas une rue où il n'y a pas 15 mécaniciens! Ceux qui ont un magasin, ils ont l'agrément. Mais tous ceux qui travaillent dans les rues, ils ont un marteau, une pince et un tournevis, et une clé à molette qui s'adapte à tous les boulons.

Ou bien on ferme les yeux, ou bien il faut beaucoup de monde pour s'occuper de ces activités-là.

Ils vous arrangent une pièce, ils vous en cassent une autre! Et qu'est-ce qu'ils vont vous dire? Ah, mais elle était cassée!

L'heure de travail, c'est 1500. Moi, j'ai travaillé dans des grands garages: On est obligé. Nous avons un carnet où nous marquons la journée. Alors, nous mettons 1 heure sur telle voiture: Ce que j'ai fait, ce que j'ai changé. Une heure là... Il faut que je sorte les 8 heures... Vous devez marquer 8 heures, si vous n'avez pas suffisamment de travail, vous les marquez sur n'importe quelle voiture. C'est le client qui paye. Vous sortez une heure par çà, une heure par là, pour lui donner les 8 heures.

Moi, quand je donne des pièces à rectifier chez Grivel, il me compte l'heure à 1500.

Alors si c'est un travail qui est long, et si je compte l'heure 1500, à combien ça va monter?

On peut marquer 1500 l'heure pour un travail qui mérite. J'ai passé une demi-heure: 1500, il paye une heure, ce n'est pas grave. Mais sur un travail qui est long on ne peut pas. Même pas 1000, même pas 800.

(La multiplication par 2 du prix de la pièce détachée pour faire le prix de la réparation, ça ne se fait pas). Admettons qu'un client vient pour 4 bougies. Quel temps me faut-il pour les monter? 1/4 d'heure 1/2 heure peut être? Je ne peux pas lui dire 2000. Je lui dis 1000: La moitié de la valeur des bougies.

(Prix d'un équilibrage de roues chez un de ses collègues: 1D par roue et 4D pour 5 roues. En réalité 1D200 par roue, et 6D pour les 5 roues.)

Mr. Luigi, mécanicien - Arrondissement de Bab Bhar -

Janvier 1978

Je m'appelle Luigi. Mon atelier se situe au 33 Avenue de la Galité à Tunis, et je suis mécanicien essence et diesel. Je suis de nationalité française.

Mon père était mécanicien, et j'ai pris sa suite. J'ai fait mes études au lycée de Mutuelleville. J'ai trois C.A.P.: 1) Mécanique essence, 2) Mécanique Diesel, 3) Mécanique de pompes à injection.

Mon père était garagiste, et je travaillais avec lui.

Quand je suis sorti du lycée, j'ai travaillé pendant un an et demi comme pompiste (c. à d. comme réparateur de pompes à injection) chez Déonottan (?). Mais comme la santé de mon père commençait à décliner, je suis revenu travailler avec lui.

Je fais la mécanique générale, moteur, boîte, pompe, train avant, pour les petites voitures, pas pour les camions.

Je suis locataire ici et j'ai pris la suite de mon père. Je ne sais pas s'il avait trouvé des difficultés pour avoir ce local. J'étais trop jeune et je ne m'occupais pas de ces choses-là. Je suis arrivé ici où j'ai trouvé tout installé, et j'ai continué à travailler en prenant la suite. Cela fait 3 ans de cela.

Pour le moment, je n'ai que des apprentis sous contrat: j'en ai 5. J'avais un ouvrier que j'ai renvoyé parce qu'il volait les clients, l'outillage et un tas de choses encore. C'est un garçon qui avait débuté très jeune avec mon père. Mon père l'avait formé. Et c'est l'été dernier qu'il a fallu qu'il parte.

Lorsque le Bureau de l'Emploi m'envoie un gars, je ne lui fais pas un contrat tout de suite. Je le prends à l'essai pendant 3 mois: Ce n'est qu'au bout de ce laps de temps que j'ai pu lui faire faire un peu tous les tests. Cela commence d'abord par le nettoyage des pièces, parce qu'en mécanique, il faut être très propre. Je leur donne parfois des boulots très ingrats pour voir s'ils sont capables de travailler sous les voitures, etc... parce qu'il y en a beaucoup qui veulent bien faire le mécanicien, mais lorsqu'ils passent sous la voiture, ils vous déclarent que ce n'est pas ça être mécanicien. Alors, quand j'ai vu que durant ces 3 mois il n'y a pas eu de difficultés (vous allez me le reprocher, mais je fais contrôler l'outillage chaque soir avant de partir pour voir s'il n'y a pas de vol ou quoi que ce soit),

à partir de ce moment donc, ils commencent à apprendre le nom des clés, le nom des pièces. Puis, après avoir fait le contrat, je les fais travailler avec un gars qui a déjà de l'expérience. Au bout de 6 mois, je commence à leur donner des boulots bien à eux, faire le rodage de soupapes (mais pas démonter la culasse, faire seulement le rodage des soupapes), préparer le boulot d'un autre: par exemple, je le mets avec un qui sait monter un moteur et il prépare les boulons pour apprendre l'organisation. Après ce stade, je commence à lui donner vraiment le boulot, je le teste un peu pour voir si ça va ou non. Si ça va, je lui donne du boulot, sinon il reste au stade où il est jusqu'à ce qu'il arrive à apprendre.

Quand l'apprenti sort d'ici, je peux juger de sa capacité, et je peux dire s'il est bon ou s'il n'est pas bon. Parce que c'est mon devoir de leur dire s'ils sont bien formés ou non. Je leur donne une attestation en précisant bien s'ils en sont au stade de l'ouvrier, du demi-ouvrier ou de l'aide-mécanicien, d'après leurs capacités. Je ne peux lui mettre qu'il est mécanicien, s'il ne l'est pas.

J'ai 5 apprentis actuellement parmi lesquels deux s'en vont au service militaire demain. La durée d'apprentissage est de 3 ans. Je préfère rester avec trois, car plus il y en a, et plus il y a de confusion. On s'amuse, on rigole: je sors pour une commission, je leur laisse une voiture et ils ne travaillent pas.

- Allez-vous les remplacer par d'autres?

- Non, je ne peux pas encore, parce que je ne sais pas. Ils partent demain pour la visite médicale. Je ne peux pas me permettre de leur dire: "Allez vous en". Ils ont encore un contrat avec moi. Il faut voir s'ils sont aptes au service militaire. A ce moment là, j'irai au bureau de travail pour leur dire: "En voilà deux qui partent, mais je voudrais les garder". Quand ils reviendront, ils auront de la place chez moi. Je ne les remplace pas. S'ils refusent eux-mêmes de revenir chez moi, je résilie le contrat et j'en prends deux autres.

Je répare un peu tout, n'importe quel type de voiture. On fait les freins, les soupapes, les boîtes de vitesses, les ponts. Ils apprennent tout ici: tout ce qui concerne la voiture de a jusqu'à z. Je fais la mécanique: moteur, boîte, pompe, train avant, amortisseur, pour voitures à essence et diesel.

- Avez-vous des difficultés dans le travail?

- Les difficultés, c'est peut-être pour les pièces. On ne peut pas laisser la voiture en stationnement à l'Avenue de Carthage: la grue passe pour ramasser les voitures (...) c'est devenu insupportable. Pour moi, la plupart du temps, ce sont les clients qui se chargent de m'acheter les pièces.

On ne trouve pas toutes les pièces qu'il faut, et on est obligé à chaque fois de se casser la tête pour les modifier: Donc on laisse les voitures sur les cales, parce qu'il n'y a pas de pièces.

En ce qui concerne les pièces, leur prix augmente nettement.

- Comment estimez-vous le coût d'un service présenté au client?

- Moi, je travaille au forfait. Par exemple, je mets un moteur à tant: que je reste une semaine ou 15 jours dessus; c'est tel prix, que je perde ou que je gagne.

Pour la révision d'un moteur, je demande 40 dinars. C'est à moi de gagner: si j'arrive à faire le moteur en 3 jours, c'est moi qui gagne; si je reste une semaine, c'est moi qui perds: il n'y a pas de barème fixe.

En ce qui concerne la rémunération des apprentis, l'inspection du travail me dit de les payer de 5 à 6 dinars par semaine. Moi, je ne paye pas ce prix. Il faut savoir une chose, c'est que pour les jeunes d'aujourd'hui (et moi-même je suis jeune), quand on travaille, on travaille pour avoir au moins quelque chose dans la poche. Parce que si on enlève les frais de transport, il ne reste rien dans la poche. Il y en a un qui touche 10D, d'autres 13D, et même 15D par semaine. Je connais les gars qui ont eu la volonté d'apprendre et qui savent travailler: s'ils méritent de percevoir cette somme, bien que l'inspection de travail me dise de mes payer à 6D par semaine, je leur donne; s'ils ne méritent pas, je les laisse au prix. Normalement, à la fin de son contrat, un apprenti arrivera à toucher 15D par semaine, bien que l'inspection du travail fixe leur salaire à 7D environ. Moi, je leur donne le double, du moment qu'ils sont capables et méritent d'être bien rémunérés. A la fin de la semaine, ils sont payés normalement, ou bien, ils ont en plus le "café" s'ils ont bien travaillé.

La seule difficulté pour moi, c'est le stationnement de voiture à l'avenue de Carthage. Chaque fois, la grue passe pour ramasser les voitures et personnellement, je ne peux pas changer de magasin, parce que tout le monde me connaît sous le nom de mon père, et donc je me sers toujours au-même magasin.

Pour le loyer je payais 75D par trimestre. Je suis passé en jugement avec le propriétaire, il n'y a pas longtemps: il a gagné la cause et il m'a augmenté le loyer à 105D par trimestre.

Je paye l'électricité entre autres tous les 2 mois. Les impôts, je les paie au mois: la dernière fois, j'ai payé 30D pour ce qu'on appelle la TPS.

J'ai une assurance pour moi, lorsque je me blesse ou autre chose (36D par an) et pour le garage: vol et incendie (23D par an). Pour les apprentis, je me suis renseigné auprès de l'Office de l'Emploi: on m'a dit que c'est eux qui s'en chargent.

La première des choses qu'il faut améliorer, c'est qu'il faut prendre des gars qui ont la volonté d'apprendre le métier, qui ne sont pas là parce qu'ils sont sortis de l'école, qu'il faut qu'ils trouvent un emploi. Il ne faut pas qu'on les jette dans la mécanique, la menuiserie ou n'importe quoi. Il faut d'abord demander aux jeunes ce qu'ils ont envie de faire. Personnellement, j'ai eu plusieurs cas de jeunes qui ont quitté le travail au bout de 15 jours sans me dire ni comment ni pourquoi. Ils repassent après, et me disent: voilà, je préfère être tourneur, mais l'Office m'a trouvé cet emploi dans la mécanique, et je suis entré comme mécanicien mais ça ne me plaisait pas.

C'est à cela qu'il faudrait faire attention: faire attention aux jeunes qui sont délaissés, leur demander d'abord ce qu'ils veulent faire et avant tout, leur faire voir un peu ce que c'est que la mécanique, le graissage, le tournage, les risques de ce métier, les avantages et les inconvénients, pour pouvoir décider. Quand on est jeune, c'est son avenir ce n'est pas à son parent de vouloir faire de lui un mécanicien. Quand on est jeune, il est possible qu'on ne sache pas ce qu'on veut. Il faut essayer un peu tous les métiers, faire un petit stage de 15 jours pour chaque métier, pour savoir quel est le métier qui plaît le plus.

Pour ce qui est de la concurrence, moi j'ai ma clientèle. Si quelqu'un de passage tombe en panne, je le dépanne. Chacun à son mécanicien. Je n'attends pas les clients des autres (...).

La plupart des jeunes que j'ai ici ont le niveau primaire. Ils n'ont jamais fait aucun stage. Ce sont des jeunes qui apprennent plus vite que les autres. Ce sont des gars de la campagne. J'en ai deux du Mornag qui sont pour moi assez valables; ce sont des gars qui aiment travailler, ils ne sont pas fainéants. Parce qu'il y a beaucoup d'ouvriers qui travaillent, se met-

tent sous les voitures et flânent sous les voitures. Tandis qu'avec eux, je leur dis: pour faire telle chose, il vous faut 2 heures, pas plus. Pendant 2 heures, ils vous font le travail, parfois même pas devant moi. Cela vous prouve qu'ils ont la volonté d'apprendre. Ils terminent ça et demandent à faire autre chose.

Jusqu'à présent, j'ai employé 2 lycéens; ils croient tout savoir et ne savent absolument rien. Moi-même je suis sorti d'un lycée. Au lycée on nous apprend la théorie, et nous n'apprenons pas la pratique. La pratique s'apprend à longueur d'années; à force de travailler. Comme on dit: "A force de forger, on devient forgeron". C'est exactement le vrai mot.

J'ai travaillé avec mon père puis avec un diéseliste pour approfondir et connaître ce qu'est le diesel. Au lycée, on apprend ce qu'est une pompe à injection, comment elle fonctionne, comment on la répare, mais tout ça on le sait théoriquement et on ne connaît pas toutes les pompes. Tandis, que quand vous travaillez au dehors, on répare tous les types de voitures, et toutes les pompes à injection.

- Pratiquement, avez-vous trouvé des difficultés pour appliquer ce que vous avez appris au lycée?

- Des difficultés pour démarrer, oui, parce qu'au lycée, on vous apprend un type de pompe. Je me souviens le jour où je suis entré, je pensais que j'étais un crac dans le domaine, mais pratiquement c'était le contraire. Et, j'ai compris que la pratique est tout à fait différente de ce qu'on avait vu au lycée. Mais après 3 mois, je crois, je commençais à connaître la pompe à injection, parce que j'avais une formation assez (solide). Lorsque je rentrais du lycée, je venais ici travailler avec mon père le soir, j'apprenais un peu la mécanique, et le diesel aussi, c'est à dire la pompe à injection.

Je suis né ici, mon père aussi. J'ai 24 ans.

A l'âge de 7 ans, j'ai perdu ma mère, et j'ai commencé à travailler le soir avec mon père. En même temps je faisais l'école. J'ai quitté l'école à l'âge de 18 ans, je suis venu ici travailler avec mon père. Je suis ensuite passé chez Dionottan. Et mon père étant tombé malade, je retournai ici pour l'aider et pour pouvoir faire marcher l'affaire à deux.

Je paierai de ma poche 102 journées s'il le faut, mais au moins,

je veux apprendre aux ouvriers que quand on fait un travail, on le fait proprement et avec plaisir, et non pas parce qu'on est obligé de le faire. Ils sont là pour apprendre et non pas pour dire qu'ils sont là parce qu'on leur a dit d'aller travailler.

J'ai fréquenté l'école jusqu'en 6ème, puis j'ai fait une demande au Centre de Formation Professionnelle de Medjez El Bab, pour poursuivre mes études dans ce domaine durant 3 années. En réalité, ce n'est pas seulement la mécanique que j'ai fait, il y avait en plus l'ajustage, la menuiserie, etc... Mais ma spécialité, c'était la mécanique. Après ces 3 années d'études, j'ai passé mon CAP : J'ai été admis à la pratique, mais j'ai échoué à la théorie. J'ai donc eu une attestation ou un certificat de scolarité comme quoi j'avais fréquenté tel établissement, dans telle spécialité durant le cycle normal de 1958 à 1961.

Après l'école, et malgré les 3 années d'études au Centre Professionnel de Medjez el Bab, j'ai fait l'apprentissage dans un garage de l'OMVVM (Office de la Mise en valeur de la Vallée de la Medjerdah), durant une année, dans la mécanique agricole (moissonneuses-batteuses, tracteurs).

Ensuite, j'ai fait une demande à la SIFT (c'est une Société tunisienne de fouilles, sise à la rue Alain Savary) : On m'a envoyé au barrage de Nebhana comme dépanneur mécanique. J'ai passé un an et demi avec eux : On m'avait pris comme mécanicien dépanneur, et en plus, j'ai fait le forage, avec des machines et des ouvriers bien sûr.

Par la suite, je suis venu à Tunis et j'ai travaillé dans le diesel à la rue Flatter : J'y ai passé une année, puis je suis allé en France durant 3 années.

- Pourquoi avez-vous ainsi changé d'établissements ? Peut-être est-ce une question de rémunération ?

- Non, en réalité, je veux toujours apprendre, et connaître diverses machines et outillages que nous n'avons pas chez nous.

En France, je suis resté tout le temps dans la mécanique. J'ai travaillé dans une société appartenant à la SNCF, où l'on ne réparait que des camions. Comme test, on m'avait donné une 2CV avec un châssis tordu, et on m'avait demandé de la démonter et de monter un châssis neuf. J'ai fait ce qu'on m'avait demandé et on m'a embauché comme mécanicien. Chez eux, j'ai atteint le niveau maximum OP3, après être passé par OP1 et OP2.

- Quelle est la différence entre les sociétés dans lesquelles vous avez travaillé ici en Tunisie, et celles où vous avez travaillé en France ?

- Je pense que la seule différence est l'appareillage : En France, il y avait des appareils spéciaux pour faire le contrôle de la mise au point par exemple, et pour d'autres utilisations. Ces appareils aident le mécano dans son travail, et en plus de son expérience, ils lui facilitent la tâche.

Après les 3 années passées en France, je suis rentré à Tunis en 1971 (c'est à dire que j'y suis resté de 1969 à 1971).

Vous savez, en France, il y a des maisons qui font l'intérim ; et j'ai fait l'intérimaire à la maison Renault. Et puisque ici nous avons une maison Renault, j'ai voulu y travailler. On m'a accepté puisque j'avais une expérience dans le domaine. On m'a dit : Puisque vous avez une idée sur la travail vous allez faire chez nous le réceptionniste. Ce travail consiste, en quelque sorte, à faire le devis des voitures qui viennent pour la réparation. Après 15 jours d'essai, ils n'ont plus voulu me laisser à la réception, mais ils avaient l'intention de me garder dans la mécanique. En France, j'étais rémunéré à 500 millimes de l'heure environ, mais à la maison Renault, on ne me donnait que 160 millimes de l'heure, sous prétexte que je commençais à zéro. Alors je suis parti au bout de 3 ou 4 mois. Par la suite, je suis allé à Tour-Afric (c'est une société de tourisme) pour subir un test : On m'a confié un autocar, mais j'ai eu un incident au cours du test, et cela n'a pas marché avec eux.

Je suis entré ensuite à la maison Mercedes, avenue de Carthage. On m'avait fait faire un essai (montage de culasse d'une voiture Mercedes). Mais au cours du test, un de leurs anciens mécaniciens leur a dit que je n'étais pas en mesure de faire la mise au point. Alors ça n'a pas collé, bien que j'ai expliqué au chef d'atelier que si j'avais ouvert la tête de delco, c'était uniquement pour gagner du temps puisque c'était samedi et qu'on ne travaillait pas le soir. Je lui ai dit que j'étais capable de faire la mise au point.

En raison de cette instabilité dans le travail, j'ai décidé de retourner à l'étranger. Mais entre-temps, j'ai eu l'occasion d'acheter ce local, dont le propriétaire était un plombier. J'ai acheté le local avec le matériel, puis j'ai acheté un chargeur, un compresseur, et d'autres outils.

Au début, j'ai trouvé des difficultés, mais chaque fois que j'avais économisé, j'achetais quelque chose. Je ne dis pas que je dispose de tout le nécessaire : Je n'ai pas d'appareils spéciaux (perfectionnés) mais j'ai tout le reste qui est nécessaire pour travailler. Ces appareils spéciaux, même s'il en existe chez certains mécaniciens, ils sont rares.

J'ai formé autour de 6 apprentis.

- Pour les apprentis que vous avez actuellement, quelle est la méthode que vous suivez dans leur formation, pour qu'ils puissent, au terme de leur contrat, connaître le métier ?
- Pour les jeunes qui ont fait l'école, ils consultent le livre de théorie mécanique, et avec la pratique, ils arrivent. Pour les autres, à force de temps,

ils apprennent également.

- Les autres mécaniciens disent, à propos de la formation des apprentis, qu'avant de leur confier un travail, ils doivent commencer par l'entretien des pièces.

- Bien sûr, pour monter un moteur, il faut d'abord le nettoyer et laver les pièces, mais il faut que l'apprenti assiste au montage. De plus, il faut qu'il apprenne le nom des pièces, la culasse, la pompe à eau; le piston, la chemise, etc...

La formation de l'apprenti, ce n'est pas le nettoyage des pièces, mais je peux dire que le nettoyage est une partie de son travail, et ce n'est pas difficile de dire à l'apprenti, qu'avant de monter une pièce quelconque, il faut la nettoyer. Avant de lui confier un travail sérieux, je pense que c'est une étape primordiale également, d'apprendre le nom des pièces.

- Plusieurs garagistes disent qu'il ne faut pas donner de travail à l'apprenti avant 2 ou 3 mois. Avant cette période, il participe au travail visuellement, et non pratiquement.

- Je ne suis pas de leur avis. L'apprenti n'arrive jamais à comprendre en regardant ce qu'on est en train de faire. Il faut lui expliquer pourquoi on fait ceci ou cela.

Après une année de formation, il peut faire quelque chose. Mais ce n'est pas la révision d'un moteur.

- Que peuvent faire vos apprentis actuels, après une année de formation ?

- Ils peuvent faire le rodage de soupapes, le réglage des freins, la révision des freins, le démontage d'un carburateur, etc...

- A votre avis, un apprenti attentif et sérieux, arrive-t-il à être bien qualifié au bout de 3 ans de formation ?

- Oui, il pourra apprendre.

- Est-ce qu'il pourra s'installer à son compte ?

- Je ne pense pas. Il est difficile de travailler seul après une période de formation de 3 années. A la maison Flatter, m'étant présenté pour passer un test de mécanique, le responsable m'avait demandé le nombre d'années passées dans le métier. Je lui ai répondu : 6-7 ans. Et il m'a dit qu'il faut 15 ans pour pouvoir dire qu'on est mécanicien.

Je ne garde pas les apprentis. A l'issue de leur contrat, ils partent. Pour le moment, je ne pense pas embaucher d'ouvrier qualifié, mais il se peut que désormais, et selon mes besoins, je garde mes apprentis.

Au terme de son contrat, l'apprenti arrive à 6D. par semaine, en plus de sa formation. Normalement, il ne doit pas atteindre cette somme, mais pour l'encourager à faire mieux, je ne me contente pas de ce que l'Office de l'Emploi lui attribue.

Mon local n'est pas connu, car il n'est pas sur une artère principale, et ces 2 dernières semaines, j'ai travaillé une semaine sur deux. Malgré cela, je suis obligé de les payer.

A l'issue de leur contrat, je leur délivre une attestation de fin de formation.

- Votre local n'est pas très spacieux. Que faites-vous lorsque vous avez deux voitures à réparer ?

- Je dois m'organiser, en fonction de ma capacité de travail. Si le client insiste, je lui fixe un rendez-vous pour un autre jour.

- Quelles sont les opérations que vous pratiquez le plus souvent ?

- Je répare tout, mais surtout le dépannage rapide. Parfois je fais des révisions de moteur, des révisions des freins, etc...

Pour la révision d'un moteur à essence, je demande 40D. de main d'oeuvre, et pour le diesel 45 à 50D, parce que ce dernier est plus compliqué que l'essence.

Pour faire une révision de moteur, n'oubliez pas qu'il faut le démonter, nettoyer les pièces, rectifier le vilebrequin, rôder les soupapes. Pour faire tout ce travail, il faut 5 à 6 jours : pas plus d'une semaine, à condition d'avoir toutes les pièces.

Je viens de dire 6 jours pour réviser un moteur, mais je ne passe pas tout ce temps sur ce moteur : Lorsque quelqu'un vient pour une petite bricole, je le dépanne.

- Comment estimez-vous la valeur du service que vous effectuez pour le client ? Avez-vous un barème ?

- Il n'y a pas de barème fixe. C'est selon le service effectué. Je fais un travail propre, bien soigné. Je demande 8 à 10 D. pour une révision des freins c'est à dire pour changer les garnitures, les férodo.

Lorsque je fais une révision de moteur, en général c'est le client qui se charge de l'achat des pièces. Parfois je m'en occupe moi-même.

- Est-ce que cela influe sur le prix de la révision ?

- Non, malgré la perte de temps, je ne peux pas demander plus, surtout avec un client.

En ce qui concerne le problème des pièces détachées, je peux vous affirmer que pour les anciennes et vieilles voitures, il n'y a pas de problème, mais pour les voitures récentes comme la 104, 204, etc... il est difficile de trouver toutes les pièces que vous demandez. Donc, la pénurie des pièces détachées n'a pas une période ou une raison précise. (...) Pour moi, les variations saisonnières n'ont aucune influence sur mon travail.

(...) Je ne suis pas électricien automobile, mais je dépanne les clients s'ils me le demandent.

- Etes-vous concerné par le transfert des mécaniciens en zone industrielle ?

- Non, je ne suis pas concerné, et je préfère rester dans mon local. Et ce n'est pas parce que je suis propriétaire. Même si j'étais locataire, je préférerais garder mon local. En plus, on est à côté des magasins de vente de pièces détachées.

(...) Je ne peux pas travailler sur le trottoir, sauf quelques bricoles de rien du tout, comme bougies, vis platinées, etc...

- Quel matériel possédez-vous ?

- Un chargeur de batterie, des arracheurs de roulements, un compresseur pour gonfler les roues, et le nécessaire de clefs. J'ai aussi une ponceuse et une meule pour aiguiser les mèches, les burins ...

- Quelles sont vos charges annuelles ?

- Je paye les impôts : 7% de taxe sur la production, tous les 2 mois ; la dernière fois, j'ai payé 11 D. et quelques. L'assurance pour le garage et les apprentis : 60 D. par an. L'électricité : 6 D. La patente 35 D.; et 21 D. pour la municipalité, par an.

Pour ce qui est de la concurrence, personnellement, je ne m'en préoccupe pas. Parce que si je bâcle un travail à quelqu'un, je suis sûr qu'il ne reviendra plus. Si je lui fais un travail propre, il reviendra un jour et ce sera un client. Ce qui fait qu'une concurrence qui n'est pas basée sur la qualité du travail, ne durera pas. C'est mon point de vue.

De plus, je suis seul dans cette ruelle.

(...) Je manque de moyens financiers. Si j'avais des moyens, j'achèterai un appareil contrôleur de panne, et un appareil de mise -au point. Ces appareils ne sont pas indispensables, mais on peut dire qu'ils facilitent la tâche du mécanicien. Certains clients exigent ce genre d'appareils, parce qu'ils sont plus confiants dans la vérification. Et pour les voitures récentes, comme la 104, la 204, la BMW, il faut avoir ces appareils pour les manipuler. Je n'accepte pas de réparer ces voitures récentes parce que je n'ai aucun de ces appareils, et de plus je n'ai aucune idée de la façon dont on les répare.

Décembre 1977

Je ne suis pas entré dans la mécanique par l'intermédiaire du Bureau de l'Emploi. Mon père était cultivateur, et il voulait que tous ses fils viennent travailler avec lui sur l'exploitation. Mais aucun de mes frères n'a accepté.

J'avais un frère qui était électricien à Sfax. C'est lui qui a contacté pour moi un garagiste, et celui-ci a accepté de me prendre comme apprenti. On s'occupait de la mécanique générale, des réparations de toutes sortes de moteur, pour pompes à eau, pour embarcations, camions, etc.. On réparait surtout des taxis. Je suis resté 6 mois avec lui, ensuite je suis allé chez un autre : le "garage Ben Hmida".

Je suis entré chez le premier garagiste après avoir échoué à l'examen de sixième année primaire. Avant d'entrer chez ce premier garagiste, j'étais allé en voir plusieurs, et tous me répondaient que j'étais grand, trop grand pour faire l'apprentissage. C'est pourquoi, dès que j'ai pu faire mon apprentissage, je me suis donné à fond : Je travaillais même la nuit, le dimanche, pendant le ramadan, pendant la récolte des olives. Nous travaillions en permanence parfois jusqu'au matin. La plupart du temps, le patron ne nous versait absolument rien peut-être parce qu'il pensait que nous étions encore des apprentis et que l'apprentissage dure selon les individus 2, 3, 4 et même 5 ans. Personnellement, je suis resté 5 ans en apprentissage chez ce patron. La première année, il ne nous donnait rien. A partir de la deuxième année, il a commencé à nous donner 300 millimes, puis 500 millimes, puis 1 D. par semaine, et ainsi de suite jusqu'à atteindre 3D,500 par semaine. A ce dernier stade, on n'est plus apprenti, mais plutôt aide-mécanicien. J'ai débuté en 1958, et j'ai dû attendre 1963 pour être payé à 3D,500 par semaine.

Plus tard, le patron, qui était à Sfax, a ouvert un garage ici à Tunis. Nous avons été deux à venir travailler à Tunis avec lui. Au départ, comme il a vu que la vie était plus chère à Tunis, et qu'il fallait payer le loyer, la nourriture, ... il m'a fixé un salaire de 20D. C'était en 1962.

Les artisans d'avant étaient plus fermés que ceux d'aujourd'hui sur l'apprentissage. Avant, le patron n'aimait pas te montrer et te donner un travail de réglage ou de mise au point : c'était exclus.

Un jour à Sfax, nous avons eu à réparer une pompe à injection de 404. Pour cette réparation, il faut procéder à la mise au point avant de la démonter. J'ai démonté la pompe, et il m'a interdit de la remonter. Je l'ai laissé partir et dans l'après-midi, je l'ai montée tout seul et remise à sa place. Le lendemain matin, en trouvant la pompe en place, il a commencé à dire que ce n'était pas au point. En voulant faire démarrer la voiture, celle-ci n'a pas voulu, non pas à cause de la pompe, mais à cause de la batterie qui était à plat. La faute en incombait au gardien qui avait utilisé la batterie toute la nuit pour faire marcher son poste de radio. Le patron a tout de suite conclu que la pompe n'était pas mise au point. Je lui ai répondu que c'était le contraire et que j'étais prêt à parier avec lui, s'il le voulait. Effectivement, nous avons pris une autre batterie et nous avons mis le moteur en marche. Il s'est alors fâché, il m'a reproché mon initiative (sans le consulter), ma façon d'apprendre le travail à son insu, et le fait de lui tenir tête pour juger de l'efficacité du travail fait au garage. A la suite de cet incident, il m'a infligé une mise à pied : J'ai cessé le travail pendant une semaine, puis j'ai réintégré.

Par la suite, il s'est adressé à moi pour venir avec lui à Tunis : Il a pris la suite d'un Italien, du côté de Bab El Khadra. On travaillait sur des taxis, des camions, des moteurs diesel ... Et comme à Sfax, on travaillait sans tenir compte des heures supplémentaires, des jours fériés, de la nuit ... et cela, sans rien toucher de plus que mon salaire, pas même un millime de plus. Tant qu'il y avait du travail, nous travaillions. Il ne nous autorisait pas à rentrer en congé chez nous à Sfax, sauf pendant l'Aïd où il nous accordait 2 ou 3 jours de congé.

A Tunis, j'ai travaillé encore avec lui pendant 2 ans, de 1962 à 1964. J'étais toujours considéré comme aide-mécanicien : La paye n'a pas augmenté du tout au cours de ces 2 années, et chaque fois que je lui demandais ma paye, il me donnait des avances.

Une fois, alors qu'il était à Sfax, j'ai accepté la voiture d'un de ses amis, un algérien, qui voulait faire la révision de son moteur. A son retour de Sfax, il s'est mis en colère et m'a reproché d'avoir accepté un travail de révision, prétextant que je ne devais m'occuper que des petites bricoles. Il a revu tout ce que j'avais fait sur cette voiture, et ne s'est tranquilisé qu'après avoir tout passé en revue. Je commençais à en avoir marre. Je crois qu'il ne voulait rien montrer à l'ouvrier : c'était un trait de son caractère. La preuve est qu'aucun ouvrier n'est resté longtemps avec lui. Autre chose : Il ne donnait jamais d'initiatives à l'ouvrier, il n'autorisait aucun ouvrier à remettre les pièces de moteur à leur place et il n'appelait aucun de ses ouvriers auprès de lui pour assister au travail et lui expliquer ce qu'il était en train de faire ou ce qu'il fallait faire pour telle ou telle opération. Alors que

maintenant, on appelle les apprentis ou les ouvriers chaque fois qu'on remonte un moteur ; on leur permet de poser des questions. Malgré cela, aujourd'hui, si je demande à l'apprenti de veiller avec moi et de travailler après les heures normales sur un moteur à monter, il refuse en prétextant qu'il a un match à voir à la télé, ou une maladie quelconque ...

En 1964, j'ai décidé de le quitter, parce qu'il ne m'encourageait pas. Il essayait de me laisser dans l'ignorance, et il empochait même l'argent des "pourboires" laissés par les clients. Une fois, j'ai vu un client lui remettre un dinar de pourboire : Il m'a tout d'abord appelé, puis il a aussitôt changé d'avis, a glissé le dinar dans sa poche et m'a demandé de retourner à mon travail. Enfin, en moi-même, je sentais que si je continuais avec lui, je perdrais sans doute tout mon enthousiasme et tout mon amour pour ce travail.

Dès mon jeune âge, mon père qui était un agriculteur assez respectable, a voulu me prendre avec lui. J'ai refusé en lui répondant que je ne ferai jamais l'agriculture, et que je ne choisirai qu'entre deux choses : être tailleur ou bien être mécanicien.

Certes l'enthousiasme ne se manifeste que chez une minorité d'apprentis. Ce sont ceux que leurs pères surveillent de près et empêchent de suivre un mauvais chemin dans la rue.

Tous les apprentis que j'ai eu m'ont quitté. Actuellement, il ne m'en reste qu'un seul qui est en train de terminer sa seconde année : Il lui reste 2 mois environ. Son père l'élève selon l'ancienne méthode adoptée à Sfax (bastonnades et corrections), et s'adresse toujours à moi en me demandant de le considérer comme mon fils, et d'agir envers lui avec fermeté. "Chaque fois qu'il commet une faute, qu'il ne t'écoute pas, corrige-le ; et moi de mon côté, j'en ferai autant, et cela pour tout ce qui concerne le travail".

Alors les apprentis qui veulent arriver, ne se rencontrent pas souvent, que ce soit à cause des parents, ou par leur propre faute. Ils acceptent mal l'esprit de sacrifice, c'est à dire venir tôt le matin et rester travailler après les heures normales. S'ils veillent avec vous un soir le lendemain, ils arriveront en retard. Mais moi, je dois les payer normalement, même s'ils arrivent en retard. J'ai hérité de la méthode de mon ancien patron Ben Hmida : Je donne toute la paye, même à ceux qui arrivent en retard. Je ne fais pas de déductions à leurs salaires pour un retard, ou parce qu'il n'y a pas eu de travail durant la semaine.

Je suis ensuite entré chez un autre garagiste, rue de Dijon, M. X, un Sfaxien qui venait de s'installer en 1963. Je me suis présenté à lui et nous nous sommes aperçus qu'on avait des relations entre les familles. Je lui ai expliqué les raisons de ma démission : une mauvaise paye, un travail continu et un manque d'encouragement.

C'était un garage bien équipé, avec beaucoup d'outils. J'y ai trouvé plus de compréhension, plus d'encouragements. On travaillait aux heures normales, et si on dépassait l'horaire normal le soir, cela n'allait jamais au-delà de 30 minutes. Et s'il nous arrivait parfois de travailler le dimanche, on nous le payait, contrairement au garage précédent.

Avant de m'accepter, il m'a fait passer un test ; puis il m'a pris comme aide-mécanicien. Si je me rappelle bien, il me payait 35D. par mois. Je suis resté avec lui jusqu'en 1966 : Toujours dans la mécanique (j'ai même fait le diesel). J'avais alors l'intention de partir à l'étranger pour acquérir plus d'expérience dans le métier, connaître davantage les techniques et l'outillage. J'ai décidé de partir en Lybie, comme touriste, pour 3 mois. J'ai pris mon congé et je me suis bel et bien rendu là-bas où je me suis présenté comme mécanicien à un garagiste. Naturellement, avant de m'embaucher, j'ai dû passer un essai : Il m'a confié la mise au point d'un boîtier de direction, avec une roue montée, et l'autre démontée. Avant de commencer, il me fallait connaître le système de braquage de la voiture, le nombre de tours : 7, et 3 tours et demi de chaque côté pour que les deux roues avant soient équilibrées. Enfin, j'ai réglé la direction et je lui ai dit qu'il pouvait essayer. Il a demandé à un mécanicien lybien de faire la vérification de mon travail. Après avoir tout vérifié, le mécanicien a dit que c'était du bon travail. Je suis resté avec lui une semaine du lundi au samedi. A la fin, je lui ai dit : "M. CHAABANE, si vous avez besoin de moi, je reste, sinon je rentre à Tunis. Comme vous le savez, il est interdit de travailler sans visa et sans permis de travail, étant donné que je suis en séjour touristique. De plus; ils font des raffles et arrêtent tout étranger qui travaille en Lybie, où qu'il se trouve". On s'est mis d'accord, pour me faire un contrat. Je lui ai fourni tous les papiers nécessaires. Et il m'a dit de rentrer à Tunis, qu'il m'enverrait ce qu'il faut après une semaine ou 10 jours. J'ai attendu, mais chaque fois, il m'envoyait une lettre pour me dire qu'il était en train de faire les démarches pour mes papiers. Finalement, ça n'a pas marché. Et mon patron et mes camarades étaient au courant de mon projet ... Je pense qu'à ce moment-là, il était difficile de recruter un tunisien, étant donné la conjoncture

politique dans le pays, et un lybien qui n'est pas bien placé, ne serait jamais arrivé à convaincre les autorités d'importer de la main d'oeuvre. J'ai décidé de revenir une seconde fois en Lybie : J'ai contacté une nouvelle fois ce lybien pour voir les raisons du refus du contrat. Il m'a raconté qu'il était en conflit avec son gendre-associé, et qu'ils venaient de dissoudre la société. Il lui était donc difficile de me faire un contrat, d'autant plus qu'il ignorait les formalités. On s'est alors arrangé, même pour mon salaire mensuel à 80 "jenile" (monnaie lybienne : 1 jenile vaut 1D,400 tunisien). Il m'a demandé d'autres papiers, me promettant de m'envoyer tout dans une semaine au plus tard. Je suis rentré à Tunis où mon patron m'a demandé des explications à cause de ce va-et-vient. Je lui ai répondu que s'il voulait bien m'accorder encore une dizaine de jours en attendant le contrat ..., sinon je ne l'obligeais pas à me garder.

J'ai attendu 10 jours. Toujours rien. Il n'a pas répondu.

J'avais un ami ici à Tunis, qui m'avait dit que si je voulais partir à l'étranger, il pouvait me donner de l'argent, cela ne posait pas de problème. A partir du moment où le Lybien n'avait pas répondu, je préférais partir en France. Je suis effectivement parti en Mars 1967. Je dois dire que c'est cet ami qui m'a prêté l'argent, en me disant que je pouvais le rendre à sa famille en France, ou à lui-même lorsque je serais de retour. Je suis donc parti en France ; c'était juste avant la guerre de Palestine de Juin 1967. Dès mon arrivée, je me suis rendu chez un parent de mon ami maghrébin de Tunis qui habitait à 15 km dans la banlieue de Paris. Je suis resté 4 jours chez lui : Il était très gentil : Puis, il m'a dit d'aller chercher du travail et que de son côté, il ferait de son mieux. J'ai donc vécu avec des maghrébins à Bondy, dans des chambres de 6 à 7 personnes. C'était comme dans une caserne. Personnellement, je ne me suis pas entendu avec eux. C'étaient des marocains berbères, sans aucune politesse : Ils prenaient tout ce qui leur tombait sous la main, sans prévenir, même un casse-croûte. Alors je n'ai pas voulu rester. Après 6 ou 7 jours, j'ai commencé à travailler. C'était très difficile de se faire embaucher parce que j'avais un visa touristique : Je n'avais donc pas le droit de travailler, et en plus, je n'avais pas de papiers. J'ai quand même été embauché dans un garage Renault, dans le XVIIe.

Comment ai-je trouvé ce travail ? Un jour, j'ai contacté M. Richard qui est chef d'atelier dans ce garage. Je me suis présenté comme mécanicien tunisien; et il m'a dit de repasser un autre jour pour faire un essai. Le lendemain, je me suis présenté en tenue. Bien sûr, ça ne s'est pas fait d'un seul coup : il m'a donné une révision de moteur, des réglages de freins, d'embrayage, de ressorts ... etc... J'ai fait ce travail de façon satisfaisante, et il m'a accepté à 380 F de l'heure, et c'était en 1967. Dès que j'ai commencé le travail, c'est eux qui se

sont chargés de me préparer les papiers : contrat, carte de séjour, etc...

J'ai passé 2 ans avec eux. Puis ils ont déménagé à la Porte St-Antoine : J'étais toujours avec eux. Le nouveau local était très exigu, et les ouvriers très nombreux.

On réparait toujours des voitures Renault. Ce n'était pas la Régie même, mais c'était un garage spécialisé dans ce genre de voitures.

On faisait des révisions de moteur, mais ce n'était pas fréquent : uniquement pour des voitures sous garantie. Pour ce travail, j'étais bien formé, surtout en ce qui concerne la connaissance et l'utilisation de l'outillage. Prenons un exemple : Ici à Tunis, pour faire sortir une certaine pièce (la "rotule") on utilise le marteau, alors que dans ce garage, on se servait des arraches. Pour monter le pare à huile d'un volant-moteur, on se sert d'un appareil particulier, de même pour mesurer la compression d'un moteur.

Un appareil de parallélisme coûte très cher, et il n'en existe, je pense, que trois en Tunisie. C'est un appareil qui sert à équilibrer les roues avant de la voiture : c'est une question de tenue de route et d'usure des pneus.

Pour un grand garage, il est indispensable d'avoir cet appareil de parallélisme pour régler les freins avant. Ce n'est pas comme certains garagistes qu'on voit employer une corde ou un bout de bois pour équilibrer le train-avant. A mon avis, ce n'est pas du travail. Et si quelqu'un avait une usure anormale des pneus et voulait payer, il y avait un tel appareil au kiosque BP, Avenue Mohamed V à Tunis. Mais depuis que cet appareil est tombé en panne, tout le monde s'est arrêté. X, le Sfaxien chez lequel j'étais avant de partir en France, avait aussi un tel appareil. Mais il est tombé en panne également, par manque de pièces de rechange : Il m'est arrivé plusieurs fois de lui envoyer des clients qui sont revenus bradouilles. Je peux vous dire que pour effectuer le réglage d'une voiture sur cet appareil, le mécanicien ne met pas plus de 5 minutes, et il prend 3 ou 4 Dinars.

Je ne pense pas qu'on trouve ces appareils sur le marché à Tunis : Ce sont des appareils électroniques qui coûtaient dans les 2000 Dinars. De plus, ils nécessitent de l'espace : Il faut que le garage soit bien équipé et spacieux, pour réserver une station à cet appareil.

Ce qui manque à Tunis dans les grands garages, ce sont des stations de diagnostic qui permettent de connaître les raisons d'une consommation anormale de carburant, d'une défection de l'allumage, etc...

Personnellement, pour une forte consommation de carburant, je conseille au client de changer son carburateur ; mais pour l'allumage, on n'y peut rien : on change les bougies, les vis platinées, les fils, etc...

Cet appareil est très utile, mais il est cher (2000 D.) et demande aussi une station spacieuse. Dans le garage où j'étais en France, nous avions cette station, mais n'importe qui ne pouvait pas travailler dessus : c'était un spécialiste qui s'en occupait.

J'ai pensé importer un tel appareil, mais avant, il me fallait faire un stage pour pouvoir le comprendre et le faire fonctionner comme il faut.

Comme autres appareils indispensables, il y a par exemple les arraches qui sont rares, et que certains ne savent pas utiliser. L'appareil de mesure de la compression est difficile à utiliser. Pour être du métier, il faut avoir une idée sur la valeur de l'appareil, et ne pas ^{le} confier à un apprenti qui l'utilise à l'envers : et c'est le patron qui y perd dans l'affaire.

Avant d'acquérir de l'outillage, il faut savoir le manipuler.

Lorsque j'étais au garage X, nous avons eu à faire une purge (embrayage hydraulique) sur une Fiat 1800. Je t'assure qu'on a travaillé 2 jours là-dessus. Ce système était très difficile à réparer, et il a fallu monter un maître-cylindre et un récepteur neufs, pour faire la purge. Vraiment, c'était très difficile. Pourtant en France, j'ai trouvé un appareil spécial pour la purge des freins et de l'embrayage hydrauliques. J'ai importé cet appareil qui coûtait alors aux environs de 200 D. : il ressemble à une bouteille de gaz. Il fait le mélange d'huile automatiquement, et il fait sortir l'air et l'huile : Une purge ne prend que 5 minutes, contrairement à la méthode manuelle qui nécessite un temps considérable. Je vais vous citer un exemple pour vous montrer combien cet appareil est utile : Un jour, un ami a dû changer le maître-cylindre de l'embrayage d'un autobus de Médenine ; il n'a pas pu faire la purge, et il s'est souvenu que j'avais cet appareil. Il est venu me demander secours : Il était prêt à payer ce qu'il fallait. J'ai pris mon appareil, arrivé sur les lieux, je lui ai fait la purge en un rien de temps, alors qu'il avait déjà perdu une demi-journée avec 60 voyageurs. C'est un appareil portatif, facile à transporter, et indispensable pour un mécano. En plus de la purge, il vérifie toute l'étanchéité du système : Si par exemple vous avez un flexible qui commence à être détérioré, ou une fuite quelconque quelque part, l'appareil vous guidera à l'endroit de la défection.

D'une façon générale, je pense qu'il n'y a pas d'autres appareils indispensables aux garagistes.

J'ai acheté presque tout le matériel nécessaire : des clés, des arraches, des clés à rotules de 50 cm de long, qui marchent dans n'importe quel endroit de la voiture. Pour le démarreur d'une 204 par exemple, si vous n'avez pas ce genre de clé, vous ne pouvez pas le démonter, et au lieu de faire ce travail en 5 minutes, avec cette clé, il te faut une demi-journée.

J'ai aussi un appareil de compression (compressomètre) qui coûtait 40 D. dans le temps : Il n'y en a pas sur le marché.

J'ai acheté tout ce matériel lorsque je suis rentré définitivement de France, en 1973. En vérité, je n'ai pas tout acheté d'un seul coup cette année-là, mais chaque fois que je rentrais en vacances, j'importais quelque chose : Parce que, comme vous le savez, il y a le problème de la douane, et de plus, c'est lourd comme bagage.

Tout le matériel que j'ai m'a coûté entre 1200 et 1500 D. J'ai perdu 2 clés, et j'ai cherché partout pour les remplacer, parce qu'elles sont vraiment très utiles à mon travail, mais je n'ai pas trouvé. Mon ami à l'autobus dont je viens de vous parler, m'avait affirmé qu'il achèterait cet appareil à purger, même pour 500 D. s'il en trouvait sur le marché.

J'ai dit 1500 D., y compris le transport et tous les frais. Mais il ne faut pas oublier que j'ai eu une réduction d'environ 35 % (TVA et remise, parce que je travaille en France), mais pour un autre qui voudrait importer ce matériel, il lui reviendrait cher, puisqu'il faudrait ajouter les 35 %, la douane, etc...

Je suis rentré en 1973 à cause de mes parents qui, chaque fois, essayaient de me retenir. Avant de rentrer, j'ai changé de garage en France : J'ai quitté le garage St-Antoine pour le garage mutualiste français, où l'on réparait toutes les marques (Peugeot, Renault, Simca, Citroën) : Mécanique générale et tôlerie-peinture, il y avait une centaine d'ouvriers dans ce garage. Nous étions une équipe de 5 mécanos et 3 tôliers. Parmi ces 3 tôliers, il y en avait un qui s'appelait M. Jean et qui avait au moins 50 ans de métier. Un jour, il travaillait sur une Ford. J'étais affecté avec lui, non pas dans la tôlerie, mais sous son autorité. Cependant j'avais une certaine expérience dans le domaine parce que, chaque fois que j'avais un moment de libre, je restais avec eux pour voir comment ils travaillaient. Il venait de terminer

la peinture de la voiture. Je lui ai demandé : "M. Jean, avez-vous terminé ?" Il m'a répondu oui. J'ai voulu lui montrer un défaut. Il a été surpris : "Comment a-t-il dit. Mais il a reconnu que c'était vrai. A la vérité, si ç'avait été un tôlier de métier qui lui avait fait cette remarque, à mon avis il ne l'aurait pas accepté, étant donné son ancienneté dans le métier. Il aurait prétendu que son travail était loin d'être critiquable. Et un jour que nous étions en discussion avec le chef d'atelier, M. Jean lui a dit : "D'habitude je m'énerve si quelqu'un me reproche quelque chose, mais ces jours-ci, M. Slaha a attiré mon attention sur un défaut de tôlerie que je n'avais vraiment pas remarqué". Il faut savoir qu'en France, le peintre n'est pas responsable des défauts de tôlerie. Il se charge de la peinture, un point c'est tout.

(Interview faite au bureau)

Je me présente: Othman, 23 ans. J'ai poursuivi mes études jusqu'en 6ème. A l'âge de 14 ans, j'ai quitté l'école pour apprendre ce métier. J'ai débuté dans un garage à Bab El Khadra; là je suis resté 18 mois comme apprenti mécanicien. Au début, je faisais le va et vient dans l'atelier, prenais une clé, raccrochais l'autre, nettoyais les pièces etc... Ensuite, j'ai demandé comment monter telle pièce, comment la remonter, son rôle dans le moteur. De cette façon, j'ai continué à travailler durant les 18 mois de mon apprentissage. J'étais payé 1D500 par semaine. On commençait le travail à 8 heures du matin jusqu'à 7h 30, 8h du soir, en se reposant pendant environ 2h à midi. Après ces 18 mois, j'ai appris à monter et à démonter un moteur, à faire la purge des freins, à démonter une boîte à vitesse ainsi que le pont arrière. En demandant un petit renseignement pour ouvrir et démonter une pièce, je pouvais me débrouiller tout seul. J'ai continué avec ce patron durant 4 ans. Mon salaire était de 1D500 par semaine, puis il m'a augmenté progressivement jusqu'à 5D. Nous réparions surtout des voitures Peugeot.

J'ai appris à démonter le moteur, la culasse, à faire le rodage des soupapes... On s'occupait des voitures Peugeot, Renault, Simca, Fiat, tous les genres de voitures. Après ces 4 ans, j'ai quitté ce travail, parce que mon patron avait un associé qui n'était pas aimable avec moi; donc j'ai abandonné; je n'ai rien à reprocher à mon patron. Le local était à mon patron, tandis que l'associé apportait le travail. Il avait l'esprit d'exploitation, il vous ordonnait de ne pas se reposer à midi, de ne pas manger avant d'avoir terminé tel ou tel travail. Je n'ai pas supporté ce genre de directives, j'ai pris congé de lui pour aller travailler dans un autre garage.

Je suis entré dans ce deuxième garage en qualité de demi-ouvrier. Il me payait 8D la semaine. Dans ce garage je travaillais seul, vu que le patron travaillait ailleurs. Il ne venait que l'après-midi. Je me débrouillais tout seul, j'étais le responsable et je devais tout faire. Je réceptionnais le travail, effectuais la révision du moteur, etc... Je faisais la révision, remontais le moteur, mais, j'attendais mon patron pour la mise au point de la chaîne de distribution. Une fois, j'ai essayé de faire tout seul la mise au point et j'ai réussi; alors à partir de ce jour, je n'ai plus été obligé d'attendre le retour de mon patron pour fermer le moteur. Je pouvais faire aussi la révision d'une boîte à vitesse, du pont arrière.

Avant, je ne pouvais pas faire toutes ces opérations facilement. Mais dans le deuxième garage, j'ai appris davantage le travail jusqu'à ce que je n'aie plus besoin d'aucune aide de mon patron.

Nous avions un matériel ordinaire, aucune machine de précision.

Je suis resté environ 3 ans dans ce garage; après ces 3 ans, j'ai fait une demande à la Société Nationale des Transports. Je l'ai quitté sans raison. Mais comme vous le savez dans un petit garage, je n'avais aucun avenir. J'ai pensé garantir mon avenir dans une société. Je gagnais 9D500 par semaine. Lorsque j'ai fait la demande à la SNT mon patron y travaillait. On m'a répondu que j'étais admis à la pratique mais pas à la théorie. Je me suis renseigné auprès de la société, et il s'est avéré que mon patron était la cause de mon échec, aussi j'ai décidé de ne plus travailler avec lui.

J'ai alors été embauché dans un autre garage à la Cité El Khadra. J'ai commencé le travail en qualité d'ouvrier, je pouvais faire toutes les réparations. Je suis resté une année, je gagnais IID par semaine. On faisait la mécanique générale, on réparait tous les genres de voitures. Ensuite, je fus appelé au service militaire. J'ai passé une année sous les drapeaux en faisant la mécanique à la caserne. Après le service militaire je suis revenu ici. A la caserne, j'ai appris d'autres choses car la mécanique militaire est différente de la civile Les Jeep, les camions "Majeuris" se trouvent rarement chez les civils.

Pendant toute la période de notre service, l'adjudant n'a pas cessé de nous former. Au terme de mon service j'ai travaillé avec un particulier en tant que chauffeur mécanicien pendant 6 mois durant lesquels il me payait 3D par jour. Ensuite je suis revenu dans cet atelier travailler comme ouvrier avec le garagiste que je connaissais déjà. On a travaillé ensemble pendant 1an puis il a renoncé; j'ai pris sa suite en travaillant à mon compte.

Je n'ai pas de pas de porte, puisque j'ai pris la suite de l'ancien garagiste qui a terminé son contrat. J'ai contacté le propriétaire pour louer le garage; on s'est mis d'accord pour 55D par mois. Je lui ai versé un mois de cautionnement et un mois de loyer. Je n'ai pas mesuré la superficie mais je peux dire que le local peut contenir six voitures pendant la nuit. Quand on travaille il faut dégager au moins deux voitures pour travailler aisément sur les festantes. Il fait environ 15m sur 6m de large. Je n'ai pas encore fait l'installation électrique; pour l'eau je m'alimente à la maison voisine.

Je suis installé ici depuis 18 jours. Je n'ai pas emprunté de l'argent pour l'achat du matériel, mon père m'a aidé. Quand j'ai démarré, mon capital était de 500D. J'ai payé le loyer, le cautionnement; j'ai réservé le reste pour l'achat du matériel. J'ai acheté des clés de 8 à 30, un étai, un palan, un appareil pour centrer les ressorts, un pour arracher les ressorts pour 404 et pour arracher des tambours.

C'est tout ce que je possède actuellement. Avant de m'installer ici, je n'avais pas de matériel: seulement quelques clés ne dépassant pas les 16. Je n'ai pas encore d'appareil de précision. C'est une question de moyens; ils reviennent chers. Pour acheter un appareil il faut au moins 200, 250D. Petit à petit j'arriverai à les avoir.

Je fais la mécanique générale pour toutes les voitures Peugeot, Renault, Simca, Citroën, on répare tout sans distinctions. Actuellement, j'ai une 404 pour révision du pont arrière, une autre pour révision d'avant train. On peut travailler tout ce qui concerne la voiture.

En général je ne fais de grosses réparations que pour des clients permanents, par contre toutes les petites réparations sont pour des passagers comme des vis platinées à changer, le nettoyage des bougies, du carburateur etc... Dans notre domaine, pour être connu, pour attirer les clients, il faut faire du bon travail afin de les faire revenir. Sinon, ils ne reviennent plus et préviennent leurs connaissances de ne pas venir chez nous. Dans ces conditions au lieu de gagner la clientèle, on la perd.

Dernièrement, j'ai fait une révision; il m'a fallu une semaine. J'ai pris 40D de main-d'oeuvre. Pour ce client, j'étais d'accord avec lui à 55D; le jour où j'ai mis la voiture en marche, il m'a donné 40D, je n'ai pas voulu chicaner sur 10D ou 15D et perdre un client. Entre temps, j'ai fait la révision d'un avant train et les ponts arrière d'autres voitures. Je n'ai pas de barème fixe. Pour la révision de l'avant train, j'ai mis deux jours pour changer les amortisseurs, les cylindres, les rotules de direction, etc...

Les deux apprentis que j'ai, ont travaillé avant dans d'autres garages; ils sont venus eux-même chercher du boulot, je les ai embauchés. L'un des deux a prétendu pouvoir tout faire. Je lui ai préparé un test qu'il a bien passé; aussi je l'ai embauché comme demi-ouvrier. Le test consistait à monter des freins que j'avais moi-même démonté. Mais je m'occupe seul des grosses réparations.

Je donne 5D pour le demi-ouvrier, l'apprenti vient de commencer hier, je ne l'ai pas encore payé.

Les pièces de rechange sont très chères, la pièce qui coûtait 2D coûte 3D. Dernièrement, j'ai fait une révision de Volkswagen, j'ai dû acheter pour 300D de pièces alors que avant cette dernière augmentation les mêmes pièces ne coûtaient que 170D, un carburateur coûtait 60D, actuellement il est à 90D; des chemises et pistons coûtaient dans les 75D; maintenant: 95D, une pochette de révision coûtait dans les 15D, aujourd'hui 20D, une soupape valait 3D la pièce, on la vend désormais 5D. Et comment voulez-vous que je demande mon service à un client qui a déjà versé 300D pour les pièces de rechange. Je ne lui ai pris que 50D bien que la Volkswagen soit plus difficile que les autres autos. Personnellement, je voudrais avoir des clients, je ne demande rien de plus.

Actuellement, la majorité des pièces existent, surtout pour les modèles que je répare. Parfois on doit attendre 1 mois et demi pour une pièce.

Une fois j'ai dû acheter des pièces d'occasion pour une voiture Datsun. Je n'avais pas trouvé les pièces nécessaires. Pour les vieilles voitures comme la 203 ou 403 on trouve des pièces neuves sur le marché. Si le client n'a pas les moyens d'acheter les neuves, il va à la ferraille pour me ramener tout ce qu'il me faut. Je l'avertis que je ne suis pas responsable et ne lui donne aucune garantie sur la durée de la pièce. C'est lui, le responsable.

Je travaille uniquement avec des particuliers.

Je n'ai aucun projet en cours. En effet, je viens d'ouvrir et nous attendons le propriétaire pour nous mettre un toit. Nous lui demanderons le courant électrique et l'eau. Car le gros problème est celui du toit, je ne peux pas travailler sans le soleil et puisqu'il va faire poser le toit, il faut qu'il nous mette aussi l'électricité.

En ce qui concerne la concurrence, je n'ai aucune idée sur ce que font les autres dans leur garage. En plus, j'en suis encore au commencement, je n'ai pas beaucoup de travail, il faut attendre d'être connu par les clients.

Je n'ai pas de problèmes avec les pièces détachées; en effet, la majorité des voitures que je répare sont des Peugeot, ou des Simca et les pièces de ces modèles existent presque en permanence.

Quand un client vient à mon garage et qu'il ne me trouve pas, il ne laisse jamais sa voiture, car c'est moi le seul responsable et je dois me mettre d'accord avec lui sur le travail.

C'est la 1ère fois que j'ouvre un garage à mon compte; j'ignore donc toutes les formalités. Je suis allé au service des patentes; on m'a demandé les quittances d'impôts sur les revenus de 5 ans. J'ai payé une année et j'ai déclaré le reste. En tout j'ai payé 75D. En vérité je n'ai pas eu de difficulté. Tout s'est bien passé.

J'ai 55D de loyer. Je verse à mes ouvriers 7D par semaine et j'ai 10D d'eau par trimestre. Je n'ai pas encore assuré le garage mais je pense le faire.

Comme je n'ai pas un grand nombre d'apprentis, je n'ai pas beaucoup de difficultés pour leur apprendre le métier. Je leur confie un travail et ils le font sous ma surveillance.

Au début, je charge l'apprenti de faire le démontage des pièces et je me charge moi-même du montage.

Au marché noir, je n'ai acheté que des bougies. Je les ai payées 2D500 au lieu de 1D800.

J'attire votre attention sur les hausses des prix des pièces. Un carburateur qui coûtait 75D, coûte actuellement 95D ce qui est insupportable pour les clients. Lorsqu'un client achète une pièce très chère, il est dans l'embarras et se demande quel va être le prix du montage. Or, vous savez le montage d'une pièce coûteuse dans un endroit compliqué du moteur demande un temps considérable; la main d'oeuvre peut valoir jusqu'à 20D.

Dans notre garage nous effectuons presque toutes les réparations : révision de moteur, freins, amortisseurs, avant-train et tout ... On fait presque tout, mais ça dépend de ce que le client demande. Le problème est différent suivant les marques; la 4L diffère de l'Ami 8 ou de la 404; le temps de travail est aussi fonction du modèle. Par exemple la révision de moteur d'une Ami 8 coûte 80 D.; celle d'un moteur de 4L, 100 D. pour la 404, c'est environ de 100 à 140 D.; vous voyez il y a une différence très nette pour ces 3 voitures ; ces tarifs sont approximatifs et ne comptent que la main d'oeuvre (sans les pièces).

Pour effectuer la révision de moteur d'une Ami 8 il faut tout enlever : plage-avant, ailes et tout, mais c'est plus facile que pour la 4L, car une fois ces éléments enlevés on peut ôter le moteur et le remonter; alors que pour la 4L et la 404 c'est plus long. Pour n'importe quelle révision de moteur il y a 4 personnes occupées, l'une d'elles nettoie, une autre revise, une autre prépare les pièces, enfin chacun fait son boulot. Il y a un mécanicien, un 1/2 ouvrier et 2 apprentis. Pour le démontage ces 4 personnes travaillent durant 1 jour ; le remontage est plus long, il dure au moins 2 jours, car il faut tout remettre en place ; vient d'abord l'électricien qui enlève les circuits électriques, puis le tôlier qui enlève les ailes et enfin le mécanicien. Ce délai de 2 jours est un délai moyen ; tout dépend des difficultés rencontrées. Pendant ces 2 opérations de démontage et de remontage; le personnel est occupé à temps complet. Pour achever la révision il nous faut un délai d'au moins 8 jours, ceci afin de changer les pièces défectueuses et faire le rôdage ; mais ce délai dépend aussi du tourneur pour l'alésage du vilebrequin et du bloc; il faut aussi bien sûr effectuer le nettoyage du moteur ; on le réalise avec du mazout puis de l'essence et enfin de l'air.

Prenons l'exemple d'une 4L de votre administration dont on a fini la révision de moteur hier; elle était entrée il y a juste un mois. On a changé un jeu de chemise et piston, un jeu de coussinets à billes, un jeu de coussinets de bielles, un plateau d'embrayage, un disque d'embrayage, une butée, 4 soupapes d'admission, 4 soupapes d'échappement, 4 bougies, une chaîne de distribution, un tendeur de chaîne, un jeu de vis platinées, un jeu de cales, un rotor, une tête de delco, 2 courroies, 1 câble d'accélérateur, un jeu de bougies, une pochette de révision, un filtre à air, une pompe à huile, une bouteille d'eau avec bouchon, 2 filtrages, 2 supports moteur et un appareil de clignotant qu'on a trouvé défectueux. On peut dire que le prix de toutes ces pièces varie de 150 à 180 D.; pour la main d'oeuvre il faut compter 110 D. mais uniquement pour la révision de moteur ; car il faut rajouter également le changement de certaines

pièces, par exemple : le remplacement du plancher à l'intérieur, sinon le chauffeur aurait risqué de retrouver ses pieds dehors ! Les heures passées pour ces travaux ne sont pas distinguées de celles concernant la révision de moteur ; il a fallu compter à peu près 12 jours de travail.

Il n'y a pas en fait de révision simple et de révision générale ; pour une révision de moteur, on révisé le moteur ; pour une révision des freins, on révisé les freins ; le terme de révision générale ne signifie rien : il faut préciser l'élément qui doit être révisé, sinon on ne peut pas travailler.

En ce qui concerne la révision des freins, prenons toujours l'exemple d'une 4L ; il faut changer les garnitures, rectifier les tambours, puis faire la révision, remettre les garnitures en place avec les cylindres qui ont été changés le cas échéant ; s'ils sont grippés, on les dégrippe ou on les change carrément. Au point de vue du prix, ça coûte à peu près de 22 à 28 D. Il faut compter environ 2 ou 3 jours de travail pour un ouvrier qualifié et deux apprentis. En effet un ouvrier qualifié est toujours accompagné de 2 apprentis, l'un va chercher les outils, l'autre l'aide à enlever les pièces et lui, il effectue le travail. Pour une 404, ça dépend du travail à effectuer, s'il faut changer les plaquettes des freins, c'est moins facile que pour la 4L ; car le problème de la 4L c'est le changement des garnitures, pour la 404, c'est seulement les plaquettes ; dans ce cas la révision coûte de 15 à 18 D., mais quelquefois on trouve un tambour mal rectifié ; en appuyant sur le frein, ça commence à vibrer, il faut alors de nouveau ouvrir et chercher la cause de ce phénomène. Par exemple le tourneur au lieu de rectifier le tambour à 15/10ème l'aura effectué à 10.

Pour les Land Rover, c'est très cher, car très compliqué ; la révision des freins peut atteindre 50 ou même 55 D. Les voitures dont la révision des freins est la plus longue sont surtout les 4L et les Ami 8 ; ce sont celles auxquelles il faut changer les garnitures des freins. Les plus courtes théoriquement sont les 404 mais ça dépend ; si sur une Ami 8 il ne faut changer que les garnitures et les pastilles du frein à main, alors il faut un peu moins de 2 jours mais s'il faut changer les disques, c'est autre chose ; en fait, on ne peut pas dire à priori le temps qu'il faudra.

En ce qui concerne la suspension, il faut compter environ 2 h. pour changer les amortisseurs ; donc pour l'avant il faut au moins 4 h. de travail continu, soit 1 journée pour toute l'auto en considérant toujours 1 ouvrier et 2 apprentis au travail.

Quand le client est vraiment pressé on peut mettre 2 ouvriers qualifiés sur la voiture, l'un effectue le côté gauche, l'autre le côté droit.

Pour effectuer un très bon rodage de soupapes, il faut au moins 14 h. ; pour cette opération c'est pratiquement la même chose pour toutes les voitures ; les culasses sont toujours les mêmes. Ca vaut environ la moitié de la révision de moteur. Pour les amortisseurs il faut compter de 3 à 4 D. par amortisseur.

Les travaux de tôlerie ont une durée très variable ; tout dépend du cas considéré. Par exemple si une porte de 4L est cabossée il faut la changer sans discussion ; c'est vrai pour la 4L et pour l'Ami 8 ; elles ont une tôle très fine et au moindre coup c'est fini en une soirée. Pour une 404 ou une 403 ça dépend de la tôle et du coup qu'elle a pris ; il faut la regarder. D'ailleurs pour la tôlerie on a souvent affaire avec les assurances ; il vaudrait mieux ne pas en parler, ce ne sont pas des escrocs mais presque. Ils ont un tarif qui n'a pas changé depuis, je crois, une dizaine d'années ; avec toutes les choses qui ont changé en Tunisie, la main d'oeuvre, l'évolution de la vie, ils n'ont pas encore changé. Les assurances ont un tarif par élément. Pour une aile qui est un petit peu cabossée ils vous donnent 8D. pour la tôlerie et 7 D. pour la peinture. On achète à 2D300 la boîte de peinture ordinaire, plus le diluant il en faut 2 litres à 1D., plus le papier et le coton pour l'astiquage soit 2D., ce qui fait 5D,300 ; il ne reste rien du tout pour la main d'oeuvre. Et prenons la tôlerie, il va mettre 8 H. pour arranger correctement cette aile, pour bien la redresser afin de ne pas trop utiliser de Santofer ; il faut d'ailleurs en plus une boîte de Santofer qui coûte 1D. ce qui fait 6D,300. Il reste dans les 6D. pour la main d'oeuvre entre la tôlerie et la peinture, ce n'est pas équitable.

Pour les autres pièces de la voiture c'est encore pire ; par exemple pour une plage avant cabossée, il faut l'enlever, la redresser en dehors de la voiture puis la remettre ; ce travail occupe deux ouvriers qualifiés et il est très long.

Quand l'auto, par exemple une 4L, a été décabossée, le peintre va la réviser au moins 2 ou 3 fois pour voir les défauts, il la peint une fois, il regarde à nouveau les défauts, il met le Santofer ou d'autres produits, ensuite il la révisé jusqu'à ce que l'on n'aperçoive plus rien du tout. Elle doit sortir comme d'origine. Ca coûte à peu près 140 D., la peinture complète avec tous les frais, tout est compris on ne fait pas le détail de la peinture, du diluant du Santofer ... ; mais ces 140 D. ne tiennent pas compte des frais de tôlerie.

Il y a en fait 4 opérations: la tôlerie, la peinture, la tapisserie et l'électricité. Pour la peinture il faut compter 15 jours de travail effectif et 3 semaines de délai toujours pour une 4L. Car il y a le temps de séchage; mais tous les jours, il faut revenir sur la voiture. Ce n'est pas comme les petits garages ; ils mettent le Santofer, ils camouflent les choses et donnent un coup de peinture. Leurs tarifs sont aussi moins élevés car ils n'ont pas de taxes, ils n'ont rien du tout, ils ne dépensent rien ; et ils ne sont pas affiliés à la caisse nationale de sécurité sociale.

Pratiquement tous les clients se plaignent des petits garages. Quelquefois ils arrivent avec des voitures qui reviennent de ces garages, et nous, on refait leur travail. Le travail n'est jamais bien fait. C'est mal fait au niveau des finitions mais aussi au niveau du décabossage des voitures. On trouve parfois jusqu'à 1/2 cm de Santofer sur l'aile ou sur la porte d'une voiture, c'est beaucoup trop, au moindre choc le Santofer va craquer.

En tant que grand garage, nous craignons évidemment la concurrence des petits.

Actuellement on fait la location des voitures ce qui est la base de notre activité, on s'occupe aussi des véhicules de certains organismes qui travaillent avec nous car nous sommes des gens sérieux. Chez nous tout est en ordre; dès qu'il y a un contrôle, on montre la facture, tout est clair. Malgré la location de voitures, on craint toujours la concurrence à cause de la main d'oeuvre ; c'est-à-dire au niveau des prix pratiqués. Ce sont presque des voleurs.

Il existe même un marchandage entre les clients et le propriétaire du garage. Par exemple pour la révision du moteur d'une 4L, il se base sur 80 D., puis 70 D. et tombe finalement à 60 D. Mais le travail a plus ou moins été mal fait ; a-t-il changé toutes les pièces défectueuses ? Quelquefois des gens se plaignent qu'on ne leur a changé que les segments, mais on leur a compté pour une centaine de dinars de pièces.

Le tarif de la révision des freins varie peu ; avec les petits garages la différence est de l'ordre de 10, 15 % peut-être même 20 %; mais ça dépend des clients, car il y a aussi des clients emmerdeurs.

Cette différence de prix n'est pas due à la rémunération de la main d'oeuvre ; celle-ci est à peu près payée de la même façon . Pour un ouvrier,

travailler ici ou ailleurs, c'est presque la même chose. En fait, c'est parce qu'ils ont moins d'impôts à payer; ils n'ont pas l'homologation des prix de l'économie nationale. Nous, lorsqu'on paye la main d'oeuvre par heure on demande l'homologation des prix ; on l'applique à peu près, si on l'appliquait vraiment la révision du moteur au lieu de coûter 140 D. vaudrait 180 D. Par exemple, si on demande à un ouvrier combien de temps il a travaillé ici, au lieu de dire qu'il a mis 4 h. il dira 7 h.; c'est pour ça qu'on ne peut pas tout à fait l'appliquer ; on le fait approximativement en voyant à peu près le temps passé en surveillant les ouvriers. Et puis on est obligé de tenir compte des tarifs pratiqués ailleurs ; on compare avec les grands garages Renault, Citroën, Peugeot ; pour un mécanicien être chez Renault ou ici, c'est presque la même chose. On ne monte que des pièces d'origine.

L'augmentation du nombre des petits garages résulte de l'abondance des mécaniciens qui apprennent leur métier dans des garages et ouvrent à leur tour leur propre atelier en prenant même des fois les clients du garage où ils travaillaient. Il y en a beaucoup qui sont ainsi sortis de notre grand garage. Et au lieu de faire le travail à 10 D., ils le font à 5D. C'est surtout pour gagner plus d'argent qu'ils s'installent, mais aussi pour être indépendants. Lui, il n'a rien à perdre, il n'a ni impôt, ni taxe. Il ouvre un garage, fait des réparations ; lorsqu'il répare pour 10 D. eh bien c'est 10 D. dans sa poche, il ne doit pas en donner par exemple la moitié au gouvernement avec les taxes et tout le reste.

On manque toujours de main d'oeuvre qualifiée, celui qui est bien qualifié cherche à se mettre à son compte ; mais il y a des gens qui ne le veulent pas, peut-être parce qu'ils n'ont pas les moyens pour créer un garage ou pour louer un local ; actuellement la location est très chère et pour acquérir un fond de commerce il faut des millions et des millions. En banlieue c'est plus facile : au Bardo, à l'Ariana, à Radès ou à Ez-Zahra surtout s'ils habitent là-bas. Il y en a même qui travaillent dans la rue, juste là devant chez nous, il y a des gens qui font des révisions de moteur. On ne peut pas intervenir, ça ne nous regarde pas, nous ne sommes pas la loi. C'est l'affaire du gouvernement et de la municipalité. Certains travaillent dans la rue, dans les parkings ; moi je ne peux pas les empêcher de travailler. Les autorités intéressées ne font jamais de contrôle ; on en trouve des milliers qui ont leur atelier et qui travaillent devant leur garage ; mais ça, c'est défendu. Si votre garage ne peut contenir que 2 ou 3 voitures, vous

ne devez accepter que 2 ou 3 voitures. Eux, ils travaillent dans la rue. Même si quelqu'un passe, il ferme les yeux, il ne faut pas rentrer dans les détails. On doit les empêcher de travailler dans la rue ; qu'ils travaillent dans leur garage, mais pas dans la rue. Quelquefois je sors avec ma voiture, je trouve quelqu'un dont les pieds sortent d'une auto et je suis obligé de klaxonner pour qu'il rentre ses pieds. Il faut trouver des solutions coûte que coûte. Ce n'est pas à moi de les chercher mais au Gouvernement. Il faudrait qu'il y ait un syndicat des garagistes, mais il n'en existe aucun. A l'UTICA il n'y a rien du tout. Nous avons des syndicats de loueurs de voitures, mais pas de garagistes. Ce serait utile pour contrôler l'entrée dans la profession, pour les assurances et même pour se défendre contre les ouvriers. Ceux-ci s'en fichent pas mal de travailler ou non, ils viennent le matin et pas le soir, ils s'absentent et si vous n'êtes pas contents, ils vont chercher du travail ailleurs ; on est obligé de la "boucler". S'ils sont absents, ils ne sont pas payés, mais leur absence ne nous arrange pas. Ce n'est pas l'offre ^{de travail} qui explique cette attitude de l'ouvrier, mais plutôt le fait que même en restant chez lui, il peut gagner son pain, en attendant de trouver un travail.

Pour lutter contre cette concurrence il faut créer des sociétés, par exemple 2, 3 ou 5 ou même une dizaine de petits garages n'ont qu'à s'associer pour faire un grand garage : ils s'entendent pour se mettre à leur compte. Avec ces sociétés ils peuvent facilement mener leur vie et même plus ; il faut une entente, avec un directeur, un sous-directeur, un chef d'atelier mais tout le monde doit travailler. L'émigration explique d'une certaine manière le manque de mécaniciens sérieux. Par contre il y a une abondance de journaliers qui passent tous les jours. Ils travaillent environ 1 ou 2 mois ; puis ils sont mis à la porte et un autre arrive, et ainsi de suite ; par conséquent ils ne sont jamais déclarés à la caisse nationale. En les déclarant les artisans devraient payer des taxes, des impôts, etc... Ce sont en quelque sorte des tâcherons qui travaillent de 10 à 12 h. par jour dans les petits garages ; dès qu'une personne de l'UGTT par exemple essaye de leur obtenir leur carnet de caisse nationale, à la moindre des petites choses ils sont mis à la porte. Leurs salaires sont corrects : autour de 15 à 18 D. mais pour beaucoup d'heures : 12 à 13 H. ; ça dépend de la qualification du gars. Il y en a toujours beaucoup qui se présentent pour chercher de l'embauche. Je prends des renseignements mais je ne peux pas les embaucher.

Pour avoir des pièces détachées, il faut faire la queue. Pour une toute petite pièce, on reste des fois 2 heures pour ne pas la trouver en fin de compte. Le téléphone n'est utilisable que lorsqu'on connaît quelqu'un. Ainsi par exemple depuis 2 semaines je cherche une gâche de poignée de porte pour 404 ; il n'y en a pas à Tunis. Dans de tel cas, nous allons chez les ferrailleurs ; cela nous arrive très souvent. Mais pour cette gâche, même chez les ferrailleurs, je ne l'ai pas trouvée.

(Interview effectuée en français)

Je vous remercie de m'offrir cette occasion pour que je vous dise mon impression en la matière. Ce qui est à retenir, c'est que c'est un problème d'ordre général qui touche l'économie nationale tant au point de vue de la main d'oeuvre que au point de vue des fournitures pour la menuiserie la mécanique ou tout autre; surtout en ce qui concerne les fournitures commandées à l'étranger et qui sont souvent utilisées à tort et à travers. Les experts participent aussi énormément à cette commande du fait qu'il leur appartient de trancher entre le changement ou la réparation de telle ou telle pièce. Je vous propose de prendre certaines rubriques en commençant par les spécialités. Cette rubrique touche aussi bien les garagistes, qui sont organisés et qui possèdent un code commercial, que les petits artisans et les soi-disant spécialistes qui n'ont aucune connaissance particulière en la matière; mais aussi les sociétés qui sont dotées de toutes les organisations possibles. En ce qui concerne les sociétés, bien souvent les problèmes qui se posent aux agents chargés de se pourvoir en marchandises ne devraient pas être si importants. Ces sociétés ne possèdent pas un système assez efficace pour engager les devises mises à leur disposition par le ministère pour obtenir les pièces d'usure. Je vous donne un exemple précis. Au lieu d'avoir un stock minimum de pièces, le magasinier d'une société va acheter un châssis qui ne s'use pas et qui peut coûter les 3 cinquièmes d'une voiture ou d'un camion. C'est une pièce qui n'est pas appelée à être utilisée d'une minute à l'autre. C'est un problème de mauvaise gestion; il serait bon de le revoir.

En ce qui concerne les garagistes plus ou moins organisés et qui ont un code commercial, ils emploient une main d'oeuvre qui souvent n'est pas qualifiée. Tout le monde essaie d'être coursier pour gagner le plus possible, pour en tirer le maximum. Certains experts font de leur mieux pour essayer d'entraver cette mauvaise procédure. Mais toujours est-il que ce n'est pas suffisant. Les garagistes devraient eux-mêmes être convaincus que s'ils font une réparation avec un personnel mal qualifié, ce travail est à refaire; et tout cela se répercute sur celui qui a fait la commande et même sur la bonne gestion d'une société. Car vous voyez tout s'enchaîne.

Il y a finalement les petits artisans; j'en ai vu énormément. On se fait maçon tout de suite, on se fait plâtrier immédiatement, on se fait garagiste ou réparateur de radios. Tout est possible, il suffit de percer une porte. C'est une source de folie qui doit absolument être arrêtée. C'est une maladie car pour les clients c'est une déception. Ils viennent en faisant confiance au réparateur alors qu'il ne s'agit que d'un prétendu réparateur; c'est tout, sauf un réparateur.

La multiplication de ces ateliers résulte de plusieurs facteurs: il y a des gens qui ont pu suivre une formation spécialisée accélérée, mais qui n'ont pas été soumis à des stages d'application surveillés. Bien entendu ces jeunes pourraient suivre une préformation chez des spécialistes, mais sans attendre, ils se jettent dans le bain, et c'est grave. Au lieu que la collectivité toute entière puisse tirer profit de ce que le gouvernement a pu faire en leur inculquant une spécialité au départ, ces jeunes n'ont aucune volonté de s'améliorer et de poursuivre la formation qui leur a été donnée.

Jusqu'ici, on a toujours vu des gens installés en ville dans une maison, et le lendemain, ils ont inscrit sur le garage: "garage, mécanique de précision", ou alors "Menuiserie", ou "réparation de télévision", etc... La décision émane de l'individu, sans autre intervention ni recours de quiconque. Et voilà comment on se retrouve au poste de police: parce que j'y apporte ma télévision qu'il m'a cassée.

Ces petits ateliers ne disparaissent pas facilement: je vais vous dire pourquoi. S'il ya quelqu'un qui souffre de ce problème, ce sont bien les compagnies d'assurances. Prenons un assuré: il achète une voiture d'occasion à la ferraille; il va l'assurer pour le même montant qu'il l'a achetée 500 par exemple, dans l'idée de s'arranger à faire un accident dans un premier temps. Si l'expert est facile, il accepte, et avec le remboursement il achète une voiture meilleure que la première, et ainsi de suite jusqu'à pouvoir acheter une voiture qui n'est pas neuve mais un peu mieux (mais quand même bonne pour la ferraille). Et donc ces petits garagistes dont je parle, vivent de ces cadavres ambulants, de ces épaves roulanges. Car de telles voitures, même si elles sont en état de rouler, si elles arrivent dans un garage comme ce grand garage, elles ne sont pas acceptées pour être réparées. Mais s'il s'agit d'un aventurier qui a fait un trou dans un mur, lui, il la prendra. Mais ce qui est curieux, c'est que ces voitures continuent à pouvoir être assurées. Et au vu de ces attestations d'assurances, cela va de soi, elles sont autorisées à circuler à Tunis.

Le Ministère des Travaux Publics avait supprimé les catégories de voiture: T2 - T3 - T4 jusqu'à T5. Pourquoi ne pas supprimer aujourd'hui jusqu'à la catégorie T10. Une voiture qui ^a/15 ans d'âge doit absolument subir, outre la visite technique, une expertise. La visite technique n'est pas suffisante: voilà en quoi elle consiste: on regarde s'il n'y a pas de jeu dans la direction, si le parallélisme est bien, si les phares sont bien réglés. Mais ce n'est pas tout dans une voiture. Un expert doit pouvoir se prononcer pour les voitures de plus de 15 ans. Il y aurait comme ça au moins quelqu'un qui en prendrait la responsabilité, et en cas d'accident, on ferait appel.

Si les garagistes se plaignent parfois des tarifs pratiqués par les assurances (qui seraient en dessous de la normale), cela est vrai. Mais voilà la raison: les prix établis par les sociétés comme Peugeot, Citroën, ou le Moteur, sont étudiés analytiquement. On prend le nombre d'heures, l'heure coûte tant de dinars, et dans le prix de revient de cette heure, sont compris les tarifs généraux de la main d'oeuvre et des autres frais (CNR= Retraite, TPS= Impôts), alors que certains garagistes ignorent même jusqu'à l'existence et la signification de la Sécurité Sociale. Je vous dirai même mieux: celui-là qui a son trou dans le mur, au-dessus duquel il a inscrit tout simplement le mot: "Garage", il travaille avec 4 ou 5 gosses de 10, 13 ou 15 ans qu'il a installés dedans, et il veut se faire payer pour le coup de marteau tordu qu'il donne sur une voiture qui est tout juste bonne à apporter à la ferraille, il veut se faire payer de la même façon que ceux qui peuvent se prévaloir d'une vraie technicité.

Sans assurés, il n'y aurait pas de compagnies d'assurances. Mais l'assuré va se faire encore endommager une seconde fois après le premier dommage qu'il a subi: il est accidenté une première fois, et il est encore endommagé une seconde fois en allant payer ce qu'il ne faut pas payer, puisqu'il va faire réparer sa voiture là où il ne faut pas.

L'expert doit savoir faire la différence entre une société où l'heure technique peut s'élever à ID200 et un trou dont le patron n'aura rien à dépenser et ne fera aucun travail. Mais on ne peut obliger l'assuré d'aller faire réparer sa voiture chez tel garagiste, car il aurait beau jeu de dire que ce garagiste est l'ami de l'expert, et qu'ils vont partager le bénéfice. Et c'est ainsi que les assurés se font endommager une seconde fois.

Que fait l'assuré? L'expert passe et fixe un taux. Le petit garagiste qui travaille n'importe comment avec des enfants, ne fait pas la réparation indiquée par l'expert: une facture fictive est établie qui sera payée par l'assurance et qui correspond à la somme arrêtée par l'expert. Et il s'agit alors d'un vol. Et tout cela à cause de ces petits garagistes.

Quels remèdes? Il y a deux choses; il y a d'une part une situation existante: ceux qui sont dans leurs "trous". Il serait souhaitable d'imposer des critères à tous les patrons d'ateliers quelles que soient leurs spécialités. Si c'est un garage, il ne doit pas avoir 8m² seulement, sinon il va travailler sur le trottoir. Le garage de maison ne doit pas devenir un atelier dans lequel travaillent une demi douzaine de jeunes qui apprennent soi-disant un métier, mais qui en réalité perdent leur temps et dont on ne saura que faire enfin de compte. Une fois que ces jeunes auront perdu 4 ou 5 années dans des trous pareils, on n'en tirera plus rien tu tout. Ils vont se dénommer "mécaniciens", mais ils ne sauront rien. Alors pour la situation existante, il faut poser des critères raisonnables, avec beaucoup de souplesse bien entendu, car ces gens, il faut bien qu'ils travaillent. Parmi eux, je pense qu'il y en aurait beaucoup qui pourraient satisfaire à ces critères. Pour les autres, tant pis, ils n'ont qu'à travailler avec les autres. Les critères seraient l'espace: un garage doit pouvoir admettre 4 voitures. Pour avoir 2 apprentis, il faudrait qu'il soit lui même un spécialiste confirmé par attestation (d'une société comme le Moteur, ou en tout cas de gens sérieux et compétents). Mais comment soumettre à un diplôme ceux qui existent déjà? On ne va pas faire des chômeurs. Ce n'est pas possible. Il faut donc être souple. Pour le futur, bien entendu, c'est différent: il faudra être diplômé ou sorti de ... Vous savez, une commission (qui jugerait du niveau de ceux qui voudraient ouvrir un atelier), j'ai bien peur que ce soit une commission "sentimentale". Je ne crois pas qu'une telle commission puisse changer la spécialité d'un individu en 2 minutes. Il faut qu'elle puisse juger, et tout ce qu'elle peut avoir pour juger, c'est un papier, et quelle est l'origine de ce papier? Il vient de tel grand garage, de la société le Moteur, de la société Mercedes, ou d'une société quelconque. La meilleure commission, c'est d'avoir un service organisé avec un inspecteur qui contrôle, visite les lieux, voit si les travaux sont exécutés correctement et prend l'avis des experts. Si un expert trouve qu'une réparation est mal faite, pour manque de technicité ou incompétence, il faudra que l'inspecteur en soit saisi. Ainsi l'inspecteur sera-t-il aidé par l'ensemble des experts.

(interview effectuée en Français)

J'aimais ce métier. A l'Ecole j'aimais toujours bricoler. Je réparais les fils électriques et tout ça, à la maison. Et quand j'ai terminé l'Ecole, mon père m'a fait rentrer chez Renault à Tunis, comme électricien apprenti. J'avais 16 ans, à la fin de l'Ecole Primaire. J'ai donc fait mes 2 ans chez Renault : Tous les 6 mois, on m'augmentait de 10 ou 20 millimes, et la dernière fois, ils m'ont augmenté de 30 millimes parce que j'étais meilleur que les autres. Il y avait 2 secteurs : Camions et voitures. C'était en 1960. Je suis rentré sur contrat de 2 ans, par l'Office du Travail. J'ai donc commencé à apprendre le métier : Le Chef des poids lourds m'aimait beaucoup parce que j'étais très rapide et je faisais bien mon travail. Il y avait de la jalousie de la part des autres ouvriers : "Comment ? lui, il a 30 millimes, et nous 10 millimes seulement ?" Mais le chef a répondu que j'étais travailleur et finalement, j'ai touché mes 30 millimes supplémentaires. Après, pour apprendre mieux, j'ai voulu partir en Europe. J'ai préparé mon passeport ...

La dernière paye chez Renault, après 2 ans et demi, était de 145 millimes de l'heure ; cela faisait 24 à 25 D. par mois : J'étais ouvrier P1.

Je suis donc parti en Europe, chez un oncle qui habitait là-bas : Il m'a fait embaucher au service-réparation chez un concessionnaire Citroën. J'y suis rentré, j'ai plu au chef : J'étais travailleur, comme d'habitude. Je travaillais bien, j'écoutais bien ce qu'il disait. Il m'a donné l'adresse d'une école du soir pour apprendre la théorie en même temps. J'ai fait 2 ans comme ça. J'étais payé 4 F. de l'heure, comme demi-ouvrier. Quand je suis parti au bout de 2 ans, il m'a donné un certificat de travail comme P2. Je suis parti pour aller chez Renault, comme à Tunis. J'y suis resté 2 ans aussi. Je voulais faire un peu de tout : Renault, Simca, Citroën, ... Comme ça, quand je m'installerai à mon compte dans l'avenir, je connaîtrais un peu tout. Je suis donc rentré chez Renault comme P2 à 4F,50 de l'heure. Puis je suis passé au bout de 2 ans chez BMW, rue du Chemin-Vert à Paris, à 6F,50 de l'heure. Chaque fois que je changeais de place, je demandais une augmentation : Je vois une annonce dans la presse : On embauche électricien P1, P2. Je ne quitte pas ma place. Je vais d'abord voir et je demande mon prix. D'accord. Je démissionne. Tout cela, je le faisais, pour apprendre un peu de tout. J'ai fait 1 an et demi chez BMW. J'ai fait ensuite Peugeot à 7F de l'heure, j'y suis resté 8 mois. Puis Volkswagen à 7F,50 de l'heure, pendant 18 mois. Dès que j'ai fini d'apprendre le circuit électrique sur une marque, je change. Après, je suis allé chez SEV-Marchal, porte de Versailles, au service réparation qui fait le montage des phares anti-brouillard, des phares à iodes, des klaxons à pression, essuie-glaces, etc... Puis je suis allé chez Bardin qui demandait un électricien-auto pour faire le montage de postes de radio : J'y suis resté 2 ans. Et enfin, je suis allé chez les concessionnaires-camions JNIC, rue de Bercy : Un an et demi. C'était la fin. Je suis resté en France de 1962 à fin 1970. Lorsque j'ai renouvelé

les papiers de carte de séjour et carte de travail au consulat de Tunisie à Paris, ils m'ont dit : "Voilà, vous êtes P3, qu'est-ce que vous faites ici, rentrez chez nous en Tunisie, on a besoin de vous". Ils me l'ont d'abord dit en 1968. Je me suis dit : "Bon, je vais rentrer!" Entre-temps, je m'étais marié avec une jeune fille, une Française : j'ai 3 gosses. J'ai 32 ans. On vit bien, Dieu merci !

Je suis donc rentré à Tunis pour m'installer à mon compte. Je n'ai pas trouvé de local. J'ai cherché un peu, je n'en ai pas trouvé. Je suis allé chez Simca pour trouver une embauche. Ils m'ont dit : "On vous accepte à une condition : On a une panne sur une voiture. Notre électricien a monté 3 fois une boîte de clignotants sur une Simca 1100. Ça dure 1 semaine, et la boîte est grillée. Alors si vous nous trouvez ce défaut-là, on vous accepte. Parce qu'on n'a pas besoin d'électricien ..." Bon d'accord ! J'ai commencé à travailler. J'ai trouvé le défaut : C'étaient les fils qui se touchaient derrière la batterie, avec les vibrations. Alors ça coupait le circuit et ça faisait sauter la boîte. J'ai sorti la batterie, j'ai sorti les faisceaux. Le Directeur est venu voir et a dit : Bon ! Ca va ! On vous accepte.

J'ai fait mon travail. A la fin du mois, j'attends la paye. Je ne savais pas combien ils allaient me donner. Ils m'ont donné 60 D. par mois. Je touchais 300 billets en France : 350 billets avec les heures supplémentaires et tout. J'ai dit : "Donnez-moi la moitié ! Au moins la moitié !" Ils m'ont dit : "NON, on ne peut pas ! Parce qu'il y a des gens ici qui travaillent, ils ont 12-13 ans de maison, et ils touchent 60-70 D." Moi, je ne peux pas vivre avec ça ! Je n'arrive pas. Bon ! alors, j'ai démissionné. J'ai continué à chercher. J'ai trouvé un Monsieur qui faisait le cycliste : Je suis allé le voir et je lui ai dit : "Vous ne voulez pas qu'on fasse une association ? Je fais l'électricité-auto : Je travaille comme associé. Mais à une condition : Si un jour je trouve un local, je m'en vais !" Parce que je cherchais à m'installer seul. Il m'a dit : "Bon d'accord !" J'ai fait repeindre sa petite boutique. J'ai commencé petit à petit : J'ai fini par être connu par les clients. Je commençais à gagner ma vie. Un peu plus tard, un type est venu - celui qui vend les matelas à côté de moi : c'était un cycliste avant - et je lui ai dit : "Si vous trouvez un local comme ça, vous me le dites". Ici, c'était une pièce d'habitation avant. Alors il a parlé au propriétaire de cette maison et il lui a dit qu'il avait un copain qui voulait louer. Il a été d'accord, mais à une condition : le pas de porte. Il me donne 100D., et il me paye tous les 6 mois. J'étais d'accord. On a fait un contrat légalisé par la municipalité. J'ai demandé l'autorisation à la municipalité de Bab Souika d'ouvrir une porte. Ils étaient d'accord après quelques jours. Le loyer était de 16D. par mois. Maintenant, j'ai acheté le 1/5e de toute la maison. Je suis

content : C'est à moi, je ne paye plus de loyer. J'ai commencé à travailler. J'ai percé la porte. J'ai repeint et tout ... Vous savez pour l'électric-auto on n'a pas besoin d'un grand atelier. Parce que c'est un atelier de dépannage : remplacer une lampe, refaire un petit faisceau électrique qui est grillé, même faire une installation : Moi, je fais ça en une journée, une installation. Je mets la voiture devant chez moi : le trottoir il est vraiment très large. Voyez, il y a de la place ! Je déshabille la voiture, j'enlève toute l'installation qui est mauvaise, et j'en mets une autre neuve dans une journée. Je ne demande pas des jours et des jours. Et dynamos, démarreurs : ce sont des réparations d'une heure et demie, deux heures. Ca ne dure pas longtemps ces choses-là. C'est pas salissant, non plus ! Alors, je suis embêté, maintenant, avec la municipalité. Tous les deux ou trois jours, il y en a un qui passe et il me fait une contravention. A la fin, je ne peux plus ! Comment ? Je suis allé voir le responsable : "Comment je gagne ma vie, moi ! J'ai une femme et 3 gosses à nourrir, un loyer et des ouvriers à payer ! Alors, je ne travaille plus ?" Il m'a dit : "Il faut trouver un local en dehors de la ville, en banlieue à la Cherguia". Je lui ai dit : "Trouvez m'en un de local !" Ils m'ont fait plusieurs contraventions, et à la fin ils ont fait un rapport pour m'obliger à fermer pendant un mois. Je suis donc allé voir le responsable pour lui expliquer. Il n'a quand même pas été trop dur, il a été un peu gentil, et il a essayé de m'enlever ce mois de fermeture. Puis ça a continué : toutes les 2 ou 3 semaines : une contravention ! Tout le temps ... Ca, c'est la municipalité qui m'empêche de travailler sur la voie publique. On est trop embêté. Parfois je parle avec les gars de la municipalité : "Comment je me débrouille ? Trouvez-moi du terrain : On achète et on construit des garages ! Vous voulez qu'on soit en dehors de la ville ? On est d'accord !"

On a des contraventions de 3D - 1D,500. Ca dépend ! Motif : Interdit de travailler sur le trottoir. Et les policiers, quand ils voient 2-3 voitures garées en bas devant : ils foutent des contraventions sur les voitures : Comme ça, les clients ne viendront plus. Pourtant, j'en ai formé des ouvriers : Il y en a un qui a appris le métier avec moi pendant 3 ans : Il a ouvert un atelier à côté ... Il ne connaissait rien du tout. Je lui ai appris le métier et il se débrouille. Ils ont dit que plus tard - dans une année ou deux - ils allaient supprimer tous les garages. D'accord, les garages-mécanique, ils font trop de saleté : ils font des travaux de 3-4 jours - une semaine. Mais nous, nous faisons presque du dépannage : du service rapide électric-auto : Une lampe, un faisceau, une dynamo, un démarreur ... Ca ne dure pas longtemps. On dépanne les gens en ville ... Moi, je préférerais rester en ville, parce que mon travail n'est pas trop salissant ...

Je pense que plus tard, lorsque les gens d'à côté iront habiter

ailleurs, ils me vendront la maison : Dans ce cas-là, je casserai tout : je fais l'atelier en dessous, et mon appartement en dessus ... Mon problème, c'est donc que la municipalité me foute la paix jusque là ... Justement. Je suis bien connu ici ... Mes clients sont propres. D'ailleurs, les vieilles voitures, je ne les accepte pas : Je ne prends que les voitures neuves, propres ... J'ai des collègues qui les réparent ... Sauf pour une lampe, ou quelque chose comme ça ... Mais les gens qui ont de vieilles voitures comme ça, c'est qu'ils ne peuvent pas se permettre de payer une voiture neuve : Ils ne peuvent pas payer une installation de 40 D. Alors ? Je travaillerais toute une journée dessus, et ils me donneraient 4 ou 5 D. ? Ca ne m'arrange pas ! Alors, je réponds que je n'ai pas le temps. C'est tout ! Il y en a beaucoup qui font du bricolage. Moi, je ne l'accepte pas. Je ne crains pas du tout la concurrence des bricoleurs : J'ai même un ouvrier qui a travaillé pendant 3 ans chez moi et qui s'est installé juste à côté. Ca ne me fait rien du tout !

Moi j'ai une patente, un droit d'exercice : Je paie tous les mois rue de Marseille. Chaque année, je paye la patente, et puis la municipalité aussi : Avant on ne la payait pas : c'est depuis 2 ans maintenant ... Quand on va payer la patente, ils ajoutent dans les 10-15 D. de taxe municipale.

Les réparations que je fais le plus couramment sont : dynamos, démarreurs, plus rarement des installations : 1 fois par mois, peut-être ... L'été, il y a des tracteurs qui viennent, je leur fais des installations ; c'est la plus grande partie du travail en été. Maintenant, ce sont les dynamos, démarreurs, lampes grillées, mauvaise masse, montage des postes-radio ... Des clients en panne : Je les emmène dans ma voiture et je vais les dépanner ...

Les dynamos, cela dépend de la voiture : Il y en a qui sont difficiles à démonter : par exemple pour la Volkswagen, il faut une demi-journée parce qu'il faut démonter le carburateur, le socle entier ; parfois il faut démonter le capot arrière, parce que cela dépend aussi du modèle. Une dynamo de 4L, en une heure elle est faite. 10 minutes à démonter, 10 minutes à remonter. Il n'y a pas de tarif précis : cela dépend de la voiture. Il y en a pour lesquelles je prends 1D,500, d'autres 3D, 4D, 1D., ça dépend.

Une dynamo de 4L : 1D,200 pour la main d'oeuvre. C'est le moins cher : 4L, Dauphine, etc...

Un alternateur : Parfois il y en a qui vont chez l'électricien pour faire réparer ça, mais il n'y arrive pas. C'est quelque chose de nouveau qui marche avec des diodes, et il y en a qui/le savent pas. Moi j'ai fait mon stage chez SEV-Marchal sur les alternateurs et je les connais très bien : Je suis un peu connu un peu partout et alors ils disent aux clients : "Il faut

aller chez Ezzedine". Et ils viennent chez moi. Pour les alternateurs, je prends 3D,500, 2D,500. Ca dépend : Il y a des clients qui n'ont pas de quoi payer : Ils marchandent, ils me disent : "C'est trop!"

J'ai fait, la dernière fois, une installation d'une 404 familiale pour 35 D. de main d'oeuvre : tout le circuit électrique : tous les vieux fils, on les démonte et on refait tout à neuf. Cela demande au moins une journée : Mais moi je vais vite. En France, là-bas, il y a des faisceaux entiers tout préparés. Mais chez nous, en Tunisie, on les refait de A à Z.

Il y a toujours du travail. Mais il y a des jours où il y en a trop, des jours où il y en a moins ... C'est plus ou moins régulier. Maintenant, je suis connu. Avant, c'était au hasard, lorsque j'ai commencé. Mais maintenant, il y a toujours des clients. Il y a des jours où je fais 10 voitures, des jours où j'en fais 4, 5, 3 ... Mais toujours 3-4 voitures au moins. En hiver par exemple ; ou bien actuellement, c'est la rentrée des classes, l'Aïd qui arrive ... Les gens achètent les livres pour leurs gosses, le mouton de l'Aïd, alors le travail diminue un peu ... On a beaucoup de fêtes, et chaque fois qu'il y a une fête, le travail diminue.

Je suis content. Ca va. Moi, si la municipalité me fout la paix, je suis heureux ! Et je suis chez moi !

- Par rapport à ce que vous gagniez en France, vous vous y retrouvez ?

- Euh ... Pff ... Ben ... Peut-être que je gagnais plus en France... Moins de fatigue en France, moins de courses à droite et à gauche. Samedi-Dimanche, on ne travaille pas là-bas ... Je faisais mes 8 heures par jour ; tandis qu'ici, il faut que je travaille samedi, dimanche, et jours fériés ... C'est une responsabilité ... Dimanche, je fais la demi-journée. D'ailleurs les gens sont contents parce qu'ils me trouvent lorsqu'ils sont en panne le dimanche matin ... En principe, je fais ça les semaines où il y a du travail. Je ferme dimanche, la demi-journée : c'est tout. Moi j'aime bien travailler, dépanner les gens. Je ne peux pas rester à la maison : Quand je reste à la maison, je m'ennuie ...

J'ai deux ouvriers qualifiés à peu près et 2 apprentis. Un ouvrier et un apprenti viennent le Dimanche, et le suivant ils ne viennent pas. Il y en a un que je paye 15D. par semaine et l'apprenti 2D. par semaine. L'autre est à 12D. par semaine et l'apprenti 2D. ... L'ouvrier à 15D. est pas mal, il a bien 4 ans d'ancienneté, et le second a 3 ans. J'en ai un qui est là depuis 4 ans : C'est moi qui lui ai appris le métier. Un autre qui était avec lui s'est installé à son compte, comme je vous l'ai dit tout à l'heure. Il est rentré avec moi comme apprenti : Il ne savait absolument rien faire. C'est moi qui lui ai tout appris. Il se débrouille pas mal maintenant ; Il

répare une dynamo, un démarreur, il change des faisceaux grillés ... Il est pas mal. Toutes les semaines, je leur donne 100 millimes de plus : Je les encourage, une petite augmentation. En même temps, ils apprennent le métier.

Moi j'ai ceux-là. C'est bien. Mais des fois, il y en a qui viennent et qui ne s'intéressent pas. A la vérité, je ne les garde pas : Je vois qu'ils ne font pas attention, et ils n'apprennent pas. Je trie : les meilleurs, je les garde, et les mauvais, je ne les garde pas.

J'ai des clients qui viennent de loin : du Fahs, même des louages de Bizerte qui viennent chez moi. Ils me connaissent, ils ont confiance en moi. Parfois, je vais sur place : Une fois, je suis allé au Fahs, faire l'installation d'un tracteur : Il ne pouvait pas venir à Tunis, c'était trop loin, il n'avait pas de lumière. J'ai été obligé d'y aller, j'ai passé une journée là-bas, j'ai fait l'installation. Une fois de temps en temps : tous les 2-3 mois. Une fois, j'ai essayé de travailler avec la municipalité de l'Ariana : Mais pour être payé, il faut attendre 3-4 mois. Alors, j'ai arrêté avec eux : J'y allais 3-4 fois par semaine pour être payé. Mais ils ne payaient pas : Le responsable n'est pas là. J'ai fait le va-et-vient plusieurs fois. J'ai arrêté avec eux.

Les sociétés payent, elles ! Par exemple la société des boissons gazeuses : chaque camion que je répare, je leur envoie la facture avec leur ouvrier, et ils me renvoient l'argent. Plusieurs sociétés travaillent ainsi régulièrement avec moi. Sans contrat : ils ont confiance en moi, parce que lorsqu'ils réparent quelque chose chez moi, ça ne sera pas abîmé en 3-4 jours.

Je ne me déplace qu'en cas de panne. Si ça roule, il vient ici.

J'ai des particuliers comme clients, qui viennent souvent chez moi. Les sociétés représentent 50 % de mon travail.

J'envoie mes ouvriers, ou bien les clients, chercher les pièces détachées dans les magasins juste à côté. Lorsqu'on a des difficultés à trouver les pièces, je suis obligé de modifier. J'ai beaucoup d'expérience, puisque j'ai travaillé en France : Par exemple, un alternateur de 104 : Un jour, un client était en panne, on n'a pas trouvé de plaque de diodes : ces plaques-là, le courant passe dans un sens, mais pas dans l'autre : si le courant passe dans les deux sens, l'alternateur ne charge plus. Comme il n'y avait pas cette pièce, j'ai été obligé de modifier : J'ai découpé la pièce, et j'ai remonté d'autres diodes comme cela, pour dépanner mon client : Il est allé à Sousse, à Sfax, partout, et il n'en a pas trouvé, et chez Peugeot, ils disaient que cela allait venir, mais ça faisait longtemps.

Ca arrive souvent de ne pas trouver de pièces de rechange. Des charbons, on en trouve d'habitude. En ce moment, depuis 2 ans, 1 an et demi, on n'en trouve plus comme avant : Je suis obligé parfois de meuler ou de limer les charbons, parce qu'ils sont plus gros que ceux qu'il faut. Je me débrouille : J'achète une pièce qui ne va pas, et je modifie. Je modifie tout le temps ... Je dépanne toujours mes clients : Je ne laisse pas de voitures dormir devant le garage, la nuit. Ca m'arrive souvent de modifier, surtout les diodes : Parce qu'il y a plusieurs sortes de diodes, d'alternateurs : SEV-Marchal, Ducelier, Bosch, Paris-Rhône, ... Chaque alternateur a des diodes différents.

Pour les prix, parfois je n'achète pas dans le premier magasin, parce que je sais qu'il est plus cher. Pourquoi ? Il répond que c'est parce qu'il a acheté en deuxième main, et non en importation directe. Un commutateur de 403, l'autre jour, il était à 6D. chez l'un, à 4D,500 chez l'autre. Deuxième main ! J'en fais plusieurs (5,6), et j'achète le moins cher.

Il y a des clients qui connaissent à peu près les prix. Et ils demandent pourquoi : "Ce n'est pas ça le prix !" Moi, je demande toujours la facture quand j'achète une pièce. Comme ça, j'ai la conscience tranquille avec le client. Je suis obligé de perdre du temps à chercher le moins cher, parce que sinon, les clients rouspètent. C'est pour les grosses pièces, parce que les petites choses comme lampes, cosses, des trucs comme ça, j'en ai. Je ne fais pas attendre le client pour une bricole. Mais si on répare une dynamo et qu'un induit est grillé, j'envoie l'ouvrier chercher un induit.

Quand je ^{ne} trouve pas de pièces, parfois ça m'arrive d'acheter au marché noir. Les bougies par exemple : Au lieu de me les vendre à 1D,600 ou 1D,700, il me les vend à 2D,200 ou 2D,500. Et je sais que ce n'est pas le prix : c'est au marché noir. Ils profitent. Il y en a qui ouvrent le dimanche et qui en profitent : Il n'y a personne qui rôde le dimanche, et il n'y a pas de surveillance. Je suis obligé de l'accepter ... les clients le savent aussi ... Il faut que le gouvernement s'en occupe : qu'ils mettent des gens qui surveillent, même le dimanche.

J'ai ce qu'il faut : une lime, une scie à métaux : je coupe, je lime, j'essaie de dépanner. Ca, c'est une machine pour essayer les dynamos, elle marche, pour la droite et pour la gauche : Les Simca et les voitures anglaises tournent à gauche. Je l'ai achetée d'occasion. J'ai aussi une charge rapide : C'est moi qui l'ai fabriquée. C'est une charge express : en 20 minutes. Parce que je n'ai pas les moyens d'acheter un redresseur à 300 D. Je l'ai donc fait moi-même avec un câble de 25 mètres qui va sur le trottoir.

J'estime mon capital à 900 D. - 1000 D.

Moi, j'ai de l'expérience. Et je peux travailler sans appareils de précision, comme il y en a en France. J'ai appris la théorie. Par exemple, une mise au point. Je fais ça théoriquement, sans avoir recours à un appareil. En France, j'avais un grand tableau, je faisais la mise au point avec troboscope (?) électronique, carburateur électronique, sableuse pour les bougies, etc...

Mais pour ceux qui n'ont pas d'expérience, ils font à peu près. Pour la mise au point, ils accélèrent le moteur, puis droite et gauche, jusqu'à ce que ça attrape à peu près, et puis vas-y ! Le banc d'essais des dynamos j'en ai donc un. Le frère de ma femme m'a envoyé de France un troboscope électronique pour faire la mise au point. J'ai à peu près tout ce qu'il faut. Mais je pense qu'un jour, lorsque j'aurai un local plus grand que celui-là, je ferai venir des appareils plus modernes : un équilibrage des roues ...

La charge-rapide, neuve, ça vaut dans les 380 D. Moi ça m'a coûté dans les 70 D. : J'ai acheté une dynamo, un moteur électrique, j'ai fait les résistances et les branchements moi-même. Cette autre petite charge-rapide m'a coûté dans les 50 D. (charge express). Le banc d'essai pour dynamo, je l'ai acheté pour 150 D. : Neuf, ça vaut dans les 600 D.

Chez Ford en France, j'ai appris à réparer les glaces électriques, les capotes électriques ... Et ici, c'est rare de trouver un électricien qui répare ça ... Même Renault me renvoie des glaces électriques sur les R 16TS. Ca et les alternateurs ...

Ecoutez, si à la fin je n'arrive pas à faire un garage comme il faut ici, si je suis tout le temps embêté avec la municipalité, je retourne en France et je ne reviens plus du tout. C'est ce que j'ai décidé. J'aime bien vivre chez moi ...

La Société Total-Fina m'a dit : Trouve un terrain, on te construit un kiosque et on te fait un atelier dedans. J'ai cherché partout. Rien à faire ! Ils me disent d'acheter le terrain et ils m'auraient construit le kiosque avec un petit atelier de diagnostic. Il y avait un terrain à Sidi El Béchir : Ils y ont fait un jardin maintenant. La municipalité m'a dit de faire un plan. Je suis allé voir Total, on a fait un plan : Ils étaient d'accord. Après, ils ont dit qu'il fallait demander l'avis des Travaux Publics pour dire si un kiosque à cet endroit, ça allait ou non. C'était à la sortie de la ville, il n'y avait pas de maison autour. Les Travaux Publics ont dit non. Ils ont fait un jardin avec des petits arbres : Les gosses les cassent tous ... Ca aurait été un joli kiosque avec un atelier de diagnostic. Si j'achète le terrain, je ne serais pas gérant. Dans 10 ans, ce sera tout à moi.

Garage Abdelhamid - Bab El Khadra

- Que pensez-vous de ce métier et de la concurrence très forte qui y règne?

Tout d'abord il manque énormément d'ouvriers techniciens. A peine ont-ils appris leur métier qu'ils partent à l'étranger; ou bien ils installent de petits ateliers. C'est très gênant. J'ai formé ainsi plusieurs ouvriers qui un beau jour m'ont quitté, sans prévenir. Pour les clients c'est embêtant, car je dois tenir mes engagements vis à vis d'eux. Si je leur dis que leur auto sera prête samedi, elle doit l'être, c'est très important; c'est même peut-être la contrainte la plus importante.

Souvent ils partent parce qu'ils n'ont pas assez d'argent. Et ils pensent gagner davantage; en fait ce n'est pas vrai, car ils ne connaissent pas encore assez bien le métier et c'est la catastrophe: ils travaillent un mois, 2 mois, un an peut-être et ils sont obligés de s'arrêter.

-Comment fonctionnent ces petites entreprises?

Quand vous allez faire réviser votre moteur, et bien la révision, au lieu de tenir 100 000 kilomètres, va durer 35 000; car elle a été mal faite; ou bien l'auto va bouffer de l'huile ou encore chauffer. Avant d'avoir un petit atelier, il faudrait qu'ils essayent; qu'ils aient la possibilité de le diriger, qu'ils soient de véritables techniciens. Car ce n'est pas facile d'ouvrir un garage. Le gouvernement devrait faire quelque chose.

Ils me quittent quelquefois au bout de deux ou trois ans, ça dépend. Parfois ils me quittent très vite. Alors vous cherchez d'autres ouvriers qui manquent d'expérience, vous les formez, et c'est toujours la même chose.

-Peut-être désirent-ils une rémunération plus forte ou alors est-ce par désir d'indépendance?

Oui ils veulent être indépendants. Ils croient qu'en allant travailler à l'étranger ils seront mieux formés. C'est la mentalité de l'ouvrier. Il n'est jamais content. Même si vous leur proposez de travailler en commission, au lieu de toucher par exemple 300 par mois, je leur dis de réparer la voiture et moi je garde 10 ou 15% puisque j'ai le garage et les

outils; mais non, ils ne veulent pas, ils préfèrent gagner un salaire fixe, qu'il y ait ou non du travail.

- Est-ce que vous pouvez nous parler des variations saisonnières quelle est alors votre attitude vis à vis de la main-d'oeuvre?

On doit toujours partager le travail avec les ouvriers. Quand on sait organiser le travail, il y en a toujours. Pendant l'année vous trouvez quinze jours où l'activité baisse légèrement; mais si le patron sait bien diriger il n'y aura pas de baisse de travail. Il sait par exemple qu'il a 4 ouvriers, eh bien il va partager son travail au fur et à mesure; vous avez une révision à faire effectuer pour telle date, vous laissez votre voiture et ça doit être fait.

(...)Je suis rentré au garage Peugeot à Sfax comme apprenti. J'avais 15 ans. J'ai quitté l'école primaire au niveau de la sixième année je n'ai pas eu mon certificat. C'est poussé par mon oncle maternel que je suis entré dans le métier; celui-ci était mécanicien, il avait une belle situation matérielle. Mon patron s'appelait Solaire; il tenait l'agence Peugeot à Sfax; et suite aux recommandations de mon oncle qui le connaissait très bien, j'ai été pris en charge par Solaire qui était Français. C'était en 1945 - 1946. J'ai maintenant 48 ans, je suis marié, j'ai 2 garçons, 1 fille. J'ai ma propre maison et n'ai pas de problèmes matériels. Je suis fixé à Tunis depuis 1964.

Chez Solaire j'ai été apprenti; j'avais un contrat de 3 ans. Au début, j'ai appris le nom des pièces, des clés. J'ai commencé à démonter puis à monter des pièces. Au fur et à mesure que l'on comprend le métier le patron donne du travail en expliquant ce qu'il y a à faire. C'était le patron qui s'occupait de nous; il s'agissait d'un technicien, et il avait toujours besoin d'un apprenti à côté de lui pour le servir. Ainsi moi j'étais toujours avec mon patron. Comme je vous le disais mon oncle m'a bien recommandé auprès de lui.

Personnellement, j'adore mon travail. D'ailleurs j'aime toujours énormément mon boulot. Je préfère porter ma blouse et travailler avec mes ouvriers plutôt que de m'occuper des papiers. Depuis mon apprentissage, je n'ai fait que ça. Ma formation a été très bonne. J'ai appris à faire un rodage de soupapes, à refaire les freins à changer les vis platinées et les bougies, une courroie, un radiateur, démonter et remonter une boîte de vitesses sans la réparer. Tout ça pendant les 2 premières années d'apprentissage. Le patron passe toujours après moi pour contrôler si le travail a été bien fait, si les boulons sont bien serrés. La 3ème année est surtout consacrée à des réparations plus importantes; le patron nous explique le fonctionnement, l'utilité, le rôle de chaque pièce

dans le moteur, ainsi que le principe du moteur (les quatre temps); la distribution de l'essence, le rôle du pont arrière, de la couronne des vitesses. Certains apprentis qui aiment leur travail, au bout de 3 ans, arrivent à comprendre le fonctionnement du moteur. Mais ils ne sont pas encore assez formés pratiquement pour appliquer leurs connaissances.

Par contre, certains apprentis ou ouvriers, même après 10 ans de métier ne comprennent rien. La faute incombe à l'ouvrier, car tout comme l'élève qui au bout de 6 ans ne comprend rien, un ouvrier au bout d'un certain temps peut ne rien comprendre. Actuellement, j'ai 2 ouvriers qualifiés qui ont tout appris en 3 ans d'apprentissage. Au bout de ces 3 ans je les assimilerais aux ouvriers qualifiés de 4ème catégorie de la fonction publique. Certains apprentis devinent à l'avance ce dont un patron a besoin comme outil ou pièce au cours d'une réparation; vous le voyez préparer et tendre cet objet au patron. De telles dispositions chez un apprenti poussent l'ouvrier qualifié ou le patron à l'encourager et à l'aider davantage. D'autres apprentis ne cherchent qu'à jouer et attendre l'heure de fermeture pour quitter le local et jouer au foot. Ceci est très gênant et ça ne pousse pas le patron à aider cet apprenti.

C'est la même chose que pour des élèves dans une école primaire; il y en a qui lèvent vite leur doigt pour répondre, d'autres restent muets.

Existe-t-il une hiérarchie à l'intérieur de la profession qui est appliquée partout?

Contrairement à la fonction publique qui n'admet le recrutement qu'à partir de 20 ans, dans notre profession nous prenons des jeunes aux environs de 15 ans pour un apprentissage de 3 ans. On peut taper le jeune alors que la fonction publique prévoit alors d'autres sanctions.

Lorsque j'étais chez Solaire pour passer de l'apprentissage au demi-ouvrier, je devais connaître comment changer un disque d'embrayage, comment effectuer une révision des freins, comment démonter et monter un pont arrière mais sans le réparer. Si un ouvrier se présente chez moi je dois lui faire passer un essai pour déterminer sa paye.

Je reçois une demande; l'individu me dit qu'il est mécanicien sans préciser sa qualification. C'est ce qui se fait pratiquement dans notre secteur. Je le questionne, il me répond qu'il a 3 ans d'ancienneté, je lui présente un travail à faire correspondant à son ancienneté...Un autre me dit en avoir 5, je lui présente un travail correspondant à 5 ans d'ancienneté.

- Pourriez-vous préciser la nature du travail pouvant être effectué en fonction de l'ancienneté?

Après 3 ans d'apprentissage, l'apprenti doit être capable de me démonter un moteur afin de le présenter à l'ouvrier pour qu'il le répare. Parfois un ouvrier après 3 ans n'arrive pas à débloquer un boulon; il va souvent demander conseil à son patron. Donc, en général, vous trouvez des ouvriers intelligents et d'autres non. La faute n'incombe pas au patron mais à l'ouvrier inapte au métier. Dernièrement, j'ai eu un apprenti qui a passé 1 an et demi; à ce stade il doit savoir le nom des pièces, mais celui-ci quand vous lui demandez de ramener telle clé il en ramène une autre. Pour desserrer une roue, il la serre davantage. Je me suis adressé directement à son père, lui disant que son fils perdait son temps et n'apprendrait jamais le métier. Car celui qui ne peut pas débloquer une roue au bout d'un an et demi prouve qu'il n'a pas d'avenir avec moi. Même s'il reste avec moi 5 ou 8 ans, il n'apprendra rien, et je ne veux pas entendre plus tard qu'Abdelhamid ne lui a rien appris. Il va se sentir complexé car il n'a pas réussi à apprendre, et l'entourage pensera que c'est de la faute d'Abdelhamid.

De 3 à 5 ans un ouvrier peut changer un disque d'embrayage, faire un rodage et un réglage de soupapes, il peut changer de distribution avec une petite mise au point, il peut faire une révision des freins. Certaines révisions peuvent être simples, mais d'autres plus compliquées, même un ouvrier qualifié peut mettre beaucoup de temps.

Il peut aussi changer la suspension. De 6 à 8 ans, l'ouvrier doit pouvoir effectuer une révision de moteur 4 cylindres, ou bien réparer une boîte à vitesses, avec démontage, montage, réglage et mise au point; en général les travaux de la boîte à vitesse et du pont sont les plus délicats.

Après 8 ans, c'est un ouvrier qualifié qui peut diriger pratiquement un petit atelier; pas n'importe lequel car la mécanique est un domaine très vaste. Chaque jour il y a de nouvelles voitures, de nouvelles

marques et de nouvelles réparations à effectuer; il y a toujours du nouveau. Parfois un ouvrier de 5 ans trouve facilement la panne alors qu'un chef d'atelier met beaucoup plus de temps. La réparation d'un moteur diesel à 8 cylindres est différente de celle d'un moteur à 4 cylindres bien que le principe soit le même pour les réglages, la mise au point. C'est une question de maturité. Ces caractéristiques s'appliquent à un individu normal; mais il y a toujours des cas particuliers: on peut avoir son bac à 16 ans comme à 24 ans.

- Quel est le niveau à votre avis, des chefs des petits ateliers?

Ils doivent avoir fait au moins 10 ans.

- Quel est le salaire moyen des différentes catégories?

L'apprenti commence à 2 dinars par semaine, tous les 3 mois son patron l'augmente de 500 millimes. En fin d'apprentissage, il a 8 dinars. Un apprenti que je paye 8 dinars après les 3 ans peut très bien ne recevoir que 5D chez un autre; car il pensera que c'est trop pour lui, qu'il a un petit atelier, et il dira qu'il travaille à bon marché. Si ce patron acceptait de payer les 8D par semaine, ça lui ferait 22D par mois, en ajoutant les autres frais, assurances, taxes, l'ouvrier, selon le petit patron ne lui ferait plus gagner suffisamment. S'il lui donnait 40D par mois, son patron direct (l'ouvrier qualifié) devrait avoir 120D. Ça ne l'arrange donc pas et il refuse; généralement, entre 3 et 5 ans le demi ouvrier touche 5 à 6D. Je reçois des demi-ouvriers prétendant avoir touché 12D par semaine. Lorsque je les teste, je constate que même 6D sont au-dessus de leur valeur. Par contre, d'autres demi-ouvriers qui déclarent avoir touché 6D, méritent 10D après mon test. Ainsi chaque patron a sa façon d'agir. Quand un demi ouvrier se présente dans un garage comme le mien il peut être payé 8D, par contre chez un autre patron qui n'a pas du travail continuellement, celui-ci préfère le payer 6D avec un travail permanent plutôt que 8D pour un travail intermittent. Ce patron qui ne peut pas trouver du travail permanent ne peut pas agir autrement. Il lui donne donc le choix entre une présence continue avec 6D et une présence discontinue avec 8D comme dans les chantiers du bâtiment. Entre 3 et 5 ans il peut avoir jusqu'à 8D. Entre 5 et 8 ans, 8 à 12D; après 8 ans, 80D par mois.

Certains patrons considèrent que l'apprenti n'a pas toujours une très bonne qualification au bout de ses 3 ans d'apprentissage et par conséquent ils lui maintiennent une paye de 8D jusqu'à 5 ans. En général, les petits artisans n'emploient pas beaucoup d'ouvriers qualifiés mais seulement 1, 2 ou 3 apprentis. Un petit garagiste avec 2 apprentis ou 1 ouvrier peut gagner 200 à 220D nets. Il faut remarquer que le gain de chaque patron est fonction du travail. Parfois en 2 semaines vous gagnez la paye de tout un mois. Lorsque j'ai du travail, je peux payer mes ouvriers et gagner de l'argent. Mais lorsque je n'ai que 15 jours de travail je dois payer quand même les 15 autres jours. Beaucoup de facteurs expliquent la présence ou non de travail. Il y a les saisons, notre pays est à vocation agricole, tout est lié; il y a une période pour réparer votre voiture, une autre pour habiller votre famille, une pour les frais scolaires, une pour les dépenses des fêtes. Parfois ces périodes coïncident; il faut choisir entre l'utile et l'indispensable.

Il serait souhaitable que les garagistes aient une clientèle de particuliers mais aussi des clients comme les administrations ou des sociétés. Celles-ci apportent du travail en permanence, alors que les particuliers n'en apportent pas régulièrement. Le propriétaire d'une voiture particulière est toujours économe, il préfère rester chez lui plutôt que de payer 300 millimes d'essence pour une promenade à l'Arissa. Quand il fait réviser son moteur, c'est pour une durée de 5 ou 6 ans; il ne fait pas plus de 15000 km par an. Une révision peut durer 120 000 à 160 000 km. Comptez vous-même après combien de temps il doit faire une révision.

Même s'il refait une révision, il n'est pas certain de la refaire chez moi; entre temps il peut la revendre; alors que les voitures de l'Administration roulent davantage à cause du service, elles roulent beaucoup plus et donc s'usent davantage et changent souvent de main; ce changement provoque pour l'auto des modifications de tous ordres. Chez le 1er elle ne chauffait pas, chez l'autre elle chauffe, les freins en bon état avec vous, fonctionnent mal chez l'autre....

Les pièces détachées sont chères et rares. Je vais chez Peugeot, Simca, Citroën pour les pièces; pour cela je pars le matin du garage et je reviens à midi. Ainsi je perds mon temps et mes clients, car ceux qui viennent me contacter ne me trouvent pas, je ne peux pas diriger mon atelier et je retrouve quelquefois les ouvriers en train de chanter parce que le patron n'est pas là. En plus, on attend jusqu'à 11h ou midi et en fin de compte on me répond qu'ils n'ont pas cette pièce. On a perdu des 2 côtés, du fait de la perte de temps et du manque de pièces. La perte de temps est pire que le manque de pièce. Durant ces 4 heures je dois gagner ma vie. Si j'étais à l'atelier, j'aurais pu gagner 2D pour manger. Mais quand je vais chercher les pièces personne ne me donne 2D. Et je ne peux pas acheter une pièce de 2D et la vendre 3D au client sous prétexte que j'ai perdu mon temps; ce n'est pas possible.

Pour la qualité, si vous ne vous adressez pas aux maisons mères vous aurez une qualité inférieure. Parfois un client vous demande des pièces non d'origine car elles coûtent moins cher ; mais elles durent moins longtemps. Quelquefois des clients me demandent d'acheter moi-même les pièces, d'autres me réclament une liste pour les acheter eux-mêmes.

Il y a 60% des clients qui me chargent de l'achat des pièces. Ce pourcentage dépend du garage. Ceux qui ont confiance en moi me chargent d'acheter les pièces, les autres le font eux-mêmes. Mais quand ils ne trouvent pas la pièce, ils me demandent de la leur procurer. Le garagiste connaît beaucoup de coins à droite et à gauche, les fournisseurs augmentent les prix pour les clients. Chez les ferrailleurs les pièces sont plus chères mais je ne m'adresse jamais à eux. Ils pensent que les clients qui viennent n'ont pas trouvé les pièces ailleurs, elles sont donc rares et par conséquent, ils les vendent cher. Mais ces pièces sont usées, elles ont travaillé et donc ne présentent pas la même garantie de durée. Les clients payent la main-d'oeuvre 2 fois, car dans 3 ou 4 mois il faudra la rechanger, et en plus ils la payent plus cher. Aussi ils doivent décider, s'ils veulent prendre la pièce d'occasion ou non; ce n'est pas de notre faute.

Je ne répare jamais les vieilles voitures. En effet pour une dauphine, la révision de moteur coûte 1200 alors qu'en fait l'auto ne vaut que 60 ou 700. Les garagistes qui réparent les vieilles voitures et qui se disent spécialistes ne trouvent pas d'autre travail. Une auto ne doit pas durer plus de 15 ans. Cette solution n'arrange ni le gouvernement qui doit toujours acheter des pièces de rechange, ni le client, ni le garagiste. Le garagiste doit convaincre le client que ça ne vaut pas le coup. C'est ce que je dis à mes clients qui m'apportent des vieilles voitures pour une révision ou pour la peinture: les frais s'élèvent jusqu'à 5000 alors que la voiture ne vaut que 1000. Cet argent, il peut l'amasser pour en acheter une autre.

Après mes 3 ans d'apprentissage je suis resté chez mon patron j'ai travaillé avec lui pendant 15 ans ou 16 ans. Mon patron était content de moi, et moi j'étais content de lui. Je l'ai quitté en 1960. J'étais un mécanicien qualifié, j'étais le chef d'atelier, je secondais le patron au point de vue pratique sans m'occuper des papiers, je travaillais tout en contrôlant le travail des autres. Je ne me rappelle pas exactement mon salaire, environ 400/mois. Ensuite j'ai monté un petit atelier à Sfax, avec un capitaliste qui a apporté l'argent et le matériel nécessaire, moi j'étais le technicien. On a eu pas mal de clients.

A la veille de l'indépendance, je connaissais un ingénieur au service des eaux, qui venait chez moi. Beaucoup de français, d'italiens et d'étrangers ont quitté l'administration tunisienne, alors il m'a demandé de venir travailler avec lui. A ce moment, -là le travail dans la fonction publique était bien considéré; du fait de la paye stable, de la retraite assurée et du bon avenir pour toute la famille. En 1956, je suis rentré comme mécanicien; je faisais passer des tests à ceux qui venaient des autres régions, aux ouvriers qui voulaient travailler au service des eaux. Nous cherchions surtout à remplir tout le vide, à être à la hauteur de notre tâche et à nous montrer dignes de la responsabilité qui nous a été donnée. Effectivement, nous étions à la hauteur et nous avons assumé notre devoir. J'ai travaillé pendant 7 ans. Nous espérions beaucoup de l'administration mais nous avons été déçus. Je m'attendais à gagner 60 à 800, plus que dans le privé. Chaque fois on espérait des augmentations, des améliorations. Le pays était depuis peu indépendant; mais en fin de compte je n'ai rien obtenu. Entre temps je me suis marié, mes dépenses ont augmenté en conséquence, je suis venu à Tunis pour une association de 3 personnes. L'un a apporté le capital et les 2 autres le travail, nous avons ouvert un garage rue de Dijon.

Nous étions 2 à travailler dans le garage, le capitaliste ne participait pas. Nous avions un salaire, car nous étions présents, pour assumer la responsabilité du travail. Le capitaliste ne touchait aucun salaire, nous partagions le bénéfice à 3. En 1970, ayant eu un différent avec mon collègue, je l'ai quitté. Et j'ai ouvert ce garage; j'ai eu des difficultés pour l'avoir. Je me suis adressé aux agences, j'ai contacté des personnes, et j'ai payé un fond de commerce. Avant ce garage était plus grand. Il y avait l'atelier et plus loin le garage. Il appartenait à 2 propriétaires, le 1er avait l'atelier, l'autre le garage. Le 2ème local a été vendu; et j'ai loué le 1er pour en faire un garage. J'ai payé 8000 de fond de commerce; j'ai acheté du matériel, des outils mais pas de machines de précision.

Au départ je n'avais pas de matériel, je l'ai acheté au fur et à mesure, pour environ 6000. Malheureusement, il se perd toujours et il faut souvent racheter des outils.

(...) Nous ne travaillons pas à la chaîne, un jour un ouvrier peut faire les freins, un autre le rodage... Pour effectuer une révision de moteur, je mets un apprenti et son ouvrier, celui-ci démonte le moteur, le donne à l'apprenti pour le laver, pendant ce temps il voit les pièces qui doivent être changées ou vérifiées, par exemple la rectification du vilebrequin ou l'usure du cylindre, puis on refait le montage. Quelquefois, la personne qui a démonté le moteur ne peut pas le remonter car il faut un type plus qualifié pour le remontage que pour le démontage.

Le démontage dépend de la voiture mais normalement, pour démonter complètement le moteur et le déposer, il faut 12 heures. Par exemple pour la Simca 1501 il faut plus de temps que pour la Peugeot, la 204 est plus longue que la 404. La rectification des pièces se fait ailleurs. Le remontage dure au moins 24 heures. La révision de moteur demande donc 3 jours de travail effectif pour un ouvrier et un apprenti, mais les délais sont plus longs, au moins 6 jours, car il faut bien 3 jours chez le tourneur pour la rectification; ensuite le moteur doit tourner sur place entre 8 et 10h. On effectue également la révision des freins, on change les roulements des moyeux, on change les amortisseurs.

Pour faire un rodage de soupapes sur une voiture simple, il faut au minimum 8h, pour les voitures dont le moteur est à "arbre à cames en tête", c'est plus compliqué, il faut démonter la chaîne de distribution, régler les pastilles. Pour un moteur de Peugeot 404, 504 ou 403, il faut environ de 5 à 8 heures, pour une 204 ou 304, il faut 12 heures. Celui qui effectue la révision de moteur peut faire le rodage de soupapes. Je ne mets jamais 2 ouvriers sur un même travail sinon ils s'encombrent; de façon générale, sur une voiture ne travaillent que 2 personnes: un ouvrier et son aide.

Celui qui fait le rodage de soupapes fait aussi la révision des freins, le temps nécessaire dépend aussi des voitures, certaines sont compliquées, d'autres non; il faut en moyenne 8 heures.

Il y a également, les amortisseurs, les roulements de moyeux, la pose ou la dépose d'une boîte ou d'un pont. En mécanique, ce sont les principales opérations.

Pour déposer le pont d'une Peugeot normale, il faut 4 heures; sur d'autres marques c'est plus long, il faut enlever quelquefois des ressorts, en fait ça dépend toujours des marques, ça dépend aussi de l'ouvrier. En effet, un garagiste s'occupe parfois d'une seule marque de voiture; aussi l'ouvrier s'habitue, et quand il démonte cette voiture il peut gagner 1 heure. Au contraire quand il s'occupe d'une voiture pas très courante, il ira moins vite. Je m'occupe surtout des Peugeot, Renault, Simca et Citroën, Ford ou Opel.

La révision du moteur se fait tous les 100 000 km; à Tunis les gens roulent en moyenne 20 à 25 000 km par an; ce qui fait peu.

Les réparations les plus fréquentes concernent en fait les freins, les suspensions mais aussi les vis platinées, les bougies, les disques d'embrayage. Les gens en ville usent beaucoup les freins, d'autre part vu l'état des routes en Tunisie, les suspensions et les amortisseurs s'esquintent vite.

Quand le client sent que sa voiture ne tourne pas, par exemple elle ne tire plus ou elle bouffe de l'huile, dans de tels cas, il demande une révision de moteur. Il vient parfois parce qu'il n'y connaît rien, il a confiance, et il demande de regarder l'état de sa voiture; alors s'il faut une révision, vous la faites.

Aujourd'hui un client est venu en me disant que sa voiture ne tirait plus, il m'a demandé une révision de moteur, et j'ai constaté que sa voiture ne marchait que sur 3 cylindres, il a fallu changer une seule bougie pour qu'à nouveau elle marche. En fait il y a des signes qui annoncent la nécessité d'une révision. Par exemple, il y a une compression que se forme dans le carter, il y a un tube de reniflage, quand on voit que ce tube fait sortir de la fumée ou de l'huile, à ce moment il faut une révision de moteur, ou bien encore elle peut être trop bruyante ou bouffer de l'huile. Il existe des appareils: les manomètres que l'on fixe sur la bougie pour voir la compression de chaque cylindre.

Pour changer les disques d'embrayage il faut entre 8 et 12 heures, ça dépend des marques mais il faut toujours démonter et remonter le moteur. Le démontage est différent de celui qui doit être effectué pour la révision du moteur; en effet pour changer les disques on démonte le moteur mais pas entièrement; seulement les pattes, les câbles, les filtres et on le dépose; mais pour la révision, il faut le démonter complètement; il faut le vider.

Pour les 4 amortisseurs de la 404 par exemple, il faut démonter tout l'avant train car il fait en même temps fusée, ressort et amortisseur pour la 403 pour les Simca ou les Renault, il faut simplement démonter l'amortisseur et changer les disques.

Avec la circulation en Tunisie, on a toujours beaucoup de travail avec la carrosserie, ce sont les conséquences du doublage, du stationnement, il y a aussi les types saouls qui se trompent, et puis à la plage les voitures rouillent facilement surtout quand elles sont garées n'importe où. Pratiquement, tous les jours on nous apporte des autos à décabosser. Quelquefois certains clients n'ont aucun problème pendant 2 ans, et ensuite pendant 3 mois tous les jours, ils ont des pépins.

Le temps nécessaire à la peinture dépend de l'état de l'auto: une voiture propre sera peinte en 10 ou 15 jours, alors qu'une toute pourrie et accidentée peut demander jusqu'à 1 mois de travail complet pour la décabosser et pour la peinture; mais avant de peindre nous soudons les parties attaquées par la rouille, nous arrangeons les vitres de l'auto et les serrures. La préparation se fait aussi bien pour une seule auto que pour 4. Certains clients demandent simplement un voile, je ne

le fais pas parce que ça ne tient pas. Quand on lave avec une peau de chamois, toute la peinture s'enlève; c'est à refaire. Mais la préparation qui se fait avant la peinture, que ce soit pour un voile ou pour une vraie couche, est toujours la même. Cette préparation consiste à poncer puis à graisser la voiture mais aussi à la mastiquer; cela dépend de l'état de la voiture. Une fois prête, on la peint et au bout de 3 jours elle sera disponible; il faut encore ces 3 jours afin de monter les pare-chocs, les garnitures, les sièges, les accessoires; car pour la peinture, il a fallu tout enlever. On la passe au pistolet en 4 heures.

On peut dire qu'en moyenne, la tôlerie représente 50% de mon activité et la mécanique l'autre moitié.

En fait le travail n'est pas tellement fonction des saisons, chaque garage a peut être sa spécialité ou ses clients. Certains pensent que l'été est une saison meilleure car ils peuvent se promener; mais moi j'ai toujours un travail régulier. Quand le client arrive je lui donne un délai, s'il a confiance, il attend. Par exemple, pour la révision de moteur, si celui-ci donne des signes, il peut attendre quelquefois 5 000 km: le client contacte son garagiste et prend rendez-vous. Mais, de toute façon, il y a toujours un ouvrier réservé pour les urgences; par exemple une voiture de l'administration ne peut pas attendre; un directeur ou un docteur non plus; mais ceci est vrai bien sûr seulement pour un dépannage. Quand c'est plus grave, ils doivent laisser leur auto disponible.

La révision doit être une révision de moteur de A à Z, il faut démonter le vilebrequin, le rectifier si nécessaire, le déboucher, faire tout comme il faut. Certains clients n'ont pas beaucoup d'argent; et ils trouvent cette opération chère, mais nous sommes obligés de tout faire. Certains garagistes acceptent de faire une révision incomplète à cause de ces clients; alors que la révision coûte de 150 à 180 entre pièces et main-d'oeuvre; elle ne va coûter que 100D s'il ne fait que chemises et pistons.

Le prix de la révision d'un moteur essence à 4 cylindres normal varie de 50 à 60D en ne comptant que la main-d'oeuvre, celui d'un moteur diesel est de 80D, et pour les moteurs 6 cylindres ou pour ceux des camions c'est davantage. De plus chaque garagiste a son tarif;

en effet, moi je paye mes ouvriers à 20D par semaine, l'autre pourra payer le même ouvrier à 12D par semaine; ainsi les prix varient. Quoiqu'il en soit le minimum pour une révision de moteur complète est 40D sinon il n'y a aucun bénéfice, le maximum est 60D.

Pour changer un disque d'embrayage, il faut compter de 8 à 15D; pour le rodage de soupape de 12 à 15 dinars; mais pour les voitures à arbre à cames en tête, cela coûte un minimum de 25D, car il faut démonter la chaîne, faire la mise au point, régler les soupapes. Par exemple, sur une Fiat 125, le réglage des soupapes à la maison Fiat coûte 9D, le réglage des soupapes seulement, car c'est long et compliqué.

Sur une voiture française normale la révision des freins coûte de 12 à 15D.

En ce qui concerne les suspensions, prenons la 404, il faut 8h de travail et il faut compter environ 15D. La vérification des bougies vaut de 2 à 3D. Pour changer une chaîne de distribution, on demande de 3 à 5D sans compter toujours les fournitures. Je ne fais pas l'électricité.

Pour peindre un élément de voiture, il faut de 7 à 8D, quelle que soit la partie: porte, aile, capot. C'est le même prix car il y a compensation entre les divers éléments. C'est d'ailleurs ce que vous donnent les experts: l'élément est à 7D seulement pour la peinture, mais y compris la préparation (polissage....)

Les travaux de tôlerie dépendent du cabossage, parfois il faut rester 1 heure, mais parfois aussi 6. On calcule donc en fonction du temps que l'ouvrier a passé dessus. Quand on s'aperçoit que le tôlier ne peut pas redresser correctement l'élément, il faut le changer. Mais quelquefois, on ne peut pas retrouver cet élément et il faut le redresser. On ne peut pas dire le temps maximum qui peut être passé pour un tel travail. Quelquefois pour démonter une aile par exemple, c'est très long car on la trouve comme un chiffon et pour la sortir, si elle soudée, c'est compliqué.

Quand il s'agit d'un accident, le client nous paye d'abord, et il est ensuite remboursé par l'assurance. Dans certains cas, la réparation ne dépasse pas 12 ou 15D; alors les experts ne viennent pas constater l'état du véhicule, ils demandent un devis établi par le garagiste; le client vient le contacter; si l'assurance voit que le prix est normal elle dit au client d'aller faire réparer sa voiture, mais si le prix est anormal, elle envoie son expert. En fait, c'est l'expert qui juge;

il n'y a pas de tarif établi à l'avance. Il peut juger le nombre d'heures nécessaires pour chaque réparation; l'heure est évaluée à 600 ou 700 millimes.

Je n'ai pas de contact avec l'assurance, je n'ai de contact qu'avec le client et l'expert. C'est à l'expert d'évaluer le temps. Il compte 1D l'heure....L'expert sait à peu près le salaire journalier de l'ouvrier: 4D à 4D500 par exemple, donc le prix de l'heure est évalué à 600 ou 700 millimes environ. En ajoutant les frais du garage 100 millimes le tout revient à 800 millimes. Il vous laisse un bénéfice de 200 millimes par heure. Ce prix est le même partout... Pour la peinture cela dépend de l'état de la voiture. Parfois avec 50D vous pouvez peindre une voiture, parfois, il vous faut 200D... Je ne peux pas donner un prix comme ça. Il faut que je connaisse la voiture, son état. D'ailleurs s'il s'agit d'un de mes clients, il ne me demande jamais le prix à l'avance... Même l'état de ces voitures diffère; vous avez des amis 8 qui ne se ressemblent pas...

A mon avis, si la Tunisie veut progresser, elle doit chercher des locaux pour les petits garagistes. Ceux-ci peuvent payer par mensualités. Le Gouvernement peut même leur procurer des endroits en dehors de la ville, car dans l'avenir, la ville se salira de plus en plus; ceux qui ont des garages étroits travaillent dehors. Autre chose, les petits garagistes qui ne connaissent pas bien le métier et ont des petits garages, l'Etat peut les regrouper ensemble, choisir un technicien parmi eux (pas un étranger) qui prend la responsabilité; et ainsi ils peuvent former une société et travailler en parfaite entente. Ils peuvent se choisir entre eux et constituer de petits groupes. Tout ceci peut s'appliquer à ceux qui n'ont pas un matériel suffisant, un local conforme et les moyens nécessaires. Par contre, il y a des gens capables qui ont des garages mais pas une technicité suffisante. Ces gens-là peuvent ouvrir un garage entre eux, avoir un bon technicien parmi eux et se former entre eux, car une personne capable qui travaille toute seule ne se forme pas.

Je ne me suis pas adressé à des organismes qui traitent le problème

de la petite entreprise parce qu'il n'y a pas eu d'annonce ni dans la presse ni à la radio...

...Quand le propriétaire se présente chez moi, qu'il exige ses 2000, sinon il me chasse dehors, est-ce que je dois donner les 2000 ou les laisser pour payer mes ouvriers et gagner mon pain? Je ne peux pas. Alors quand je gagne, je dois lui donner ses 2000. Lorsqu'on me propose du terrain à 100 ou 150 le mètre carré, je ne l'achète pas. Qu'on me donne un petit lot. Qu'on groupe les petits artisans et qu'on distribue entre eux les gros lots. Voici par exemple 1 200 m² entre vous 3, 1 000 m² entre trois personnes...

Voilà ce que doit faire un garagiste qui achète un lot éloigné; il accepte ce lot et peut durant 6 mois laisser ouvert son ancien garage pour y accepter le travail sans l'exécuter... Il faut que les pièces se trouvent en abondance. Il faut que leur prix soit raisonnable, qu'une surveillance des organismes intéressés s'exerce davantage. Il ne faut plus qu'un fournisseur refuse de me vendre des pièces au profit d'un autre. Pourquoi cela? parce qu'il sait que moi je n'accepte que les prix réglementaires et normaux, alors qu'un autre accepte la marchandise même si on la lui vend plus cher. Je souhaite aussi que l'outillage soit moins cher. C'est le même problème que les pièces détachées... Une clé oubliée quelque part par l'ouvrier (comme celle-ci par exemple à 10500) et ce montant est le prix de la réparation.

Si Taïeb - Mécanique générale - Electricité -

Juillet 1978 - Banlieue Sud -

C'est à Menzel Temine, en 1950, que je suis entré en apprentissage dans un garage. J'avais 13 ans, je ne savais rien. Je n'ai pas fait d'études et il y avait beaucoup d'apprentis plus âgés que moi. J'apprenais la mécanique automobile et camion. Nous allions aussi travailler à Kélibia sur des moteurs de barque, de vieux moteurs de camions datant de la IIe guerre mondiale, des moteurs diesel. Peu à peu je prenais des responsabilités et je suis devenu aide-mécanicien. Je partais dans les vergers réparer de petits moteurs de pompe à eau : J'allais dans les fermes des colons pour effectuer des dépannages ; la plupart du temps, c'était en compagnie de mon patron : nous sortions travailler ensemble, et j'ai continué sur ce même rythme jusqu'en 1955.

En ce temps-là, il n'y avait pas d'horaire fixe : Il nous arrivait parfois de travailler 24 heures d'affilée pour satisfaire nos clients. Il y avait beaucoup de travail, et pourtant je ne touchais qu'une somme symbolique : 200 millimes par semaine. Pour tout dire, on ne s'était pas entendu sur mon salaire ; et par la suite j'ai voulu travailler à Tunis. Je suis venu ici pour rendre visite à des parents, mais j'avais bien l'intention de travailler ici. J'avais alors 18 ans. J'ai trouvé ce garage où je suis installé : Son ancien patron avait quitté les lieux et un Italien était sur le point de s'y installer : J'ai fait sa connaissance, j'allais y réparer ma bicyclette, nous parlions du métier et c'est ainsi qu'il me proposa de venir travailler avec lui. J'acceptais et je travaillais donc avec lui pendant 2 ans. Je touchais 6D. par mois, plus les pourboires de la clientèle, avec laquelle j'étais très serviable. On vendait de l'essence, on réparait les voitures. Pendant toute cette période, je travaillais en homme de confiance : je me chargeais de tout et mon patron avait une grande confiance en moi. J'étais en mesure de faire la révision des freins, le rôdage de soupapes, démonter et remonter un moteur, dépanner la clientèle à domicile, réparer les roues, faire un peu d'électricité. En fait j'avais la responsabilité du garage, vu la confiance qu'il m'accordait.

A l'aube de l'Indépendance, comme tout le monde, j'ai cherché à devenir fonctionnaire. J'ai fait une demande à la Société des Chemins de Fer où j'ai été accepté. J'ai commencé à y travailler en 1957. Comme test, on m'avait donné un moteur diesel à mettre au point. Heureusement, je connaissais ce genre de moteur et je m'en suis sorti à merveille : On m'a rapidement embauché. C'était surtout des Italiens avec lesquels j'ai travaillé, nous n'étions que 2 ou 3 musulmans. Je connaissais un de ces Italiens avant de venir travailler avec lui, dans la Société, et il m'a donné des conseils qui m'ont aidé dans mon travail. J'ai

travaillé une année comme aide-ouvrier temporaire 4e échelon : avant ma titularisation, j'étais payé 773 millimes par jour et je touchais 27 à 30 D. par mois. Après la titularisation, on m'a payé à 27 D. par mois, plus le déplacement et les heures supplémentaires. J'étais chargé de la réparation des camions "Berliet" ; puis on a acheté des camions neufs Mercedes et j'ai été chargé de réparer leurs moteurs et boîte à vitesses et freins. Ensuite, on a créé un service de transport de marchandises dans toute la République, et je me déplaçais chaque fois qu'un camion tombait en panne : Je me suis même déplacé jusqu'à Remada, au Sahara, car j'étais le responsable de ce secteur. En plus des camions, je réparais les voitures des responsables de la société.

J'ai quitté la Société en 1973 ; j'étais alors au 8e échelon. Je n'avais plus de possibilité de promotion, en raison de mon niveau d'instruction. J'ai pensé à mon avenir et j'ai cherché un autre travail, pour améliorer ma situation.

J'ai loué ce garage à la fin de 1971, sans pas de porte et sans difficulté. Je l'ai loué pour y travailler durant les heures creuses et les jours fériés. Le garage était fermé lorsque je l'ai loué, et j'ai donné une avance de 40D. au propriétaire (20D. de caution, 20 D. de loyer). J'ai fait une demande à la STEG pour avoir le courant électrique. J'ai voulu avoir une patente au nom de ma femme, étant donné que je travaillais dans une société. Mais on m'a répondu que j'avais le droit de l'ouvrir à mon nom, puisque je n'étais pas fonctionnaire. J'ai eu ma patente et j'ai commencé à travailler après les heures de travail : de 16 h. à 21 heures. Dans la société, j'étais toujours à l'heure, jamais je n'ai eu un retard ni une sanction quelconque, en 16 ans de travail, jusqu'à ma démission. J'ai continué sur ce rythme jusqu'en 1973 : J'étais fatigué, je travaillais dans la société le matin, et dans mon garage l'après-midi. J'ai alors décidé de ne plus mener les deux de front : Ou bien je fermais le garage, ou bien je démissionnais. Je touchais à ce moment-là 42 D. de salaire mensuel net, plus 11 D. d'allocations familiales et autres indemnités, cela faisait en tout dans les 62 D. par mois. J'ai demandé à la société un congé sans solde d'une année, pour me consacrer à mon travail et voir si ça marchait : auquel cas je continuerais, sinon je retournerais dans la société. On m'a accordé cette faveur : J'ai travaillé toute une année et ça a bien marché.

J'ai commencé avec un minimum de matériel : des clés, un cric, un chargeur de batterie, et c'est tout. Aujourd'hui, je suis mieux équipé : j'ai un chargeur de batterie plus grand, un compresseur, des clés plus modernes comme celle-ci qui est une clé dynamométrique que j'ai achetée en 1974 pour

30 D. J'ai 3 crics, un palan ... Enfin, tout le matériel nécessaire : Deux clés dynamométriques donc, une de 1 à 20 kg, l'autre de 5 à 50 kg pour les camions. J'ai acheté cette dernière, pour 50 D. J'utilise ces clés pour faire un travail propre, presque tous les jours. Le compresseur, je l'ai acheté en 1976 pour 30 D. J'ai aussi un appareil de précision pour vérifier la mise au point du moteur : Je l'ai acheté en 1977, pour 50 D., importé de l'étranger.

Je répare tous genres de voitures, essence ou diesel, sauf quelques voitures qui demandent une spécialisation, comme les DS, GS automatiques : Celles-là, je ne les accepte pas. A part ça, je fais la révision des moteurs, les freins, boîtes à vitesses, l'avant-train, la transmission : tout ce qui concerne la voiture. Je fais la mécanique générale, pas la tôlerie-peinture. Je répare tout, camions, tracteurs ... Rarement les camions : ça prend un mois, un mois et demi.

Vous savez qu'il y a beaucoup d'étrangers dans cette localité, et ils viennent faire faire une vérification de leur véhicule après 10 ou 20 000 km : Je vérifie d'abord l'avant-train, puis les freins, la transmission, la compression du moteur; on nettoie le carburateur, on change les vis platinées et les bougies; on vérifie l'électricité, on croise les roues, celles de l'arrière en avant et vice-versa, on règle les phares, on graisse les portes, etc... Nous avons plusieurs travaux de ce genre quotidiennement. Je travaille avec presque tous les étrangers d'ici : même des professeurs du Lycée Technique viennent chez moi. Parmi eux, il y en a qui ont amené leurs voitures à des maisons connues et qui sont revenus chez moi parce qu'ils n'avaient pas été satisfaits du service présenté. D'autres arrivant juste de l'étranger, viennent directement ici, envoyés par leurs camarades : Ils sont tous contents, satisfaits et n'ont aucune remarque à faire.

- Si Taïeb, je vois qu'il n'y a aucune voiture à l'intérieur du garage, et beaucoup sur le trottoir. Quelle est la superficie du garage, et n'avez-vous pas de difficultés avec la Municipalité ?

- Lorsque j'ai loué ce garage, c'était avec l'intention de n'accepter qu'une seule voiture à la fois, étant donné que je travaillais à temps perdu et les jours fériés : Il a 120 m² de superficie et peut contenir 2 voitures : Mais, vu l'exiguïté du local, on ne peut en travailler qu'une seule à la fois. Le maire m'a prévenu que je pouvais avoir 1000 m² dans une zone industrielle située entre ce village et la localité voisine, à 500 millimes le m², pour y construire un garage. Alors j'ai acheté ce lot de terrain pour 500 D. en 1975, et j'y ai construit ce garage de 165 m² couvert. Ca m'est revenu à 6000 D. : J'ai l'eau, l'électricité; il me reste quelques petits travaux à terminer. Il y a tout le

confort pour mes ouvriers : un vestiaire, une douche ; le garage est bien aéré ...

J'ai un ouvrier électricien qui travaille dans une société et qui, l'après-midi, vient travailler avec moi au pourcentage : On répare les dynamos, les démarreurs, les faux et l'électricité d'une manière générale.

En ce qui concerne le matériel électrique, nous avons un appareil pour vérifier l'induit, un ampèremètre pour vérifier la charge, une pince à scie, un appareil pour contrôler la charge des batteries : Je pense que c'est le nécessaire. L'électricité automobile ne demande pas davantage d'équipement. J'ai acheté ce matériel en 1975-76 pour 40 D. environ.

L'électricien vient tous les jours de 16 à 19 h, et s'il y a quelques petites bricoles dans le courant de la journée, je les fais moi-même : les charbons, une masse ; je change un induit, un relais, un bendix, etc...

J'ai 2 demi-ouvriers et 4 apprentis sur contrat. Les 2 demi-ouvriers font tout le travail, mais ils trouvent encore des difficultés : Ils ont toujours besoin de mon aide et donc on ne peut pas dire qu'ils sont des mécaniciens : On ne peut pas devenir mécanicien en 5 ou 6 ans. Si je confie un moteur à l'un d'entre eux, je le surveille de près, et si je vois qu'il a une difficulté, j'interviens pour lui expliquer comment on fait. L'un d'eux a été formé chez moi, je l'ai depuis 1972, et il touche 20D. par semaine. Il a passé une année comme apprenti, au cours de laquelle il percevait 5D. par semaine. Pour les apprentis que j'ai actuellement, ils perçoivent entre 5 et 6D. par semaine selon le travail.

Pour une révision de moteur, il ne faut 20 heures de travail. En général je m'occupe des achats de pièces détachées, étant donné que la plupart de mes clients sont des fonctionnaires. Je commence mon travail le matin, je téléphone aux vendeurs de pièces détachées afin qu'ils me préparent la commande pour 11 heures. Je descends à Tunis pour prendre ce que j'ai commandé le matin.

Pour une révision de boîte, il me faut 5 à 6 jours. Pour les freins, 1 jour ; pour le rodage de soupapes, 1 jour.

Je demande 70 D. pour la révision de moteur d'une 404 diesel, 25 D. pour la boîte à vitesse, entre 12 et 15 D. pour la révision des freins, 15 D. pour un rodage de soupapes.

En général, je ne travaille pas souvent sur les vieilles voitures, comme les Dauphine, les Aronde, les 4CV, les vieilles 2CV, parce que ce sont des voitures finies. Si je fais un travail soigné et que je demande 500 D., le client ne peut pas se permettre de payer une telle somme. Donc

je ne les accepte pas. Je ne veux pas faire un travail baclé, afin qu'il ne puisse pas dire que je lui ai volé son argent : Je lui dis franchement que je n'accepte pas ce genre de travail, parce que c'est une voiture qui demande beaucoup de temps, et je m'excuse auprès de lui. Il y en a qui se mettent en colère, d'autres qui me remercient pour le conseil. La plupart des véhicules que je répare ne dépassent pas l'âge de 10 ans; ce sont surtout des Renault, Peugeot, et quelques Mercedes.

Je trouve des difficultés pour acheter des pièces, surtout dans les maisons mêmes : Si vous trouvez de l'aide auprès du magasinier, vous devez faire la queue devant la Caisse. Par exemple, je préfère ne pas aller à la maison Peugeot, parce qu'ils sont toujours bousculés par le travail, et en plus, avec le manque de pièces, on n'est pas sûr de trouver ce qu'on demande. Il y a des magasins dont l'activité est de vendre des pièces et il est difficile d'y trouver ce que vous désirez.

J'ai démonté un tracteur, je n'ai pas trouvé les pièces nécessaires et il est encore là depuis 20 jours. Un autre camion Fiat, à cause de pièces de rien du tout que je n'ai pas trouvées, est encore ici depuis plus d'un mois : Il lui manque un joint de carter. J'ai une RIO dans le garage à cause d'un câble d'accélérateur que j'ai cherché partout et que je n'ai pas trouvé. Une autre voiture, une Simca 1100, est là depuis 6 mois, à cause du manque de pièces : C'est la voiture la plus touchée par la pénurie de pièces.

Je n'achète pas de pièces d'occasion, ni de pièces au marché noir : Je m'approvisionne auprès de magasins connus ou des maisons. Je n'accepte pas d'aller chez les ferrailleurs. Je ne veux pas perdre mon temps. Si le client s'en occupe, d'accord ; mon travail consiste alors à voir si la pièce est bonne ou mauvaise. Toutes ces pièces usagées que vous voyez dans le garage, je les remets au client lorsque la voiture sort du garage. S'il n'en veut pas lui-même, je les mets de côté.

La plupart des apprentis sont des apprentis qui n'ont pas réussi en sixième, et leurs parents viennent tous les jours me solliciter pour que je les prenne. Chaque fois je refuse.

La formation commence par le nettoyage des pièces. Par la suite, l'apprenti travaille avec un plus ancien, puis on lui apprend le démontage du moteur, et ainsi jusqu'à ce qu'il apprenne petit à petit. La durée de formation est la même pour tous les apprentis; c'est le degré de formation qui diffère d'un apprenti à l'autre : Il y en a qui sont dynamiques et je les encourage, et d'autres qui ne s'intéressent pas au travail (...).

A l'un de mes demi-ouvriers, je peux confier le montage d'un moteur, mais il ne le ferme qu'en ma présence afin que je vérifie si toutes les pièces sont bien montées ; je le contrôle de la même manière pour un rodage de soupapes. Avant de monter un moteur, il faut que toutes les pièces soient bien propres, étalées sur l'établi : Je compte les boulons, je vérifie toutes les pièces pour voir s'il manque quelque chose. Vous voyez par exemple ce moteur, bien couvert, nettoyé au pétrole et à l'essence. C'est le moteur d'une 404 diesel appartenant à un agriculteur de Radès. J'ai démonté ce moteur Lundi passé et on compte le terminer lundi prochain, c'est à dire en 3 jours.

J'ai rarement des difficultés avec mes clients. En ce qui concerne les révisions de moteur, je n'ai jamais fait monter un moteur pour le redémonter après quelques jours : Je vérifie bien le travail, et je veille à ce qu'il soit bien propre afin de ne pas avoir à le refaire. Si par hasard un client se plaint de quelque chose, et si c'est de notre faute, sans faire d'histoire, on se met à sa disposition jusqu'à ce qu'il soit satisfait. Si un client demande une garantie, je la lui accorde ; sinon, c'est une question de confiance. De plus, mes clients sont en contact permanent avec moi, ils connaissent mon travail, et s'ils ont le moindre doute, je règle la situation. La plupart de mes clients sont des étrangers : sur 3 voitures dans le garage, 2 sont étrangères et 1 tunisienne.

Pour les difficultés, il y a en premier lieu la main d'oeuvre. Je dois être toujours présent dans mon garage, sinon le travail ne marche pas : Ce sont des jeunes qui ne pensent qu'à jouer. Et ceux qui ont senti qu'ils commençaient à se débrouiller, ils ne pensent qu'à partir à l'étranger : Et si je recrute un nouveau, il me faut du temps pour le former : Voilà notre problème de main d'oeuvre. Ils rêvent toujours à l'étranger, à avoir une voiture, avoir un salaire plus élevé qu'ici. Ce n'est pas comme nous qui cherchions toujours à apprendre afin de pouvoir assumer par la suite notre responsabilité dans le travail.

Dès mes débuts, j'ai formé 3 apprentis : L'un travaille dans une société comme mécanicien, après 3 ans de formation (une année sans contrat, et 2 ans avec contrat). Je ne peux pas dire qu'il peut tout faire, mais dans la société il ne fait que le dépannage, parce qu'il est difficile d'être qualifié en 3 ans. Un autre est parti en Lybie, et les autres travaillent dans des sociétés, mais pas chez d'autres garagistes. Parce qu'étant bien formés, ils ont une rémunération plus élevée et n'ont aucun dérangement dans le travail.

En tout, j'ai formé 8 apprentis, à part ceux qui ne font que passer un ou deux mois.

Les apprentis déjà formés nous quittent pour chercher du travail dans des sociétés : C'est moins fatiguant, ils font la demi-journée le vendredi et le samedi, alors que moi, je travaille toute la journée, et même jusqu'à une heure tardive le samedi pour recevoir mes clients. Si je travaille le samedi, c'est parce qu'il arrive que je n'aie pas de travail dans le courant de la semaine. Vous savez, je suis dans un quartier résidentiel, mes clients sont connus, et je ne vous cache pas que j'ai des clients qui viennent même de La Goulette et des environs.

Ce qui nous ennuie pour la main d'oeuvre, ce sont les départs à l'étranger.

Il y a aussi autre chose : Ces apprentis connaissent le règlement de l'emploi et ils refusent de travailler en dehors de l'horaire normal. Dernièrement je m'étais mis en colère contre un apprenti et cela se passait devant des clients ; il a porté plainte à l'Inspection du Travail qui m'a convoqué pour me demander des explications au sujet de cet incident. J'ai expliqué au responsable que je l'avais fait dans l'intérêt de l'apprenti, et non pour le décourager. Il m'a répondu qu'ils étaient obligés d'entendre les deux côtés pour analyser la situation et connaître la vérité. Et puis si vous le renvoyez, il viendra ici au bureau nous embêter pour qu'on lui trouve une place dans un autre établissement. Je crois que ces jeunes doivent penser à leur formation et à apprendre le métier d'abord, avant de demander leurs droits. Ces jeunes qui ont terminé leur formation, au lieu de penser à créer un projet et se mettre à leur compte, ils ne pensent qu'à partir pour l'étranger : Ils ne savent pas que ce n'est ni dans leur intérêt, ni dans celui du pays.

Pour les pièces détachées, je suggère qu'on agrandisse les maisons de vente : Il y a toujours de l'encombrement et on n'arrive jamais à avoir tout ce qu'on veut à temps. En plus du manque de pièces, vous ne pouvez jamais trouver toutes les pièces dans un même magasin, il faut faire le tour de plusieurs et encore vous ne trouvez pas ce que vous cherchez. De nombreux magasins de vente de pièces détachées n'achètent que les pièces de valeur dans un moteur, les pièces qui coûtent 100 à 200 D., mais une toute petite pièce de 10 millimes, vous ne la trouvez pas. Or on ne peut pas monter une grosse pièce qui est chère sans cette petite pièce à laquelle les vendeurs ne s'intéressent point. Il faut qu'on importe les diverses pièces. Des fois, vous téléphonez le matin pour avoir une pièce, et à midi, lorsque vous y allez, vous ne la trouvez pas. Si vous demandez comment ou pourquoi, on vous

répond que ces pièces ont été écoulées avant midi. Je pense que la seule solution est d'importer en quantités suffisantes, surtout les pièces qui sont les plus demandées.

J'ai une voiture Morris qui est restée immobilisée pendant 2 mois et demi à cause d'un axe de culbuteur qui manquait. Pour ce genre de voiture, on ne peut trouver les pièces qu'à la maison Morris : Pourtant, et malgré la demande, ils n'ont pas voulu la commander.

Le plus souvent, le client ne sait plus si la pièce qu'il cherche existe ou non, car on peut tomber sur un vendeur qui fait son possible pour chercher cette petite pièce, ou même une autre qui peut la remplacer ; mais on peut tomber aussi sur un jeune vendeur qui ne prend pas la peine de se casser la tête pour chercher la pièce en question : il s'en va et revient pour vous dire qu'il n'y en a pas.

Ainsi dans les grandes maisons, les jeunes vendeurs contribuent à créer ces pénuries, et dans les magasins de l'Avenue de Carthage, les vendeurs ne sont pas intéressés par des commandes de ces petites pièces qui sont indispensables.

Il y a ici deux autres garages : l'un ne répare que les vieilles voitures, et l'autre ne répare que les voitures Volkswagen. Il n'y a pas de concurrence.

Je vais m'installer dans mon nouveau garage d'ici un mois ou deux. Je pense embaucher des ouvriers qualifiés du moment que j'ai du travail. Je pourrai employer jusqu'à 10 ouvriers dont 2 ou 3 aide-mécaniciens. J'ai une bonne réputation et je n'arrive pas à répondre à la demande de ma clientèle : Je peux vous affirmer que je n'accepte que le tiers du travail qui se présente.

J'ai pensé à acheter d'autre matériel, mais je n'ai pas les moyens. Je me suis mis en difficulté pour acheter ce terrain et construire le nouveau garage.

Je paye 80D. de patente, 150 D. d'assurance-accident du travail, incendie et responsabilité civile, 25 D. par mois pour la comptabilité, entre 15 et 20D. de téléphone par trimestre, 10 à 15 D. d'électricité.

Je paye 80 D. par semaine aux ouvriers. Je n'ai pas encore côtisé à la Sécurité Sociale (CNSS), étant donné que tous mes ouvriers sont des jeunes et que, en tant que patron, je n'ai pas le droit d'être affilié à la Caisse.

Il n'y a pas de saisons pour moi dans ce travail : Je travaille toute l'année.

Je pense qu'on a tout discuté ... Il y a quelque chose qui gênera ma clientèle : c'est l'accès à mon nouveau garage qui n'est pas goudronné. J'ai demandé à la municipalité où on m'a promis de le réparer, mais il me semble que non : il y a environ 200 m. entre la route goudronnée et le garage.

Je m'appelle Hassouna, né en 1939, père de 8 enfants. J'exerce actuellement le métier de mécanicien.

Dans mon jeune âge, mon père avait divorcé d'avec ma mère et s'était remarié. J'allais à l'école, mais je n'étais pas motivé. Ma belle-mère mit fin à ma scolarité, et à cette époque-là, mon oncle reprochait à mon père le fait que j'étais un enfant abandonné ; il me fallait apprendre un métier : Mon père, connaissant un certain Bel Hadj, installé comme mécanicien à Mahdia, lui parla de ma situation, et celui-ci accepta de me prendre. J'ai alors commencé à travailler avec ce mécanicien ; on m'avait surnommé "le chat aux cendres", car je me mettais sous les châssis des voitures. J'insistais pour savoir le nom de telle ou telle pièce. Dès mon jeune âge, j'avais hâte de connaître la mécanique.

J'avais 12 ans et je n'attachais pas d'importance à la saleté de la mécanique. Le garage était situé en dehors de la ville. Et enfin de semaine, mon patron me remettait 1D. ou 600 millimes, je ne sais plus. Je n'en voulais pas de ce salaire ; tout ce que je voulais, c'était que mon patron ne me charge pas des courses en ville, car j'y rencontrais des copains et je perdais du temps. Je voulais rester au garage et apprendre le métier.

Je m'étais donc mis au travail. Je recevais des coups, on m'avait même tondu la tête en plein hiver ...

Nous allions réparer des moteurs de barque et il arrivait parfois qu'une clef tombe par dessus bord et que mon patron italien m'oblige à la repêcher. J'ai souffert, mais tout ce qui comptait pour moi, c'était d'apprendre la mécanique. J'étais capable de démonter et monter certaines pièces, de les appeler par leur nom.

Je suis resté 18 mois en apprentissage. Mon patron tomba malade. Il n'avait pas de famille et je m'occupais de lui, de son appartement, de son ménage et sa toilette. De ce fait, quand il se fût rétabli, il me porta une grande estime. Moi qui savais à peine lire, il m'apprit à travailler sur le tour, il m'apprit la mise au point et plusieurs autres choses intéressantes. Bref, en 18 mois, je peux dire que j'étais formé, et ceci était un signe de reconnaissance du service que je lui avais rendu.

J'avais un cousin garagiste à Mahdia. Il me poussa à venir le rejoindre. C'est ainsi que je quittais mon patron et que je me mis à travailler sur des cars. J'étais demi-ouvrier et je faisais la réparation. Je n'étais pas en mesure d'effectuer une révision de moteur, mais j'étais capable de changer un roulement, un disque d'embrayage, etc... J'ai travaillé ainsi pendant 3 ans, puis il y a eu un malentendu et nous nous sommes quittés. Mon frère ayant ouvert un garage à Sousse, ma mère me contraignit à travailler avec lui.

Chez mon cousin, je travaillais pour 1D. par jour. Je m'occupais du service clientèle : Je réceptionnais les cars. Chaque fois qu'un car nécessitait une réparation, je l'effectuais, quitte à travailler jusqu'à minuit, jusqu'au matin même : Il fallait que le car soit prêt à rouler le matin. Il arrivait parfois qu'il n'y aie pas de travail pendant 3 ou 4 jours et que je fasse le receveur dans un car. Mais ma mère insistait pour que je travaille avec mon frère, à Sousse, me reprochant ma vie vagabonde à Mahdia ...

Je m'installais donc avec mon frère à Sousse : Ce n'était pourtant pas un étranger, mais je touchais 500 millimes par jour, tout juste de l'argent de poche. Deux semaines plus tard, je demandais mon salaire. Il refusa et ma mère trancha en m'expliquant qu'on devait se cotiser pour que mon frère se marie. Par la suite viendrait mon tour.

Je travaillai donc ainsi avec mon frère. Avec la somme qu'on avait économisée, il se maria et s'acheta une maison. Puis j'ai eu un accident avec une voiture, alors que je n'avais pas de permis de conduire : J'avais 19 ans et je fus conduit au poste de police : Je connaissais le commissaire et mon avocat me fit libérer sous caution. A ma sortie de prison, je demandai à mon frère un peu d'argent de poche pour acheter du tabac ; il se mit en colère : "Tu oses me demander de l'argent, alors que je viens de remettre 100 D. à l'avocat pour ta mise en liberté !" Je lui ai répondu qu'un accident pouvait arriver à tout le monde, mais nous ne nous sommes pas entendus, et je suis revenu à Mahdia pendant un an et demi, à travailler comme chauffeur sur un bateau, et à effectuer des réparations dessus. En mer, il n'est pas question de salaire : je recevais 2 parts puisque je faisais à la fois le chauffeur et le mécanicien. Après un certain temps, je me suis débrouillé un autre travail, sur les cordages, et ainsi j'ai eu 2 parts et demi. Mais au bout d'une année, j'ai réalisé que le travail en mer était pénible ; c'était difficile et j'ai arrêté ce travail. Je retournai donc à Sousse où un garagiste de ma connaissance me recruta en qualité de chef d'atelier.

C'était dans les années 1959 et je touchais 1D,200 par jour. Le frère du patron travaillait au garage, mais il n'était pas du métier; j'avais des clients de Mahdia et de Sousse.

Mon patron m'estimait beaucoup : Ce n'étaient pas des rapports de patron à salarié. Je ne cherchais pas l'horaire, et il arrivait parfois qu'une révision de moteur me maintienne jusqu'à minuit. Les clients repartaient tous contents.

J'ai travaillé ainsi durant 3 ans ; mais à chaque fin de semaine, il y avait le problème de la paye : Il ne me remettait pas tout mon salaire hebdomadaire, afin de me retenir. Aussi le lundi, je faisais la grasse matinée, et cela l'obligeait à venir me chercher à domicile, cependant qu'il remettait la différence de salaire à ma mère : Il n'avait pas le choix, car les réparations attendaient.

Si je l'ai quitté, c'est parce que je m'étais fiancé avec une jeune fille de Sousse ; mais ma mère ne consentit pas au mariage en raison de la différence de milieu qui lui déplaisait. Je ne pouvais lui désobéir. Alors, sous prétexte d'améliorer ma situation, je quittai Sousse pour venir m'installer à Tunis. Je travaillai alors avec les enfants d'Abdallah qui étaient mécaniciens au IVE Zouave à Tunis : Je touchais 1D,500 par jour et je logeais au garage. Cela a duré pendant 2 mois et demi : C'était pour fuir cette jeune fille. Puis je retournai à Sousse dans ma famille : Je ne voulais plus travailler avec mon frère, ni avec des particuliers. Je restai 2 mois sans travail, m'étant juré de ne travailler que dans une administration.

Une connaissance de Mahdia me proposa de venir travailler comme chauffeur au Ministère de la Santé. J'acceptai, étant donné que j'avais mon permis de conduire. Il me recommanda donc auprès du Docteur Aziz que je contactai à l'hôpital de Sousse et qui m'envoya au parc. Là, on me fit passer un test : C'était une voiture "Frégate" que je devais mettre en marche. En réalité, il s'agissait de plusieurs pannes : vis platinées, réglage de soupapes, masse à la bobine, carburateur dérégulé. J'élucidai ces différentes pannes et je mis la voiture en marche, au ralenti. Sur ce arriva le Chef du Parc qui s'étonna; il n'en croyait pas ses yeux et me demanda si j'étais mécanicien. Je lui répondis que je ne voulais plus faire de mécanique, mais uniquement de la conduite. En voyant mes mains, le Chef de Parc observa : Il s'agit de mains de mécanicien et non de chauffeur ! Enfin de compte, il me fit savoir que j'étais l'homme qu'il leur fallait, mais je

refusai de faire de la mécanique. Il en parla au Docteur Aziz qui me convoqua et essaya de m'influencer. Je tirai sur la corde : Le salaire de chauffeur était de 30 D. par mois. Pour la mécanique, je voulais qu'on m'en offre davantage. Le Dr. Aziz me proposa 35D./mois et j'acceptai. J'entrai donc au Parc, et là, je trouvai un stock de pièces d'occasion ... il y avait de quoi réparer le parc pendant 3 ans ... il y avait même des pièces à l'état neuf.

D'où venait cette gabegie ? Le chef mécanicien n'était pas du métier ... Il tâtonnait, pour détecter les pannes ... Il bricolait et il achetait des pièces jusqu'à obtenir un résultat ... Il achetait 20 à 30 D. de pièces pour n'en utiliser qu'une seule. C'était un bricoleur.

Au bout d'un certain temps, le Docteur Aziz se demanda si on faisait bien toujours des réparations au Parc, étant donné qu'il n'y avait plus d'achat de pièces détachées ! Il vint, accompagné du Chef de Parc qui lui expliqua qu'il y avait toujours une à deux voitures par jour et que Hassouna travaillait avec les pièces détachées achetées antérieurement.

J'entretenais de bonnes relations avec le chef-mécanicien. Je l'interpellais toujours : "Patron !" Il savait que j'étais du métier et ne s'interposait pas lorsque je lui faisais une remarque sur telle ou telle pièce qui était encore valable. Pour gagner notre pain, il fallait bien travailler en amis.

Après 6 mois de travail, le Docteur Aziz m'envoya à Tunis, au Ministère des Travaux Publics pour passer un examen de chauffeur-mécanicien. Mais au Parc du Ministère, situé dans le quartier de Madagascar, on ne voulait pas de moi parce que j'étais analphabète, et que pour accéder à la catégorie V, il fallait quelques bagages scolaires. Le Dr. Aziz fit des interventions auprès du service du personnel, leur expliquant qu'il voulait un praticien, non un théoricien. On me convoqua à nouveau. Je me présentai et on fit venir un secrétaire pour me poser des questions et enregistrer les réponses. Sur 100 questions, je me souviens avoir répondu correctement à quatre-vingt douze. Ensuite, je passai à la pratique : Il s'agissait de dépanner une Land-Rover ancien modèle : En examinant le moteur, je me rendis compte qu'il s'agissait d'un mauvais écoulement du carburant. Et effectivement, une tôle coinçait un tuyau d'essence sous le siège du chauffeur. Après avoir réglé la carburation et l'allumage, j'appelai le chef de parc qui était l'examineur, et d'un coup de manivelle, je mis le moteur en marche. Le chef magasinier qui était présent me félicita. Je leur expliquai que je

faisais la mécanique par amour. Puis nous fîmes un tour en land-rover avec le chef de parc. J'étais au volant : Il me demanda de freiner. Je m'exécutai et il fit la remarque que la voiture tirait à droite. Je n'étais pas d'accord : la voiture ne tirait ni à droite ni à gauche. Il réclama le volant et je le lui cédai. Il fit de la vitesse, freina brusquement tout en braquant le volant, et prétendit que le véhicule tirait à droite. Je m'étais rendu compte de son geste. Je lui demandai de redémarrer, de faire de la vitesse, de freiner brusquement en lâchant le volant. Ainsi fut fait et cela démontra que la voiture ne tirait ni à gauche ni à droite. Même si cela avait été le cas, lui dis-je, l'anomalie serait peut être venue du freinage et dans ces conditions, il aurait fallu un réglage des freins. J'avais commis une seule erreur : Après avoir amorcé un virage, j'ai changé de vitesse. Je donnai donc satisfaction à cet examen et je retournai à mon poste à Sousse. Au bout de 4 mois, le Dr. Aziz me convoqua et me dit de rejoindre Tunis pour passer un examen de mécanique en vue d'accéder à la 6e catégorie. Je me présentai à Tunis au parc situé à Madagascar. Il y avait là un Tchèque, je l'accompagnai et je me mis à travailler sur une boîte de vitesses démontée en pièces : Il s'agissait de la boîte d'un gros camion. Je n'avais jamais travaillé sur ce type de boîte. L'atelier pullulait d'ouvriers ... Il fallait monter cette boîte et c'était la séance unique. J'assemblai toutes les pièces ; je faisais tous mes efforts et rassemblai toutes mes connaissances. J'imaginai l'emplacement de chaque pièce, et je m'y retrouvai : Avant midi, la boîte de vitesses était montée. Je passai au bureau pour avertir le Tchèque. Il m'accompagna, vérifia la boîte, passa les vitesses, et en fin de compte, il me félicita. J'étais content, et les ouvriers-mécaniciens étaient abasourdis. Le lendemain, je travaillai sur un camion anglais : Je fis la mise au point du moteur, le réglage des soupapes et quelques autres bricoles. Après ces travaux, je passai au bureau du Tchèque qui me proposa de venir travailler avec eux à Madagascar. Je lui demandai un temps de réflexion. Et finalement je n'acceptai pas cette mutation parce qu'étant célibataire, je risquais d'être tenté par une vie vagabonde à Tunis. Je revins à Sousse. J'avais économisé un peu d'argent, ayant touché un rappel d'échelon : Je me suis alors acheté du mobilier et c'est en 1962 que je me mariaï.

Après 3 ou 4 mois, j'entretenais de bonnes relations avec mes beaux-parents qui habitaient Hammam-Lif et l'idée me vint de m'installer à Tunis. A Sousse, j'effectuais des heures supplémentaires, et chaque fois que

j'en totalisais un nombre suffisant, je prenais quelques jours de repos que je passais auprès de mes beaux-parents. Au cours d'une de ces visites, je contactai le Tchèque au Parc des Travaux Publics, à Madagascar. Il me proposa de travailler au Parc de Sousse parce qu'un des mécaniciens avait demandé sa mutation à Tunis. J'acceptai. Après avoir attendu un bon bout de temps, je me rendis chez le chef du parc de Sousse qui m'expliqua que le mécanicien que je devais remplacer avait encore beaucoup de travaux à terminer et qu'il fallait attendre que les 4 ou 5 camions qu'il avait démontés soient remis en état de marche.

Cependant, en dehors des heures de service au Parc, je dépannais des clients à mon domicile. Puis mon ami Sadok, le chef de gare, me demanda si je voulais travailler à Kasserine, comme mécanicien à la cellulose : Son ami le directeur était à la recherche d'un bon mécanicien pour un salaire de l'ordre de 120 D. L'offre était intéressante et je partais pour Kasserine dès le lendemain, muni d'une lettre pour le directeur. Le directeur me reçut et accepta ma candidature, en m'expliquant qu'il fallait que je me rende à Tunis passer un examen à la maison Berliet. Ce n'était pas possible de passer l'examen à Kasserine étant donné qu'il n'y avait pas de personnel qualifié pour cela. Je partai l'après-midi même : L'atelier de la rue du Ghana était spécialisé dans les tests obligatoires avant de se voir confier un camion Berliet. La maison Berliet prenait en charge les chauffeurs pendant quelques jours pour leur apprendre comment entretenir un camion, c'est-à-dire quels organes contrôler, quand effectuer les vidanges, etc... Je passai donc le test. Après 3 ou 4 jours, on me convoqua à Kasserine en me demandant de rejoindre mon poste dans les plus brefs délais. Mais comment faire ? Je n'avais pas terminé mon mois et qu'allait-il advenir de mon salaire ? Je me rendis à Kasserine où l'on m'apprit que j'avais réussi au test et qu'ils étaient contents de m'avoir parmi eux : Il fallait que je me mette au travail le jour même. Mais comment ? lui dis-je ; il faut que je démissionne du Ministère de la Santé, et puis il faut que je sache quel sera mon salaire, les conditions de travail, etc... Il me répondit que mon salaire serait de 50 D. plus une prime de 15 D. par mois. Comment ? Mais avant de venir, il était question de 120 D. et vous ne m'offrez que la moitié ? Il était impossible de donner un tel salaire à un débutant, mais dans 3 mois, mon salaire s'améliorerait si je donnais satisfaction. Et pour les heures supplémentaires ? lui ai-je demandé. Pour les heures supplémentaires, elles ne sont pas payées, mais récupérées sous forme de journées de repos. Mais je ne veux pas de journées de repos ! A Kasserine, il n'y a pas de plage pour se ballader. Je

suis là pour gagner l'argent de mon ménage. Je refusai donc l'offre et retournai à Sousse. Mon ami me conseilla de me faire mettre en disponibilité pour 3 mois et d'essayer à la cellulose pour voir les conditions de travail, tâter le terrain, et s'ils tiennent leurs promesses, s'il y a des encouragements. Mais le Dr. Aziz refusa catégoriquement de me mettre en disponibilité. Il ne voulait pas comprendre. J'abandonnai donc mon poste : Après tout, il y avait une différence de salaire de 40 à 65 D. Je partis donc travailler à Kasserine. Après une semaine, on me donna un studio où loger avec ma femme. J'y suis resté 4 mois. Je travaillais assez bien et je m'entendais avec le chef d'atelier. Je travaillais de nuit ou même le dimanche, s'il le fallait. Et lorsque je prenais un ou deux jours de repos, il ne courait pas derrière moi. Une année passa ainsi pendant laquelle je touchais 55 D. et une prime de 15 D. par mois. Je travaillai de tout mon coeur jusqu'au jour où je présentai ma démission. On me convoqua pour me demander des explications. Une année s'est écoulée, leur dis-je, sans que vous ayez tenu votre promesse, alors que de mon côté, j'ai tenu parole et j'ai donné entière satisfaction. Je ne suis pas de nature à me plaindre, mais si je mérite une augmentation, il faut me le dire, d'autant plus que vous me connaissez maintenant, après une année : les chauffeurs vous en parlent, l'administration le sait et connaît mon sérieux et ma capacité ; je me suis tenu pendant un temps, mais maintenant je donne ma démission. Alors on m'expliqua qu'il fallait patienter jusqu'à la fin de l'année, que j'aurais alors une augmentation de salaire et que ma situation serait régularisée. J'ai patienté pendant 5 mois, sans résultat. Mais il y eut une augmentation de salaire pour tous les ouvriers de l'usine, et j'en faisais partie.

De nouveau, je présentai ma démission. On me demanda ce qui me prenait puisqu'une augmentation de salaire venait justement d'intervenir. J'expliquai alors que l'augmentation avait touché toute la société, tous les ouvriers, et que cela n'avait rien à voir avec moi, puisqu'il s'agissait d'une augmentation générale. On essaya de me faire comprendre qu'après tout, j'étais un ouvrier. En fin de compte, ils me promirent une augmentation de salaire : le PDG qui était présent m'assura qu'on me donnerait une réponse.

Je retournai à mon travail, mais les choses se mirent à mal tourner. Le chef d'atelier partit et un nouveau, originaire de Mahdia le remplaça. On était presque voisins, et du même patelin. Instructeur de mécanique, il avait été licencié et venait s'installer à la cellulose. Je l'invitai et lui donnai des recommandations : Nous sommes du même village, nous nous connaissons bien, je suis un praticien de la mécanique et je suis meilleur que toi ; tu n'as qu'à

suivre mes conseils et tu réussiras. Nous serons comme des frères, ainsi que nous l'avons passé avec ton prédécesseur. Mais si tu te fies aux dires des gens, tu seras perdant. Cette discussion avait eu lieu chez moi. Pendant un soir, tout s'est déroulé normalement, mais brusquement, il changea de comportement. Il me confiait les durs travaux, alors que j'étais chef de section. Mais cela ne m'importait pas d'être chef de section ou chef d'atelier : ce qui m'importait, c'était de gagner le pain de mes enfants, de faire du bon travail ; je ne voulais pas m'immiscer dans les affaires d'autrui : J'évitais les responsabilités, je faisais tous les travaux qui me tombaient sous la main. Le chef d'atelier confiait des travaux à d'autres mécanos originaires de Kasr el-Djebel et ça ne marchait pas : J'en supportais les conséquences. Heureusement, au niveau de l'administration, ils tenaient un fichier : tout véhicule entrant à l'atelier avait une fiche sur laquelle étaient portées des indications telles que la date et les réparations à effectuer. Entre temps, il y a eu un problème et le responsable de l'usine m'avait chargé de réparer les camions sans laisser personne y toucher. Deux personnes avaient été désignées pour travailler sous mes ordres.

Mais un ingénieur qui travaillait à l'usine, fabriquait une barque de plaisance pour son agrément personnel, à partir d'un moteur Berliet. Il passait à l'atelier dans le but d'avoir des pièces détachées pour son moteur de barque. Il réclamait telle ou telle pièce, un bendix de démarreur pour tel camion, disait-il ; Vous voulez telle pièce ? lui disais-je. Signez un bon de livraison ! Il refusait car il savait que j'étais au courant de sa combine et il y avait donc ce problème de pièces entre nous deux, à partir du moment où j'ai été chargé de la réparation des camions. Il m'en voulait et il me cherchait, comme on dit.

J'avais la conscience tranquille et ne craignais personne. Mais il venait un jour que je ne plie à ses demandes.

A l'usine, j'étais chargé de la révision des moteurs, de la tôlerie-peinture (pas de l'électricité), et je rôdais les camions avant leur mise en service. Je chargeais le camion de pâte d'alfa et j'allais le décharger au port de Sousse, je faisais passer la visite technique du camion à Soussé et ensuite je remettait la clef au chauffeur, avec un camion bien en règle.

Il m'arrivait souvent de partir à Sousse sans convoyeur, alors je prenais ma femme avec moi pour lui faire changer d'air pendant 2 ou 3 jours. Un jour que j'étais à Sousse, le chef du service commercial me téléphona pour me dire de charger des barils de soude sur mon camion et d'en faire la distribution aux savonneries de Sousse à Monastir, et de Monastir à Mahdia. Je fis donc la tournée, bien que le camion n'ait pas eu ses papiers en règle : il n'y

avait pas d'assurance. Je ne considérai que le bien de la société ; quant à l'assurance, c'est elle qui en assurait la responsabilité. Je travaillai ainsi le Samedi et le Dimanche. Lundi, je rentrai à Kasserine, mais il y avait des inondations au niveau de Kairouan. Je rebroussai chemin et je fis le détour par Sidi Bouzid. J'arrivai à Kasserine à 3 heures du matin. Le matin même, je remettais le camion à la société, touchais mon salaire et prenais une journée de repos. Cette nuit-là, je m'en souviens, ma fille était tombée de sa poussette, elle s'était cassée quelque chose et ne faisait que vomir. Le lendemain, je m'absentai une demi-journée et fis des provisions pour tout un mois. J'avais une voiture de service et voilà que l'ingénieur en question me vit en ville alors que je faisais mes provisions. Il est passé au bureau et a demandé à ce que je reprenne mon travail avec un billet d'entrée. A la reprise du travail l'après-midi, je refusai : depuis 18 mois que j'étais dans l'entreprise, je n'avais jamais entendu parler de ça. Le chef d'atelier insistait : l'ingénieur le demandait. Mais j'ai travaillé le samedi après-midi et toute la journée du dimanche, m'expliquais-je. Rien à faire, il fallait passer par l'administration : Là, on me demanda un certificat médical. Je terminai la journée et le lendemain, je remis ma démission au chef d'atelier. Qu'est-ce ? me demanda-t-il ? Mon billet d'entrée ! répondis-je. - Mais c'est une démission ! - Un billet d'entrée ou une démission, c'est la même chose, lui dis-je.

Le chef d'atelier remit ma demande de démission à l'ingénieur qui écrivit en marge : Régularisez la situation de cet ouvrier qui n'est pas bon pour le travail. Un chauffeur prit ma démission pour l'apporter au service du personnel. Il était 8 heures du matin et je l'accompagnai. Le chef du service du personnel n'était pas arrivé et le conducteur partit chercher du café. A son retour, il n'avait plus ma demande de démission. Où est-elle ? lui demandai-je. C'est le chef d'atelier qui me l'a prise. Je me suis mis en colère. J'étais énervé, on se moquait de moi. J'allai voir le chef de l'atelier : Pour qui me prends-tu ? Va voir l'ingénieur ! L'ingénieur me renvoya au chef de service. J'allai le voir ; nous entretenions de bonnes relations. Il plaisanta : Comment se fait-il que tu sois encore en vie ? Je lui racontai tout. Regagnez votre travail et laissez tomber toute cette histoire ! Je veux ma démission, je ne veux pas travailler dans cette ambiance ! Accordez-moi un préavis d'une semaine, je ne veux plus rester ! Il me conseilla de reprendre mon travail et m'assura que dorénavant personne ne viendrait me gêner et que je serais entièrement responsable.

Je repris donc mon travail : Le chef d'atelier et l'ingénieur ne m'adressaient pas la parole. Je n'avais plus le goût du travail. Le 4 Août, je présentai ma démission et je rentrai à la STM, à Sousse. C'était en 1967. J'y entrai en qualité de chef de contrôle : Pour toute R4 qui sortait, je contrôlais le réglage des soupapes, et je faisais un essai sur 10 ou 15 km, puis je citais toutes les anomalies que j'avais remarquées. Je faisais le contrôle sur Berliet, Renault et Fiat. Dès mon entrée, j'étais au plafond hors catégorie 207. Un ouvrier-mécanicien qui travaillait depuis 5 ans à la STM s'en étonna et rouspêta auprès de l'administration.

Un jour que je revenais de Tunis avec un camion sur lequel j'effectuais un contrôle, je rencontrai un ancien ami qui avait travaillé au Ministère de la Santé Publique, et qui était devenu le Chef d'un centre de mécanique agricole près du Fahs. Il savait que j'étais dans la mécanique etc'est pourquoi il me proposa de venir travailler avec eux ; il y avait plusieurs avantages tels que le logement gratuit, et l'approvisionnement à moitié prix pour tous les produits agricoles du centre, ainsi qu'un bon salaire. Le travail concernait des engins agricoles ou des camions. J'acceptai, et je m'installai là-bas. Le salaire était de 50 D./mois.

J'effectuais les réparations tout seul. Après un mois et demi, alors que je travaillais sous un camion, sous le châssis, et que le chauffeur attendait que la réparation se termine, je m'étais fatigué, je me suis retiré de dessous le châssis pour reprendre mon souffle, pour me reposer. Et l'économe qui était à la fois responsable des ouvriers, avait constaté que je ne faisais rien : Il passa au bureau et me piqua la journée. Le contremaître vint m'avertir. Comment se fait-il ? Je suis payé au mois ou à la journée ? Suis-je un ouvrier sur un chantier ? Je passai au bureau. J'étais en colère. Je réclamai mon compte sur le champ. Un autre mécanicien qui était plus ancien que moi au centre, se présenta au bureau et expliqua au responsable qu'il s'agissait d'un temps de repos, qu'il m'arrivait parfois de passer des heures sous un châssis et que j'avais bien le droit de prendre un peu d'air pour récupérer. Il revint pour me dire : Allez, ne te fâche pas, la journée ne te sera pas piquée et dorénavant, on ne viendra plus t'embêter. Il m'avait défendu, il avait expliqué que j'étais un bon élément et que si on en doutait, on pouvait demander aux ouvriers. Je me remis à travailler avec tout mon sérieux. L'ayant constaté, ils décidèrent de m'envoyer chaque jour 15 élèves pour faire la pratique. Le directeur vint à l'atelier et le divisa en deux : une partie pour la théorie à mon ami, une autre partie pour la pratique, qui me revenait. Le Centre disposait de certaines voitures réformées : Je m'étais amusé avec les élèves à transformer une vieille 2 CV à 4 portes en une 2 CV

fourgonnette. Au Centre, on se moquait, on attendait et on se demandait comment j'allais mettre cette vieille 2 CV en marche. Ce qui fut fait. Le directeur du centre me proposa d'être instructeur technique. Je refusai, serrai ma ceinture, et mettais des sous de côté : C'était mes économies. J'étais content.

En 1968, les gens de la cellulose vinrent me solliciter : Ils tenaient à ce que je revienne. J'y retournai pour un salaire de 110 D./mois. J'y restai 2 ans. Entre-temps, la société vendit 2 voitures 2 CV réformées. Je pensai les acquérir, mais voilà qu'un ingénieur de la société installé à Sbeitla, me concurrençait. J'avais l'intention d'acheter ces deux véhicules, de les retaper, les repeindre et les remettre en état de marche pour les revendre. Cela, afin de pouvoir verser 540 D. d'avance pour l'acquisition d'une villa en location-vente à Sousse. J'adressai donc une demande à la société pour l'achat de ces deux voitures. Il fallait faire les offres sous pli fermé. En toute franchise, je vous avoue que l'agent chargé de la réception des offres m'a communiqué au dernier moment l'offre maximum. J'ajoutai 10 D. à cette offre et je remis la lettre. L'acquisition me revint donc. Je n'avais pas la somme suffisante : J'empruntai 100 D. sur un mois avec un intérêt de 50 D. Je passai à la caisse, mais on refusa. Le chef du service m'expliqua que la vente ne se fera pas sous pli fermé, mais aux enchères publiques. J'achetai donc la 2 CV à 240 D. aux enchères publiques, au lieu de 170 D. sous pli fermé. Une fois retapée, j'ai vendu le véhicule à Sousse pour 450 D. Je rendis l'argent à mon bonhomme : Comme une semaine seulement s'était écoulée, il ne m'a pris que 120 D. Je mis de côté la somme qui restait dans l'intention d'acheter la seconde 2 CV. Je passai au bureau pour demander des nouvelles de la vente. On me répondit que le second véhicule n'était pas destiné à la vente, que c'était l'ingénieur qui allait le prendre. Comment est-ce possible ? Cet ingénieur a une Mercedes, son épouse étrangère a une Mercedes, son père a 4 ou 5 voitures, et il a besoin d'une 2 CV. Le père de l'ingénieur nous rendit visite à l'usine ; on prit un café ensemble : Je lui parlais des voitures réformées, de ce que je voulais en faire. Le dimanche d'après, la 2 CV était mise en vente aux enchères publiques : L'ingénieur avait chargé un bonhomme de la lui acheter. J'étais au courant. J'ai fait monter les enchères jusqu'à 485 D. et la voiture lui revint. Apprenant la nouvelle que je l'avais brûlé, il m'injuria comme un cochon et il ne toucha pas à la voiture durant 3 mois : Il m'en voulait. Puis le PDG vint m'obliger à prendre le véhicule pour 480 D., mais je ne voulais pas du véhicule à ce prix. Un jour que j'étais à l'atelier à me rouler les pouces avec deux

ouvriers, nous n'avions pas de travail, le PDG passa et nous demanda comment il se faisait que nous étions sans travail. Il m'ordonna de le rejoindre au bureau. Je savais ce qui m'attendait, sur le chemin du bureau je rencontrai un chauffeur sur le point de rentrer à Tunis : Je montai avec lui et nous partîmes pour Tunis. J'avais un ami à Tunis à qui on avait vendu une Mercedes, et dépanné un camion. J'allai le contacter : Il me proposa d'ouvrir un garage en association. Je n'avais pas de fonds, mais il se chargerait de l'ouverture. Un de ses amis l'informa qu'il y avait un garage fermé depuis 2 ou 3 mois, avenue de Lyon (...). Le lendemain, on contacta le propriétaire qui posa ses conditions : 2000 D. pour le pas de porte, 30 D. par mois et un bail de 2 ans. Mon associé était d'accord, il remit le chèque et me pria d'aller en compagnie de ce dernier chez un avocat juif pour le contrat et pour l'association. Mais l'avocat s'opposait : il voulait que la durée soit de 18 mois avec un loyer de 35 D. par mois. Je refusai car il me fallait suivre les clauses de mon associé. Le propriétaire nous proposa de travailler sous son nom jusqu'à ce que ce juif d'avocat, chargé de la location, donne son consentement. En fait, pour consentir, il voulait une certaine part du pas de porte (500 ou 600 D.). J'en parlai à mon associé et je lui donnai tous les détails. Il fallait laisser le temps faire son oeuvre. Je m'installai au garage comme associé, on acheta du petit outillage pour 30 D. et j'empruntai le reste à un autre mécanicien de mes amis.

C'était vers 1968. Je me mis à travailler ; j'avais pas mal de sociétés comme clients : la cellulose, la Presse, ... et bon nombre de particuliers. Je remettais les chèques à mon associé : Il était à l'aise. Je lui parlais des villas en location-vente : Ce n'est pas un problème, disait-il, ni pour le logement, ni pour les articles ménagers. Ainsi, je laissai mes économies chez mon associé ; il m'inspirait confiance et j'avais la conviction que le jour où je voudrais acquérir une villa en location-vente ou acheter des articles ménagers, il n'y aurait pas de problème. Je travaillai ainsi pendant 9 mois, il y avait du travail régulier. Nous avons fait une recette de 1900 D. C'était mon associé qui tenait la comptabilité. On faisait les comptes chaque semaine. Au cours de cette période, mon associé eut une panne sur un camion OM. Et à la maison OM, il n'y avait pas les pièces nécessaires, mais un mécanicien de la maison lui proposa un marché dont il ne me parla pas. Mais il vint me contacter pour me demander conseil et me suggéra ceci : "J'ai un dépôt rue de Mahdia : On peut le transformer en garage. Nous gagnerons le loyer, et nous aurons le pas de porte". Je consentis de bonne foi, mais son chauffeur avec lequel je sympathisais, me prévint :

Attention ! Il te joue un tour, tu vas avoir les pieds dans l'eau : Sache où mettre les pieds et prends garde." J'avais confiance en mon associé, mais le doute commença.

Par la suite, mon associé me demanda s'il fallait céder le garage avec ou sans le matériel ; il m'apprit qu'il fallait s'attendre à la visite d'un acheteur, et qu'il fallait lui montrer le garage et le matériel. L'après-midi, mon associé revînt accompagné d'un bonhomme qu'il me présenta comme intéressé par l'acquisition du garage. Je me souvenais l'avoir déjà vu deux semaines auparavant. Puis il est ressorti accompagné de mon associé. Le soir après la fermeture, je rendis visite à mon associé qui détenait une boulangerie à Bab Saadoun, pour voir un peu ce qu'il racontait : "Ca y est, me dit-il, je l'ai liquidé à 1500 D., j'ai reçu un acompte de 500 D., il faut vider les lieux dans 3 jours et céder le garage au nouvel acquéreur". Mais comment céder le garage en 3 jours ? C'est de la folie, alors qu'il y a 4 ou 5 voitures dont les moteurs sont démontés pour des révisions. Que va-t-on faire avec les clients ? C'est prendre les choses à la légère : C'est impossible de vider les lieux dans les plus brefs délais, d'autant plus que les clients ne savent pas où nous allons nous installer une fois que nous aurons déménagé. Il fit la sourde oreille, prit sa voiture et démarra. Drôle de chanson ! Que faire avec les moteurs démontés ? Alors que la clientèle est habituée au garage ?

Les choses se sont très vite passées. Le bonhomme s'est présenté au garage pour verser l'argent ... Les dires du chauffeur de mon associé me revenaient en mémoire. Je m'attendais à un sale tour de sa part. Je regagnai mon travail, et voilà mon associé qui se présente et me dit : "Allez, prépare-toi ! Tu vas déménager au dépôt de la rue de Mahdia".

- "Mais comment cela ? Les moteurs sont démontés et la clientèle n'est pas au courant. Il faut prendre le temps de leur communiquer la nouvelle adresse. Je veux savoir aussi si vous tenez à ce garage, et si vous tenez à moi en tant qu'associé".
- "Je ne veux plus de ce garage, mais je tiens à toi."
- "Dans ces conditions, il faut aménager le dépôt de la rue de Mahdia, le transformer en atelier ; cela nécessite des travaux de construction d'un ou deux mois : Le temps de prévenir la clientèle de la nouvelle adresse du garage, de la sorte je ne perdrais ni mes clients, ni le garage".
- "Ne t'en fais pas ! Tu ne perdras pas ta clientèle. Je suis sûr qu'elle viendra à la rue de Mahdia".
- "Mais comment ? On vient à peine d'ouvrir il y a 9 mois et nous sommes toujours dans la phase qui consiste à attirer la clientèle .. Soyons francs ! Que voulez-vous exactement ?"
- "J'ai donné ma parole. J'ai vendu. Il faut quitter les lieux. Il n'y a rien à faire !"

- "Il n'en est pas question".

On allait en venir aux mains. Ce n'était pas une solution. Mieux valait faire les comptes et s'entendre à l'amiable.

Comment nous étions-nous entendus au départ ? Je perçois un salaire de 50 D. en contrepartie de mon travail à l'atelier ; on soustrait toutes les dépenses et les charges du garage, puis on divise par deux la recette. Pour les 9 mois écoulés, j'ai touché des acomptes de l'ordre de 400 D. On fit les comptes. Mon associé ne voulut pas reconnaître les 400 D. comme salaires. Il tenait à les inclure dans les charges et dépenses du garage, et diviser en deux après.

- "Comment ? Dès le départ, nous nous sommes entendus, et c'est bien moi qui ai fait travailler le garage, qui prend la peine de veiller, de tout faire ... Les 400 D., ce n'est rien d'autre que mon salaire."

J'ai essayé par tous les moyens de m'entendre avec lui. Mais rien à faire. Il était sur le point de me faire sortir par la force. Je laissai les apprentis au garage et je regagnai mon logis à Hammam Lif. Je revins accompagné de mes 4 enfants en les prévenant toutefois que si quelqu'un voulait nous sortir de force du garage, il faudrait l'attaquer avec une barre de fer. Je n'avais personne pour me défendre : Ce que j'ai ressenti, c'est que tout ce que j'avais fait durant ces 9 mois, avait été anéanti. Le voisinage nous plaignit et lui recommanda de nous entendre et d'arrêter les comptes. C'est un juge d'instruction de nos amis qui mit un terme à notre querelle. Il venait effectuer des réparations au garage, et c'était un brave type, compréhensif et confiant. Il trancha la dispute : J'encaissai 300 D. en espèces et j'emportais une voiture 403 évaluée à 200 D. Cela faisait 500 D., alors que j'aurais dû toucher 800 D. à peu près. J'ai pris tout mon matériel, j'ai restitué le matériel emprunté à mes amis, et j'ai quitté les lieux.

Je déposai tout le matériel dans le dépôt d'un ami à Radès et je restai sans travail. Mon frère qui m'aidait au garage, lui aussi resté sans travail, vendit la moitié du matériel du dépôt de Radès. J'avais tout perdu, y compris la clientèle.

Un parent qui travaillait à la STM m'y trouva un emploi. J'étais au service de dépannage. Les choses se passaient comme à la cellulose. Le directeur m'avait promis des augmentations au bout d'un mois, puis de 2 mois ... Toutes les portes étaient ouvertes.

En ce temps-là, je vivais à Hammam-Lif et je faisais le va et vient : J'étais fatigué et je voulais habiter tout près du lieu de travail, à Ben Arous. Du temps où je travaillais à Kasserine, j'avais acheté un logement pour 170 D., grâce à la vente de la 2 CV. Petit à petit, je construisais : Mon beau-père faisait le maçon, et on lui remettait 5, 10 ou 20 D. selon nos économies. Chaque fois qu'il avait le temps, il achetait la matière première et construisait. Pour une raison dramatique, j'ai été malheureusement obligé de vendre. J'en ai tiré 700 D. avec lesquels j'ai acheté un appartement en location-vente à Ben Arous. On y a habité 9 mois, je payais 11 D. par mois. Mais j'étais surmené : J'avais un travail fou, des dépannages à Bizerte, à Sfax, à Gabès. J'étais debout à 5 h. du matin. 50 D. par mois et 110 D. d'heures supplémentaires. On venait me chercher de nuit pour des dépannages. Mais j'eus des surprises. Je faisais cela dans l'intention d'avoir une augmentation de salaire, et d'éviter de faire autant d'heures supplémentaires. Ce qui comptait pour moi, c'était de travailler pour élever mes enfants et assurer mon avenir.

Lors de l'épidémie de choléra, le patron m'avait envoyé à Douz (confins du Sud Tunisien) pour un camion en panne de boîte de vitesses. Une telle réparation prenait 4 jours en atelier. Je l'ai faite en 2 jours sur le sable brûlant, sous un soleil de plomb, avec la chaleur du sirocco et avec la crainte de l'épidémie de choléra (on voyait des personnes atteintes de choléra prendre la direction du dispensaire sur des arabas). J'en avais marre, j'étais sur les nerfs, je menais une vie infernale : On m'avait beaucoup promis sans rien me donner.

De retour à Tunis, je priai mon beau-frère de m'écrire une lettre de démission. A l'atelier, le chef me demanda si j'étais bien allé à Douz, il s'étonna de me voir revenir en un temps record : il pensait que le dépannage aurait pris une semaine au moins". Le camion est en état de marche et voici les pièces défectueuses", lui dis-je. J'en vins à ma situation et lui demandai s'il fallait toujours attendre. Pour le moment, il n'y a rien à faire. Même moi, en tant que chef d'atelier, si je réclamaï une augmentation, elle serait refusée". Dans ce cas, voici ma démission !". Je terminai la journée, remis l'outillage à l'atelier : rien ne manquait. Et le lendemain, j'étais sans travail et arrivai à Hammam Lif auprès de mes beaux-parents. J'avais remarqué que le garage où je suis installé actuellement était toujours fermé. Je me suis adressé au forgeron d'en face qui le détenait et vendait des pneumatiques en association avec un Français. Je lui proposai l'ouverture d'un garage en association. Il était d'accord sur le principe, mais exigeait 40 D. de loyer par mois. Nous ne nous étions pas entendus sur le loyer. Je savais qu'il recherchait trop son intérêt, car en ce temps-là, il ne payait que 20 D./mois et le propriétaire le poursuivait en justice pour qu'il cède le garage. Je

passagers constituent la majorité de ma clientèle : pour changer un roulement, une courroie ou une vis platinée ; ça prend une demi-heure ou une heure de travail. Un joint de culasse, ça prend une journée de travail parce qu'il faut descendre la culasse à Tunis pour le surfaçage, alors que le travail ne demande que 10 minutes environ. Et cela me gêne de voir des passagers en route vers Sousse, Sfax ou Gabès obligés d'attendre. De même, je préférerais ne pas me déplacer à Tunis, ne pas quitter mon garage, mais je n'ai pas le choix.

Pour ce qui est des petites pannes, je les effectue, quitte à utiliser des pièces usées. Mais une bielle coulée, cela prend du temps. Des gens de Djerba et de Ben Gaardane me connaissent, ils savent que mes prix sont populaires, que je ne demande pas trop. Je ne suis pas du genre à sauter sur les occasions.

Il arrive parfois que les clients n'aient pas de quoi payer : ils laissent alors leur carte d'identité, leur passeport ou leur roue de secours et reviennent me payer en me remerciant.

Pour une révision de moteur à essence tel que 203, 403 ou 404, je prends 30 D. de main d'oeuvre. Mais il y a des clients qui ne payent que 25 D. Pour les moteurs diesel, je prends 35 à 40 D. Pour garder une clientèle, il ne faut pas être exigeant.

Avec 3 apprentis, une révision de moteur prend 4 jours de travail, ou bien, pour certains véhicules dont les pièces détachées manquent, ça prend 15 jours à 1 mois. Je prends la peine de chercher les pièces, mais en fin de compte, c'est au client d'aller les chercher à la ferraille, à Sousse ou à Sfax. Pour les Peugeot, les pièces ne manquent pas. Elles manquent pour les Austin, Renault 16, Simca.

J'ai démonté un moteur d'Austin sur lequel il n'y avait plus de compression ; les pièces manquent, et j'ai donc remonté le moteur avec les anciennes pièces. Quel prix vais-je demander ? Le client trouvera toujours trop cher ce travail, alors que le moteur a été démonté pièce par pièce.

Nous avons un vendeur de pièces détachées à Hammam-Lif, mais les prix pratiqués sont plus chers qu'à Tunis. Pendant mon absence, les apprentis dépannent des clients. Ils perçoivent 1 D. ou 500 millimes et ne m'en parlent pas. J'ai donc changé de politique, je ne vais plus chercher les pièces détachées : C'est au client de me les procurer. Je

ne veux plus bouger du garage. De plus, vous présentez des factures d'achat de pièces détachées aux clients : Ils savent qu'on fait une remise de 10 % aux mécaniciens et ils ne veulent pas payer la totalité de la facture ; pourtant ils savent bien que j'ai dépensé de l'essence pour trouver ces pièces. C'est intéressant d'acheter des pièces détachées pour une somme de 100 D., pour une révision de moteur, mais pour des petits achats de 10 D., ce n'est pas intéressant du tout.

En mon absence, des clients se présentent pour une révision de moteur, et il n'y a au garage que des apprentis ou des demi-ouvriers : Ils partent voir d'autres garagistes.

Les gens de passage qui tombent en panne tout près de mon garage sont obligés de venir réparer chez moi. Une personne de passage m'a ainsi joué un sale tour : Je lui avais effectué une révision de moteur, et j'ai acheté toutes les pièces nécessaires avec un chèque du client, en priant le fournisseur d'attendre 4 jours pour le virement, mais le chèque était sans provision et j'ai été traduit devant la Cour. Actuellement, je n'admets plus de chèque.

Ce qui me manque, c'est un capital. Il me faudrait 3 à 4000 D. 2000 D. pour acheter des voitures d'occasion aux enchères publiques. Je pourrais acheter un lot de voitures, les retaper pour les revendre ensuite. Alors je pourrais me passer de la clientèle, car pour mon garage, il n'y a que des gens de passage. On travaille tant qu'il y a des pannes, mais quand il n'y en a pas, comment payer les ouvriers ?

Autre problème : la plupart des clients ne veulent pas voir d'apprentis travailler sur leurs véhicules. Comment vont-ils donc apprendre, ces enfants ? Si j'en avais, ce serait sur mes propres voitures. Je me suis querellé avec des clients à ce propos. Mais je suis entièrement responsable : Tout véhicule subit un contrôle de ma part et il n'y a pas d'écrou desserré ou autre chose ...

Les véhicules que je répare n'ont jamais moins de 7 ou 10 ans. Ce sont des occasions. Les clients qui ont des véhicules neufs ne viennent jamais chez moi. Alors qui vient ? Soit des clients qui connaissent mes capacités, soit des passagers.

A propos de la ferraille, je voudrais remarquer que les pièces détachées à l'état d'occasion se vendent aussi cher que les pièces neuves.

Je suis de nature austère, et pour les apprentis qui portent un intérêt particulier à leur métier, je les aide et je les considère comme mes enfants, non comme des employés. Pour les autres qui sont paresseux ou inactifs, je les dresse à coup de trique.

Parmi ces apprentis, certains sont devenus des hommes, d'autres ne sont pas restés plus de 2 jours ou d'une semaine.

Des parents viennent rouspéter parce que leur gosse a été frappé et je leur réponds simplement : "Gardez-le chez vous ! Nous sommes ici pour travailler et non pour plaisanter ; ici, ce n'est pas la plage, ni l'avenue !"

Depuis l'ouverture, j'en ai formé 15 qui travaillent maintenant dans des sociétés. Aucun n'est resté. Ils ont été formés en 18 ou 24 mois. Certains atteignaient jusqu'à 6 D. de salaire par semaine.

Au départ, ils sont chargés du nettoyage pour prendre contact avec le métal. Par la suite, ils assistent au démontage d'un moteur, et ceux qui sont curieux veulent apprendre le nom de telle ou telle pièce. Il faut qu'ils assistent aussi au montage du moteur, pour voir les différentes phases. Pour remplacer un roulement, par exemple, il faut qu'ils soient présents pour voir le mécanisme, comment l'enlever, comment le remettre en place. Petit à petit, jusqu'à ce qu'ils apprennent à démonter ou à monter un carburateur, un ressort, une culasse, faire un réglage de soupapes, démonter une boîte de vitesses. Jusqu'au jour où ils sont chargés de faire ces opérations eux-mêmes, et même la révision de moteur : Pour cela, il faut qu'ils aient assisté à 10 ou 15 révisions au moins. Je suis présent et tout se passe sous mes yeux et sous mon contrôle. Pour les apprentis qui progressent et assimilent plus vite que les autres, leurs parents n'en reviennent pas et sont contents. Pour d'autres, c'est la ceinture qui les dresse et leur montre le droit chemin. Je sais ce que c'est : ma belle-mère ne m'a pas gâté et c'est comme ça que je suis devenu un homme : Pour les apprentis, c'est la même chose, il ne doit pas y avoir de fils à maman. A ce propos, je remercie mes patrons qui m'ont dressé. Si on ne se montre pas difficile, sévère, on n'obtient aucun résultat. Or il y a des apprentis qui sont intelligents, il suffit de leur jeter un regard pour qu'ils comprennent.

Ils oublient souvent une cale de moteur, ou une cale de réglage. Je les préviens à l'avance : Faites attention à tous les écrous. Je veux que rien ne soit perdu ! Avant de démonter un moteur, prenez un récipient où mettre les pièces et les écrous, avant de penser aux clés. Ne jetez rien par terre ! Au montage, je constate la disparition de certaines rondelles, de certains écrous, je ne vais pas sourire à mon bonhomme ; c'est une gifle qu'il reçoit en réponse, pour qu'il apprenne à s'organiser. Je me souviens d'une bastonnade que j'ai reçue de mon ancien patron : On avait démonté une culasse et je me suis amusé à enlever la crasse d'huile sur les pistons (calamine), ce qui fait que le moteur allait consommer de l'huile.

Je n'ai recruté qu'un aide-mécanicien, il est resté 10 mois, nous ne nous sommes pas entendus. Il se saoulait chaque soir avec les pourboires qu'il recevait de la clientèle, et qu'il volait en mon absence (...). Je me suis dit alors qu'il n'était plus question de recruter d'aide-mécaniciens. Avec les apprentis, on peut s'en tirer facilement. Mieux vaut réparer un véhicule par jour avec l'aide d'apprentis que 3 véhicules avec de pareils ouvriers. Le payer 3 D. par jour, ne pas tenir compte des absences et des jours fériés, pour vous faire insulter ...

C'est l'Etat qui, à mon sens, assume l'entière responsabilité de la concurrence : Du jour au lendemain, on constate l'ouverture de garages avec 4 clés pour tout outillage et une main d'oeuvre non qualifiée. Je reçois des clients tunisiens, lybiens, français ; ils s'en vont contents et j'en suis fier pour ma renommée. Mais chaque fois que je me trouve en présence d'un véhicule sur lequel je n'ai pas travaillé, je refuse simplement et catégoriquement de faire la réparation. Les propriétaires de voitures se plaignent, après les avoir amenées à réparer dans d'autres garages. Je me demande pourquoi on leur donne des patentes. A mon avis, on ne devrait donner de patentes qu'à des mécaniciens qui détiennent leur CAP ou qui sont reconnus par un comité de professionnels. Remettre son véhicule qui vaut entre 2000 et 10.000 D. entre les mains de jeunes gars, je ne trouve pas cela sérieux. Ils ne savent pas mettre une courroie, ou la chaîne de distribution sur les modèles récents ... Avant de placer la courroie, il faut faire la mise au point ... La responsabilité incombe à l'Etat ... Même en ce qui me concerne, un recyclage serait nécessaire.

La première difficulté concerne le matériel : Il faut des clés spéciales pour roulement, pour chaque type de voiture. Et non seulement elles sont rares, mais encore elles sont chères. Prenez l'exemple de la 204, l'embrayage ne s'enlève qu'avec l'arrache correspondant. Je l'ai cherché peut-être 20 fois. En Tunisie, il se vend à 60 D., alors qu'en France, il ne vaut que 20 D. Avec un vieil arrache, j'ai fait une imitation et je me débrouille. Pour les pièces détachées, il y a beaucoup de problèmes. Prenez l'exemple de l'Austin ; si on remonte le moteur avec les anciennes pièces, il consomme de l'huile.

Pour la clientèle, il y a deux catégories : une qui vous encourage, et l'autre qui vous dégoûte du travail. Vous effectuez telle opération

sur un véhicule, vous en prenez le plus grand soin, vous demandez 10 D., et propriétaire ne vous en donne que 5 D. Pour un autre, vous vous entendez sur un travail bien défini, un rôdage de soupape à 10 D. par exemple, et ensuite il vous demande de vérifier les freins, de jeter un coup d'oeil au radiateur et au lève-vitres qui ne fonctionne pas, etc... etc... Mais nous nous étions entendus sur un travail bien défini et non sur une révision de carrosserie ! Quel rapport y a-t-il entre un rôdage de soupapes, une soudure et un lève-vitres ? Il m'est arrivé de renvoyer plusieurs clients : Ils font une révision de moteur, et ils m'embêtent tout un mois pour un pont arrière ou je ne sais quoi, une boîte de vitesses ... On rencontre ce genre de clients ... Avec les mécaniciens italiens, les choses se passent autrement : Ils effectuent une réparation, dressent une facture, encaissent l'argent, et tout s'arrête là.

J'ai une dette continue avec la clientèle ... J'ai même des traites : Je consens des facilités de 30 à 40 D. par mois, depuis un bon bout de temps.

C'est en été qu'il y a le plus de travail : Vu la saison, les véhicules chauffent et généralement, le joint de culasse se détériore. De plus, c'est après les campagnes agricoles que les gens se permettent de réviser ou de repeindre leurs véhicules. En fin d'année, les salariés touchent des primes ou le 13e mois, et ils effectuent des réparations sur leurs véhicules.

Il y a 2 ou 3 mois, je n'arrivais pas à faire une recette de 2 D. par jour ... Malgré cela, je ne débauche aucun apprenti ... Il m'est parfois arrivé d'emprunter pour payer mes ouvriers. Je ne peux pas obliger les ouvriers à se reposer. Aux temps morts, ils s'entendent entre eux, et ils font 2 équipes qui se reposent 2 jours à tour de rôle avec leur consentement.

C'est pendant les 3 mois d'été que je travaille le plus.

Je voudrais bien construire un garage où le travail se fait à la chaîne, mais les moyens me manquent. Si l'Etat nous aidait, c'est-à-dire s'il nous consentait des crédits, au lieu de faire travailler 5 ouvriers, je pourrais en faire travailler 25 ou 30. Ce serait intéressant : Chaque véhicule aurait une fiche où l'on mentionnerait les travaux effectués : tôlerie, électricité, mécanique : C'est le travail organisé : Or, pour l'année 1978, je gagne à peine de quoi subvenir aux besoins de mon ménage et payer mes ouvriers. Parfois j'ai envie d'aller travailler dans une société; on m'offre 150 D. par mois et tous les ennuis de la clientèle et du cahier de charges disparaissent. En définitive, pour revenir à ce que je disais tout à l'heure, avec un fond, je pourrais travailler en achetant des voitures

pour les rénover et les revendre, je pourrais même acheter des pièces détachées pour éviter les déplacements à Tunis. Le travail serait meilleur. D'autant plus que j'ai démarré à zéro et que j'ai emprunté un petit fond pour l'ouverture.

Je paye 50 D. de loyer pour une superficie de 100 m2 environ. 300 à 400 D. de patente par an, 40 D. d'assurance incendie-vol et accidents du travail, 35 D. par trimestre pour la Sécurité Sociale, 6 à 8 D. tous les 2 mois pour l'électricité, 2 D./trimestre pour l'eau. C'est un ami qui tient la comptabilité pour une rémunération symbolique. Pour la main d'oeuvre, c'est de l'ordre de 25 à 30 D. par semaine.

Je saisis cette occasion pour solliciter de l'Etat une aide et l'octroi d'un terrain en zone industrielle avec toutes les garanties. C'est un démarrage pour nous, et une ouverture pour les jeunes qui apprennent un métier.

Avril 1978

J'ai passé 10 ans entre le moment où je suis entré en apprentissage et le moment où j'ai commencé à travailler pour mon propre compte.

J'ai actuellement 33 ans ; je suis marié et père de 4 enfants et j'habite près de mon père à La Manouba.

Je suis entré en apprentissage à l'âge de 13 ans, et j'y suis resté pendant 4 ans et demi. J'étais allé à l'école jusqu'à la 6ème année primaire, et je l'ai quittée avant de passer la sixième.

C'est poussé par mon père que j'ai choisi ce métier : C'était un fellah, il avait un camion et m'emmenait souvent avec lui. J'ai donc toujours eu l'idée de faire de la mécanique, dès mon plus jeune âge. C'est à Tunis que j'ai fait mon apprentissage : Je suis resté 2 ans dans un premier garage ; j'avais toujours à l'esprit d'apprendre chaque jour quelque chose de nouveau. J'ai débuté en faisant de petites commissions, le nettoyage, le portefaix ... Ensuite, j'ai appris le rôdage de soupapes, l'allumage, les vis platinées, l'alimentation en carburant ... Je touchais 300 millimes par semaine au cours de ces 4 années et demi d'apprentissage.

La première année, j'ai appris les petites bricoles, et les 3 années et demie suivantes, les choses plus sérieuses.

Au bout d'un an, le patron me confiait des réparations sérieuses que j'exécutais tout seul ; par exemple je démontais et remontais seul un moteur. Au bout de 2 ans, j'avais acquis les principes de la mécanique sur une base solide. C'est à dire que lorsque le patron me confiait un travail, je savais à l'avance les étapes à suivre et les difficultés à surmonter.

Généralement, quand un patron remarque un apprenti qui veut apprendre, il s'intéresse lui-même davantage à ce gosse. Car, que demande le patron à un apprenti ? Qu'il exécute le travail qu'on lui confie et qu'il le fasse correctement.

L'apprentissage d'aujourd'hui diffère de celui d'autrefois : Avant, quelques patrons aidaient les bons apprentis qui voulaient apprendre ; ils leur confiaient même du travail. Et c'est un tel principe qui me fut appliqué par mon ancien patron, et que j'adopte moi-même vis-à-vis de mes apprentis.

J'ai quitté mon premier patron parce qu'il s'était débrouillé une place dans une société et qu'il nous avait confié le garage, ne venant nous voir que les après-midi. Comme il n'était pas là tout le temps, j'ai préféré le quitter et aller travailler chez un autre toujours présent, afin de consolider ma formation et apprendre davantage.

Le premier patron avait préféré aller travailler ailleurs parce que le garage était petit, et sa capacité de travail restreinte : au lieu d'accepter 10 voitures, il ne pouvait en prendre que deux seulement. Ses moyens étaient donc limités et il a trouvé un travail stable qui lui convenait dans une boîte qui lui assurait une retraite ... Enfin ! Chacun cherche ce qui lui convient ...

J'ai donc 17 ans de travail dans le métier. Après les 4 années et demie d'apprentissage, je suis allé travailler chez un garagiste italien pour une période de 3 ans, comme ouvrier qualifié : J'exécutais le travail que mon patron me confiait. Chaque matin, je prenais ma caisse à outils et la feuille sur laquelle le patron avait inscrit le travail à faire. En principe, c'était le patron qui réceptionnait les voitures et déterminait pour chacune le travail à faire. Une fois le travail terminé, le patron passait pour essayer la voiture. Quelquefois, lorsqu'il avait beaucoup de travail, il appelait l'ouvrier le plus qualifié pour aller voir et déterminer les réparations à faire. Mais quand il n'avait pas de travail, il préférait toujours que ce soit lui qui ait le contact avec le client et ausculte la voiture. Je pense que ça ne l'arrangeait pas de décharger un ouvrier du travail qu'il était en train de faire, surtout s'il s'agissait d'un travail difficile. Faire perdre une heure, deux heures ou une demi-journée à un ouvrier, cela n'arrange pas un patron.

La dernière semaine que j'ai passée chez cet italien, je gagnais 15 D.

Ensuite, je me suis associé avec une personne qui avait un garage mais n'était pas du métier. C'était un grand garage : Une partie était réservée à l'achat et à la vente de voitures d'occasion, une autre à la réparation mécanique (le garage servait aussi au stationnement des voitures). J'avais pris la partie mécanique, et ce que je gagnais, on se le partageait. Je suis resté avec lui 3 ans, 3 ans et demi. Le premier jour, il m'avait donné une voiture à réparer, et c'est comme cela que je me suis rendu compte qu'il ne connaissait rien à la mécanique. Nous avons alors convenu - verbalement - d'un arrangement : on partageait la recette à moitié, après déduction de la paie des apprentis et d'autres menues dépenses. J'ai éprouvé beaucoup de difficultés durant les 6 premiers mois : il fallait renvoyer les mauvais sujets, faire redémarrer le travail, trouver la clientèle ... Mais après, l'atelier a très bien fonctionné et nous

avons gagné beaucoup d'argent. Quelque temps après, alors que l'atelier marchait bien, le propriétaire m'a proposé de travailler au mois : Il m'a proposé un salaire mensuel fixe. J'ai refusé son offre en lui donnant un délai de 15 jours avant mon départ. Une fois quitté cet atelier, j'ai décidé de monter un garage à mon nom.

Les dernières semaines avant de quitter le garage, j'étais arrivé à gagner 25, 30, 50 D. ... C'était un grand garage avec beaucoup de va et vient.

J'ai passé 3 mois à chercher un local en multipliant les contacts avec les intermédiaires.

J'ai alors trouvé ce local que j'ai loué tout de suite. Ensuite, j'ai préparé un dossier pour demander une patente. En 1968, il y avait beaucoup plus de possibilités que maintenant : il y avait des locaux vides. Et ce local, je l'ai trouvé vide : Je n'ai pas payé de pas de porte. Actuellement, si je quittais ce local il pourrait rapporter 10.000 D. au moins. A l'époque, pour louer, j'ai avancé deux mois de cautionnement et un mois de loyer :

En ce qui concerne le matériel, je n'ai rien acheté au départ. J'avais déjà acheté tout ce dont j'avais besoin depuis fort longtemps et petit à petit.

Actuellement, je paie 14 D. de loyer (eau et électricité non compris) pour une superficie de 120 m². On peut dire que ce local me suffit et qu'il ne me suffit pas : Tant que je n'ai pas trouvé plus grand, je dois m'en contenter, alors qu'il faut beaucoup d'espace pour la mécanique. Plus on a d'espace, mieux ça vaut. Moi, je peux faire entrer 4 voitures dans ce garage. Mais c'est vrai que je répare dehors : cependant c'est une place qui appartient au garage, loin de la voie publique. Pour le moment, ça me suffit, mais je voudrais bien un autre garage plus grand, pourvu qu'il soit situé au centre ville. Ailleurs, ça ne m'intéresse pas. Ce quartier est connu, et moi-même, je suis bien connu ici. Et c'est pourquoi un autre endroit ne me conviendrait pas. Si je devais être transféré en un autre endroit, cela reviendrait à me mettre dans la situation d'un débutant qui va démarrer son travail : C'est difficile d'acquérir une clientèle.

Je reçois une clientèle de toutes les couches : des fonctionnaires, des agriculteurs ... Je ne refuse personne. Je travaille les moteurs à essence et les diesel, les grands et les petits moteurs.

Comme matériel, j'ai des clefs, un étau, un nécessaire pour la soudure à l'arc, des meules, ...

Ce matériel, je l'ai acheté neuf. Je remplace tout ce qui doit être remplacé. Il arrive qu'on achète 3 à 4 clefs par semaine. Je n'utilise pas d'appareils puisque je ne me sers que des clefs. Les appareils de précision ne sont utilisés dans aucun garage de mécanique automobile, sauf à la prévention routière. En ce qui me concerne, je peux me passer de ces appareils : je peux déterminer la panne à partir du bruit du moteur.

Pour se moderniser, certains utilisent des compressomètres pour mesurer la compression du moteur, des clefs dynamométriques et d'autres matériels de précision. Mais en pratique, cela ne me convient pas d'utiliser ce matériel. Prenons la clef dynamométrique : J'en ai une que j'ai achetée dans le temps à 45D., mais je ne m'en sers pas. Je ne l'ai utilisée qu'une ou deux fois pour des voitures neuves. Pourquoi ? Je démonte une culasse ; par la suite vient le remontage : Au serrage, il faut 11 kilos pour ces boulons. Mais après vérification, je m'aperçois de l'usure des boulons et je me rends compte qu'ils ne peuvent pas supporter 11 kilos au serrage. C'est pourquoi je ne veux pas utiliser de clés dynamométriques. J'avertis le client de l'état de ces boulons. Je lui recommande d'en acheter un jeu. Or de deux choses l'une : soit le fournisseur de pièces détachées n'en a pas, soit le client ne peut pas se les payer : il a juste de quoi payer la réparation, et encore ... En fait les clients ne peuvent prendre à leur charge toutes ces réparations : leurs voitures sont des véhicules utilitaires sur lesquels ils gagnent leur pain, et il n'est pas question de fantaisie ni de luxe, seulement le strict nécessaire : c'est comme ça qu'ils arrivent à peine à se payer les réparations nécessaires. C'est pour cela que je me vois obligé de laisser de côté la clé dynamométrique et de me fier à mon expérience en tenant compte de l'état d'usure des boulons. En pratiquant le serrage à la main, je sens quand le boulon est bien serré et ne peut plus admettre une force supérieure.

J'ai aussi un compressomètre d'une valeur de 28 D. que je n'utilise pas, parce que les clients n'attachent pas d'importance à cet appareil. Mais parmi eux, certains peuvent se payer les réparations que je leur conseille, et ils demandent à connaître l'état du moteur : Et après vérification du moteur au moyen du compressomètre, j'obtiens diverses indications sur l'état des cylindres, d'où je déduis que la compression est différente. Les clients comprennent cela : Il faut à ce moteur une révision, alors que le véhicule peut encore rouler, mais avec un moteur déséquilibré. Et alors deux cas se présentent : ou bien le client a les moyens et il consent à une révision, ou bien le client utilise le véhicule pour gagner son pain et il l'amènera lorsque celui-ci tombera en panne.

Ce matériel a son importance, mais les moyens du peuple tunisien ne lui permettent pas de s'en accommoder. Si l'on utilisait un tel matériel, la clientèle ne pourrait pas effectuer les dépenses y afférant. Ces appareils ne sont utilisés que dans les grandes sociétés où l'on change souvent les pièces par du neuf. C'est d'ailleurs pour cela que les clients fuient ces grandes sociétés. Le client ne voit plus sa voiture dès le moment où il la dépose et les sociétés n'hésitent pas à mettre des pièces neuves chaque fois qu'il le faut et à facturer le tout, une fois le travail terminé. Les usagers en Tunisie ne peuvent pas réparer dans les sociétés et s'il leur arrive de le faire, beaucoup d'entre eux seront obligés de laisser leur voiture, faute de moyens pour payer.

J'accepte toutes les clientèles, mais la majeure partie est de la classe moyenne. Les gens aisés qui ont des voitures neuves, en ont pour 7 à 9 ans avant d'avoir des pépins : autrefois, lorsqu'ils avaient des voitures usagées, ils venaient les faire réparer. Maintenant, ils viennent simplement pour me rendre visite, avec leurs voitures neuves : Mercedes, 504, BMW.

Je fais des révisions de moteur, de boîte de vitesses, de freins, train avant, pont arrière, parallélisme.

Lorsqu'on démonte un moteur et qu'on rectifie le vilebrequin, il faut passer par le tourneur. Les autres travaux sont effectués ici.

Pour le parallélisme, il existe un appareil spécial. Mais je fais cette opération sans y avoir recours : je travaille avec une corde et cela s'avère plus efficace que l'appareil. Avec la corde, la roue avant et la roue arrière, je laisse un jeu de 3 mm, et j'obtiens les mêmes résultats qu'avec un appareil. Parfois même, c'est plus exact, surtout lorsqu'il s'agit de voitures qui sont inclinées et qu'on ne peut obtenir un niveau avec l'appareil.

Pour les révisions de moteur, tous les moteurs se ressemblent : qu'ils soient grands ou petits, ils prennent le même temps. Une révision de moteur prend une semaine; je travaille seul, en chargeant 2 ou 3 apprentis de déplacer et nettoyer le moteur. Je démonte seul le moteur, je dresse la liste des pièces à changer, je démonte le vilebrequin pour l'envoyer chez le tourneur s'il le faut... Une fois que tout est en place, je procède à l'essayage.

A côté de ces grandes réparations, je fais de petites bricoles, comme des révisions de freins.

La révision d'un moteur dure une semaine, et pour une 404, cela nécessite un achat de 1500 de pièces. Pour ces achats, je dois tenir compte de l'état de la voiture et des possibilités du client, certains clients ne peuvent pas tout acheter neuf, je dois en tenir compte et lui laisser les pièces qui peuvent encore fonctionner.

Dans une révision de moteur, on ne peut rien acheter à la ferraille. On le peut par contre pour certaines pièces de l'avant-train : berceau, triangle, pièce de direction..., à condition de s'assurer qu'elles sont en bon état. Je n'accepte pas de pièces achetées à la ferraille et qui présentent un danger. Même si le client insiste, je refuse de la changer et je lui demande de m'en acheter une neuve. Je ne peux pas prendre de responsabilités dans de pareils cas.

Il y a encore des clients qui continuent d'acheter à la ferraille et nous devons les excuser au lieu de les plaindre, parce que leurs possibilités sont trop limitées. Ils possèdent une voiture, pour gagner leur pain. Les pièces de la ferraille ne sont pas garanties, et je ne laisse jamais les clients y aller acheter seuls. S'ils n'y connaissent rien, je les accompagne et j'achète moi-même.

Le prix d'une révision dépend du client et de l'état du moteur. En général, je demande entre 25 et 300. Je peux descendre jusqu'à 200 si le client a des possibilités très limitées.

Pour la réparation d'une boîte à vitesses, il faut 3 jours de travail. Je confie les premiers travaux aux apprentis et le reste, je le fais moi-même. Il y a toutes sortes de réparations et le prix des pièces varie : un intermédiaire peut coûter 350, un arbre secondaire 250, un pignon a un prix différent selon qu'il se rattache à la 1ère, 2ème, 3ème ou 4ème vitesse.

Chaque mécanicien doit connaître exactement le prix de la main d'oeuvre pour chaque réparation effectuée. Chez son ancien patron, il doit avoir appris le travail et le prix des réparations en même temps. Tout mécanicien qui a de l'expérience estime les réparations avec beaucoup d'exactitude de façon telle que le client puisse payer facilement. Chaque type de réparation a un prix; il y a un prix pour la révision de moteur, un prix pour le rodage de soupapes. Nous connaissons tous ces prix là, en fonction du temps qu'on passe au travail.

Le travail le plus difficile et le plus cher, c'est la révision de moteur. Dans les sociétés, on fixe les prix à l'heure. Lorsque nous comparons l'heure de travail dans une société avec les prix que nous pratiquons, la plupart du

temps, nous tombons sur le même prix, parfois moins, mais à la convenance du client.

Je tiens toujours compte du prix pratiqué par les sociétés. Lorsque je fixe un prix, il est moindre que celui des sociétés puisque nous avons moins de frais à payer. Nous diminuons nos prix de tous les frais que payent en plus les sociétés, au profit du client. Je remarque qu'un travail quelconque, fait par un vrai artisan, se règle partout presque au même prix. Parce que l'artisan sait exactement le prix qu'il faut, et ainsi les prix paraissent normaux. Si je fais une révision de moteur à 30D, n'importe quel autre mécanicien vous la fera au même prix. Il ne vous prendra ni plus ni moins.

- Dans l'évaluation de vos prix, tenez-vous compte des pièces achetées? Est-ce que par exemple, vous ajoutez à chaque fois 20 ou 30 % sur le prix total des pièces ?

- Non, non, l'évaluation à partir des pièces, personne ne peut la faire ni les mécaniciens, ni les sociétés. D'abord, ce n'est pas faisable. Ensuite, une pièce de 1D 200, une butée d'embrayage par exemple nécessite le démontage de tout le moteur. Pour nous, cette opération coûte 25 à 30D puisqu'on a démonté tout le moteur : ce travail a été fait, que ce soit pour une révision de moteur ou pour une simple butée.

Il n'y a pas de tarif réglementaire. Pourtant lorsque nous effectuons des travaux à l'occasion d'accidents, nous constatons que nos prix concourent la plupart du temps avec ceux des experts des assurances. S'il y a une différence, elle est seulement de l'ordre de 2 ou 3D, en plus ou en moins. Les experts ont un tarif pour les prix des réparations. Mais aucun garage ne possède de tarifs officiels pour les réparations (et cela permet à certains garagistes d'exagérer ou de diminuer leurs prix démesurément). D'ailleurs, un garagiste qui augmente ou diminue ses prix, n'est pas à mes yeux un technicien. Il m'arrive de discuter avec d'autres garagistes...ou de dépanner des clients sur la route...Au cours de la discussion, ils me révèlent le prix des réparations qu'ils ont effectuées ailleurs, et je leur donne mon avis...

Il y a des augmentations de 10 à 140 % sur les pièces de rechange. Mais celles que nous subissons le plus sont celles pratiquées par les petits fournisseurs ou par de nouveaux vendeurs. Il y a de grands fournisseurs qui possèdent des licences d'importation et qui sont en règle. D'autres nouvellement installés, n'ont pas encore obtenu de licence d'importation et ils

achètent chez les gros pour 3 ou 4 000 dinars, selon une liste déposée avant même l'arrivage de la marchandise, et avec une remise.

L'Administration n'est pas au courant des ces pratiques. Elle recherche ces gens-là. Il se peut qu'elle ne soit pas tombée sur l'un d'eux, ou qu'elle n'ait pas été saisie d'une plainte. Les clients achètent les pièces à des prix prohibitifs à cause de leur rareté et de peur de se retrouver en panne. Bien sûr, ça ne les arrange pas de perdre leur temps à chercher des pièces bon marché, alors que tous les vendeurs pratiquent des prix illicites.

Une fois une voiture Austin est restée plus de 3 mois dans mon garage, faute d'une pièce = un jeu de coupelles de cylindre qui ne vaut pas plus de 3D. Tout cela parce que le représentant de cette maison en Tunisie ne sait pas exactement la quantité de pièces de rechange utilisées dans le pays. J'ai dû attendre qu'un ami de mon client en achète en Italie. Une telle situation n'arrange personne, ni moi, ni personne, mon garage n'est pas grand, mais même le serait-il : laisser traîner une voiture démontée n'arrange personne. Mais quand on est obligé, on ne peut rien faire. Quand les pièces manquent et que les circonstances sont défavorables, on doit accepter les conditions malgré nous.

Les ressorts et les caoutchoucs ont augmenté de 140 % à ce qu'on dit. Les pièces de moteur de 10 à 100 %. Nous ne pouvons rien faire devant ces augmentations. Mais le travail est en train de diminuer : en effet, un client qui a l'habitude de payer 100D pour une révision de moteur devra payer 150D, et il ne peut pas payer une telle somme. Je me vois obligé de diminuer le prix de la main-d'oeuvre pour l'arranger. Au lieu de 10D, je dois me contenter de 5 ou 6D seulement. Je dois aussi lui maintenir les pièces qui peuvent encore fonctionner pendant quelques mois 4 ou 5 mois, jusqu'à ce qu'il ramasse de l'argent pour les lui remplacer de nouveau. Ainsi, plus les prix des pièces augmentent et plus les frais de main-d'oeuvre diminuent. Ces augmentations se répercutent sur le garagiste et sur le client. Aujourd'hui, celui qui possède une voiture, ce n'est pas par luxe, c'est pour gagner son pain. C'est son unique moyen de vivre. Aussi le client demande-t-il avant toute autre chose, le prix de la réparation. Avant, il déposait sa voiture,

vous chargeait de la réparation et s'en allait, puisqu'il connaissait à l'avance le prix que vous alliez lui demander.

Les prix sont fixés et on les connaît : cette augmentation est officielle. Il y a des détaillants qui en achetant toute la marchandise à des grossistes, se conduisent en vrais patrons : (ils fixent les règles du jeu). Une fois le prix des chemises et pistons pour une 404 a augmenté en l'espace de 8 heures. L'explication était que les pièces achetées le matin lui étaient parvenues par bateau, alors que celles achetées 8 heures plus tard étaient arrivées par avion. De ce fait, les frais de transport du second arrivage étaient plus élevés. C'est ce langage qu'ils ont appris et qu'ils tiennent aux clients avec beaucoup de savoir faire, ils les baratinent et en font ce qu'ils veulent. Il y a un contrôle des prix, mais on ne sait pas quand et où il va passer. On pourrait faire une suggestion pour le contrôle des prix : le gouvernement désignerait un local chargé du contrôle et le ferait connaître à tous les consommateurs. Cette Administration serait ouverte à tous les acheteurs et permettrait à tous ceux qui ont des doutes sur les prix d'achat d'aller vérifier sur place munis d'une facture. Ce serait une adresse bien connue, du côté du passage ou de l'avenue de Carthage. Je ne demande pas un grand service on se contenterait d'un petit bureau que les tierces personnes pourraient contacter à tout moment. Ainsi, au lieu qu'un client perde son temps en discussions futiles avec le vendeur, il exigerait une facture et, muni des pièces, de la facture d'achat, il irait directement vérifier les prix à ce bureau. En cas d'anomalie, un agent de ce bureau se déplacerait jusqu'au magasin pour voir sur place. Ainsi tout le monde se respectera mutuellement et une pièce qui coûte 5D ne pourra pas coûter plus. La confiance s'établira et le marchandage cessera.

Le travail a un peu diminué lors de la première augmentation du prix de l'essence. Il y a eu une légère amélioration par la suite, mais avec les augmentations de la taxe et des pièces de rechange, le travail a de nouveau souffert.

Actuellement j'ai trois moteurs ouverts . les pièces traînent dans l'atelier. Les clients qui comptaient dépenser 150D se voient augmenter de 100D, et au lieu d'avoir à payer 150D, ils vont devoir payer 250 D.

Le client touche un salaire qu'il doit répartir entre la maison et les autres dépenses. S'il a une voiture, il doit ruser un peu pour la maintenir toujours en marche, en prélevant un peu de-ci de-là... Sinon, il ne pourrait plus subvenir aux besoins de la maison.

Je n'ai pas de difficultés avec les clients. Grâce à mon expérience, je sais si tel client est rentré pour réparer sa voiture ou non. Si j'ai des difficultés, ce serait sur les modalités de paiement. Par exemple, si j'ai travaillé pour un client, pour une somme de 50D (pièces et main d'oeuvre), j'accepte 30D une fois la voiture réparée, et pour le reste, je m'entends avec le client afin qu'il me rembourse en 2 ou 3 fois, et cela bien que j'aie payé les pièces de ma poche. J'agis de la sorte parce que le client est connu, il est de bonne famille et je sais à l'avance qu'il sera bon payeur. En somme, j'accepte de faire crédit, mais avec des clients que je connais et en qui j'ai confiance. Il faut dire que je n'ai jamais eu de problèmes. Celui à qui je ne fais pas confiance, je lui demande d'acheter lui-même les pièces et je m'entends avec lui sur la date à laquelle il me paiera. Je prépare le travail, je prends mon argent, même en deux fois, et je lui restitue sa voiture.

Actuellement, il y a beaucoup de problèmes dans notre métier. Ces problèmes sont surtout engendrés par l'augmentation des prix des pièces de rechange, l'augmentation des taxes... Toutes ces difficultés ne nous permettent pas de demander le même prix qu'avant pour la main-d'oeuvre.

Pour les impôts et taxes, nous payons en fonction du travail effectué. Celui qui travaille beaucoup, paye beaucoup, celui qui travaille peu, paye peu. Une fois, j'ai eu un problème avec le contrôle. C'était pendant les grandes vacances: un contrôleur est passé alors que j'étais absent de l'atelier. Je faisais alors travailler 4 élèves, des voisins qui m'avaient demandé ce service pendant les vacances. Le contrôleur a considéré que ces quatre garçons étaient des ouvriers et m'a pénalisé de 550D que j'ai payés par tranches. Depuis ce jour-là, on m'a expliqué ce que je devais faire chaque fois que je recrutais un jeune et c'est ce que je fais depuis.

Actuellement, les apprentis qu'on recrute ne finissent pas toute la période d'apprentissage. Dès qu'ils commencent à apprendre un peu, un autre mécanicien se présente et leur offre un petit avantage pour qu'ils aillent travailler avec lui. Il y a une concurrence dans ce domaine. On corrompt les jeunes dès le début, et au fond, on compromet leur avenir, puisqu'on ne les utilise plus par la suite.

Moi, je voudrais faire travailler des ouvriers, mais je n'en ai pas trouvé. Ce n'est pas pour une question d'argent, puisqu'il fournit un travail équivalent. Il n'y a pas de bons ouvriers. Une fois, j'ai laissé travailler un ouvrier pendant 3 jours. Si je ne m'en étais pas aperçu à temps, il allait me ruiner. Je l'ai renvoyé au bout de 4 jours. Pourquoi ? Je lui avais donné un moteur à réparer: il a tout fait de travers. Il n'avait aucune base de travail et il n'était pas capable d'expliquer et de justifier ce qu'il faisait.

Nous n'avons pas un emploi du temps fixe. Il se peut qu'un jour le travail (ou le client) ne se présente qu'à la dernière heure. Nous sommes obligés de rester et de nous sacrifier pour ce client. Nous ne sommes pas une grande société où il y a du travail dès la rentrée. Il se peut que nous n'ayons rien à faire de toute une journée. C'est la réalité que nous vivons.

Pour revenir à cet ouvrier que j'ai dû renvoyer, je l'ai surpris une fois en train de demander à l'apprenti de laisser son bras à l'intérieur du moteur de façon qu'au premier coup de démarreur, le petit risquait d'y laisser sa main entière. Tout en lui reprochant son mauvais travail, je lui demandais de laisser sa propre main pour voir ce qui arriverait. Il refusa de peur que sa main ne soit coupée. Voilà un cas d'irresponsabilité et de mauvaise conscience. Enfin, lorsque j'ai exigé de lui qu'il passe un test de pratique, il alla se rhabiller sur le champ et refusa de continuer le travail en demandant sa paie. Malgré son incapacité, je l'ai payé comme il a voulu, alors qu'au fond de moi-même, je savais que son travail ne valait même pas 500 millimes par jour. Depuis lors, je n'ai pas eu le courage d'en prendre un autre.

Beaucoup d'ouvriers qualifiés, préfèrent émigrer pour gagner plus d'argent, mais peu d'entre eux réussissent. Les autres perdent même leur travail. La mécanique en Afrique est beaucoup plus difficile qu'en Europe. En Europe, ils sont dotés de tous les matériels les plus perfectionnés et ils procèdent rarement aux réparations : un moteur s'arrête? Eh bien, on le remplace par un moteur standard neuf. Cet ouvrier qui travaille à l'étranger gagne plus d'argent mais il se prive de beaucoup de choses, et lorsqu'il rentre chez lui, il est comme un nouveau-né. D'abord parce qu'il va trouver beaucoup de changements, ensuite parce que

lui-même, il a acquis d'autres habitudes, il est devenu dépensier : il garde l'habitude de dépenser comme en Europe. Il envisage beaucoup de projets à la fois et se perd entre eux. Il n'aura bénéficié ni de son voyage à l'étranger, ni de son retour au pays. Je suggère à ces ouvriers de rester travailler au pays, qu'ils acceptent les prix qu'on leur offre dans les sociétés ou chez les particuliers... Certains d'entre eux n'acceptent pas un salaire de 80 ou 70 D: ils disent que c'est peu parce que la vie est devenue plus chère. Mais le patron, c'est tout ce qu'il peut payer.

Je pense que l'Office du Travail peut s'occuper des litiges entre les ouvriers et les patrons: actuellement, les ouvriers qui travaillent en Tunisie n'ont pas le droit d'aller porter plainte parce que le salaire qu'ils touchent dépasse ce qu'ils valent. Ils doivent s'en contenter. Ce sont plutôt les patrons qui ont des problèmes puisqu'ils acceptent de payer des ouvriers plus qu'ils ne valent d'après leur qualification. Nous avons un Bureau d'Emploi, mais personne ne s'y adresse parce que les ouvriers touchent plus que la paie réglementaire.

Personnellement, si j'avais deux bons ouvriers, je pourrais m'adresser à des sociétés puisqu'il y en a qui acceptent de travailler sur contrat. Donc, avec un ou deux bons ouvriers, je pourrais faire des affaires avec des sociétés, prendre du travail à ma charge et en accepter la responsabilité. Actuellement, je ne peux pas le faire parce que ces sociétés vous chargent d'un travail énorme et continu, chose que je ne peux pas faire tout seul. C'est pour cela que je préfère travailler avec les particuliers, avec lesquels je m'entends et qui acceptent d'attendre une semaine...

Si Sadok - Mécanique générale
Quartier de Bab Bhar

27 Avril 1978

Je suis fier de cette entrevue et je vous parlerai avec toute franchise. J'ai quitté l'école à la 5^e année primaire, à l'âge de 13 ans. Mon oncle, chauffeur de taxi à Tunis, m'avait proposé de venir travailler ici sachant que je suis originaire de Métouis dans le Gouvernorat de Gabès. Il m'a trouvé une place d'apprenti dans la mécanique, chez un Sfaxien. C'était en 1964 et j'ai passé 2 ans environ avec lui, sans contrat. C'était un ancien combattant, un vrai patron, il faisait tout, n'importe quel travail.

Je me souviens du premier jour où j'ai commencé. Le patron m'avait demandé de démonter une roue, et au lieu de desserrer les écrous, je les ai serrés. N'oubliez pas que je n'avais jamais touché une clef. Il m'a donné un petit coup pour me faire comprendre que ce n'était pas dans ce sens qu'on doit tourner.

En ce temps-là, on réparait les Simca 8, les Juvaquatre, 202, 203, tractions, etc...

Au début, il me donnait les pièces à nettoyer, pour les frotter avec le papier de verre. Je nettoyais le garage aussi, je remettais les outils à leur place. J'ai continué à travailler ainsi pendant presque une année, sans rémunération. J'étais jeune et j'aurais bien voulu avoir de l'argent. Aussi ai-je décidé de partir pour chercher une autre place ailleurs. Sans rien dire à mon oncle, j'ai donc quitté mon patron avant d'avoir terminé les 2 ans, et un Italien a accepté de m'embaucher à 500 millimes par semaine pour frotter les voitures, les mastiquer: c'était un travail pénible, en dehors du garage, surtout en hiver où il fait froid. Mais je n'y suis pas même resté une journée, car dès que mon oncle l'a appris, il m'a obligé à retourner chez le Sfaxien, pour continuer ma formation dans la mécanique, même sans rémunération. Cependant, lorsque j'ai repris, le patron m'a donné 400 millimes par semaine, en plus du pourboire.

J'ai terminé mes deux ans : ils pouvaient alors me confier le rodage de soupapes, le démontage d'un moteur... Pour le remontage, j'étais encore jeune et je n'avais pas la force de le faire. Je démontais tout, freins, avant train (mais pas le remontage à cause de la lourdeur).

Après avoir terminé mes deux ans de formation, il y a eu un malentendu avec mon patron à propos du salaire, et je l'ai quitté.

Je suis resté trois mois sans travail, puis j'ai commencé à travailler chez un autre garagiste. Vous savez, quand on change de garage, on se sent mieux considéré. Si dans le premier garage, on ne me confiait pas tel ou tel travail, dans le second j'ai pu prétendre que je connaissais tout. Et j'ai travaillé pour de bon. Il y avait en ce temps-là des 4 CV, des dauphines, etc... Je crois qu'il devait me payer 1D500 ou 2D000 par semaine.

Je passais toute la journée au garage, sans rentrer à midi, car j'habitais un peu loin. Bien qu'il m'ait traité spécialement par rapport aux autres apprentis qu'il battait de temps à autre, j'ai quitté ce patron vu que le garage était un peu loin de mon domicile, et que l'été était très chaud. Donc j'ai abandonné.

Un dimanche, en passant par ici, j'ai rencontré un cousin qui travaillait dans la mécanique, et quelques jours après, mon oncle s'entendait avec lui pour me trouver du travail. Je suis donc venu travailler dans ce local même fin 1965-début 1966. J'ai commencé à travailler comme apprenti à 500 milimes par semaine; étant donné que c'était mon cousin, qu'il y avait du travail en permanence et que de plus, c'était mon oncle qui m'y avait encouragé, j'ai accepté.

Le premier travail qui me fut confié, fut un rôdage de soupapes. Sans me flatter, je lui ai fait un travail extraordinaire et vous savez pour quelqu'un du métier, on reconnaît l'apprenti à sa façon de tenir la ventouse. Et j'ai continué à travailler dans ce garage jusqu'à aujourd'hui.

Moi et mon camarade Mohamed, nous avons travaillé avec mon cousin depuis le début. Un jour mon cousin est tombé malade et n'a plus eu la force de travailler. On s'est alors entendu pour travailler moitié-moitié. Nous, nous payons les apprentis et lui, le loyer, l'eau, l'électricité et tout le reste. Donc nous ne payons que les ouvriers et même s'il nous manque un outil, on l'achète à son compte. Le loyer est de 33D par mois et 4 à 5D d'électricité (tous les deux mois).

Nous avons un équipement ordinaire : des clefs et c'est tout. Je ne fais que la mécanique : révisions de freins, embrayages, boîte de vitesses, etc... On fait aussi le diesel. J'ai une idée sur l'électricité automobile, mais à part quelques petites bricoles sur ma voiture, je n'accepte aucun travail d'électricité, même si un client me le demande.

Je travaille ici en qualité de patron. Plusieurs clients ne connaissent d'ailleurs pas le vrai patron. Certains nous disent qu'ils n'ont jamais vu une entente pareille entre deux personnes qui font le même travail et qui travaillent pour un pourcentage commun. Je leur réponds que nous mettons de côté ce que nous gagnons et qu'à la fin de la journée, et à la fin de la semaine, on fait le compte : on prend notre moitié, on paye les apprentis et on donne sa moitié au patron. Vous savez, ce n'est pas d'aujourd'hui que nous suivons cette méthode de travail, cela remonte à plus de 10 ans.

- Si Mohamed, vous êtes le co-associé de Si Sadok ?

- J'ai fais l'école primaire jusqu'en 6^e année et je n'ai pas réussi. Mon père avait trouvé une place dans un garage, chez un de nos parents. Je n'ai pas appris ce travail, parce qu'avant d'entrer dans ce métier, j'en avais déjà une idée : j'avais une bicyclette pour aller à l'école et, chaque fois, je démontais une roue, je la remontais, je bricolais ceci ou celà. Ce qui fait que dès que mon père m'eût trouvé cette place dans la mécanique, j'ai accepté.

Dès la première semaine, j'ai été payé à 300 millimes. J'étais très content. Je ne rentrais chez moi que le soir. J'ai passé 5 ans chez ce même patron, place des potiers. La dernière année, je touchais dans les 40 par semaine. Un jour que j'étais encore bleu, il m'avait donné un écrou de tambour d'une traction à ouvrir et moi, vous savez j'ai serré au lieu de desserrer. Il m'a donné une de ces gifles dont je me souviens jusqu'à maintenant; et chaque fois qu'on se rencontre au café, il me dit : " Tu te souviens de la gifle que je t'ai donnée ?" Depuis ce jour, je l'ai aimé. Il est différent des autres.

Après 5 ans, je pouvais déceler les petites pannes comme l'arrivée d'essence ou l'allumage, mais non pas les pannes dans le moteur.

J'ai commencé mon apprentissage en 1962, jusqu'en 1967. J'ai quitté le travail parce que le patron est parti à l'étranger et son associé a trouvé un emploi dans une société. J'ai donc été obligé d'aller travailler ailleurs. Je suis donc arrivé ici, chez ce patron qui est le cousin de ma mère. Si Sadok était absent à l'époque, à cause d'une mésentente.

Chez mon premier patron, je ne travaillais pas les jours de fête et les jours fériés. Par contre ici, le patron m'avait demandé de travailler un jour de fête. J'avais refusé et il m'avait dit : "Voilà viens travailler demain, et à l'avenir je ne te demanderai plus de venir travailler les jours fériés". Si je me rappelle bien, c'était le 25 juillet, fête de la République. J'ai travaillé jusqu'à midi, puis j'ai voulu rentrer. Il m'a dit : "Eh bien, il faut me terminer le travail avant de partir". J'ai terminé et on est rentré tous les deux ensemble, parce que nous étions seuls.

A moins d'un mois de là, Si Sadok est revenu et depuis nous sommes toujours restés ensemble jusqu'à aujourd'hui, à part un séjour de 4 ans en Lybie (jusqu'en 1973) pendant lesquels j'ai fait de la mécanique.

Si on part en Lybie, c'est parce qu'on reçoit 100 à 150D par mois là-bas, pour 50D ici. Et puis lorsqu'on est à l'étranger, on peut économiser. Mon employeur m'avait connu à Tunis et j'ai dû travailler avec des Egyptiens qui n'aiment pas travailler avec les étrangers (...).

Actuellement, j'ai 30 ans, je suis marié et j'ai une fille. J'habite avec mes parents. J'ai acheté un lot de terrain, mais je ne suis pas arrivé à bâtir une maison, vue ma situation.

- Et vous Si Sadok ?

- Je suis marié, j'ai une fille et je ne suis pas locataire. Je possède un logement populaire à Djebel Lahmar. Mon père est décédé. Je n'ai rien hérité de lui et je me charge de ma mère et de toute la famille.

Nous réparons tous les moteurs, mais surtout les petits taxis. Or ces jours-ci, vous l'avez peut être remarqué, il y a de nouveaux taxis neufs en circulation; notre travail a donc diminué un petit peu, surtout depuis que la maison Peugeot a ouvert un garage pour répondre à la garantie de 6 mois. On ne sait pas encore si, après ces 6 mois, les chauffeurs de taxis reviendront chez nous ou préféreront rester à la maison Peugeot.

Chacun a sa clientèle. Chez nous, on a toujours du travail, parce qu'il faut une semaine pour faire une révision de moteur chez un garagiste quelconque; par contre chez nous on le fait en 2 ou 3 jours. Je ne parle pas des taxis, mais des particuliers. Les taxis on les fait en heures supplémentaires;

Nous avons trois employés : 1 ouvrier , un demi-ouvrier, et un apprenti. L'ouvrier fait tout, il démonte, il remonte mais il n'est pas en mesure de faire une révision de moteur ou la boîte de vitesses. Il travaille avec nous depuis 7 ans, c'est un parent et je le paye 9D 500 par semaine.

Le demi-ouvrier peut démonter, faire quelques réparations sur les petites voitures anciennes, mais pas sur les voitures récentes. Il est un peu ancien, il a dans les 5 ans, mais vous savez, il y en a qui apprennent vite et d'autres non : il a fait son apprentissage chez nous mais il a l'esprit un peu lent.

Nous avons formé plusieurs apprentis : il y en a 4 qui travaillent à l'étranger comme mécaniciens, et d'autres qui travaillent ailleurs. Je ne pense pas qu'il y en ait parmi eux qui soient installés à leur compte. Car personnellement, cela ne me convient pas de travailler à la moitié, mais j'y suis obligé car je n'ai pas les moyens de m'établir à mon compte.

Celui qui veut s'installer à son compte rencontre plusieurs difficultés : primo, le pas de porte : tout le monde le sait, ici à Tunis. Quelqu'un m'a proposé 10.000 D, ces jours-ci pour ce garage qui ne peut contenir que 3 voitures. Le problème pour s'installer, c'est le local. On a bien voulu s'installer ailleurs, mais on n'a pas trouvé de local à louer. Et même si on en avait trouvé, on n'aurait pas eu les moyens de payer un énorme pas de porte demandé par le propriétaire;

Autre chose : pour travailler, il faut une patente, et c'est difficile de l'avoir.

Il faut préciser la situation du local. Et il se peut que les autorités estiment que l'endroit choisi ne doit pas être autorisé pour ce métier. Et si elles m'autorisent à m'installer dans un coin, il se peut que cet endroit reste inconnu de ma clientèle. Donc, nous n'avons pas les moyens d'avoir un garage : je travaille avec des clients

moyens, des chauffeurs de taxi, et nos gains sont donc limités. Il m'est arrivé une fois qu'un client donne 200 millimes après que l'ouvrier lui ait changé le levier de vitesses d'une Seat 850. Il avait travaillé là-dessus une demi-heure, parce que la vitesse ne passait pas normalement, et finalement il lui a donné cette somme ridicule. Alors je suis intervenu et il m'a dit ; "Qu'est-ce qu'il a fait ? Ces deux boulons ?" - "Ces 2 boulons, et il a soudé le levier, et il a fallu une demi-heure de travail!" Même pour 500 millimes, je n'aurais pas accepté. Enfin je lui ai expliqué que s'il me dit pour 2 boulons, c'est 200 millimes, pour 3 boulons, c'est tant, ainsi de suite, moi je ne travaille plus.

Si je ne prends pas 1D d'un client, 2D de l'autre, 3 ou 5D d'autres encore, comment voulez-vous que j'arrive à gagner un minimum de 10 à 15D par jour.

- Comment se fait-il que vous n'avez qu'une clientèle modeste ?

- Il faut revenir un peu en arrière. Mon patron était autrefois mécanicien chez un Italien spécialisé dans la réparation des 4 CV et autres voitures de ce genre. Lorsqu'il s'est installé ici à son compte, toute la clientèle l'a suivie, et on a toujours continué à travailler avec les chauffeurs de taxi (*).

Si par hasard, il vient un client qui ne soit pas un chauffeur de taxi, on lui fait du très bon travail afin de pouvoir gagner une clientèle de particuliers qui, en général, paye mieux que les chauffeurs de taxi. C'est là la seule raison pour laquelle nos gains sont limités.

Nous, on préférerait que le Gouvernement établisse un barème réglementaire pour telle ou telle réparation, ça coûte tant. Par exemple, si vous faites un travail et vous demandez 1D, le client vous répond : Pourquoi ? On m'a fait le même travail à 500 millimes dans un autre garage. Si quelqu'un veut maintenir sa voiture en bon état, il ne doit jamais marchander avec un bon mécanicien. S'il paye 1D de plus, il peut être sûr qu'on lui a fait un travail plus soigné.

(* N.d.E. Il y a à Tunis un très grand nombre de taxis 4 CV ou Dauphine.

Il y a des clients qui vous disent: "Je peux faire faire ce travail à 2D dans un autre garage. Mais je le fais faire chez vous pour 3D, parce que vous faites du travail soigné, alors que l'autre le bâcle.

Il ne faut jamais confier un travail à un apprenti non expérimenté, parce que la vie de personnes est en jeu.

Faire un purge par exemple, c'est une opération très simple. Il suffit de dévisser un boulon, mais si on oublie de fermer le purgeur, cela peut être dange reux pour le client et causer un accident mortel. Il faut donc faire très attention et ne donner le travail qu'à un apprenti qui a au moins un an de formation, et le contrôler par la suite.

Bien sûr un ouvrier, je ne le contrôle pas, et encore ce n'est pas toujours le cas. Mais je vérifie toujours le travail d'un apprenti avant que le client ne s'en aille. Ce n'est pas dans tous les garages qu'on fait ce contrôle. Souvent les clients se plaignent des garagistes qui confient le travail aux apprentis.

Je crois que c'est rare de trouver un patron au travail : il essaie une voiture, ou il est au bureau, ou bien il a les mains dans les poches. Certains patrons, soyez sûrs, passent une ou deux semaines sans jamais s'allonger sous une voiture. Par contre, vous me voyez couvert de cambouis et je fais presque tout. Je connais pas mal de patrons qui n'ont jamais porté de bleu de travail, qui sont toujours en complet, les mains dans les poches; ils donnent des ordres : fais-ci, fais-ça; et c'est tout.

Parfois, on trouve les pièces détachées, parfois on ne les trouve pas. Parfois il y en a, mais si vous n'êtes pas son client, le marchand vous répond qu'il n'en a pas. Ce n'est pas du marché noir, mais les prix diffèrent d'un magasin à l'autre. J'en ignore les raisons. Un ensemble de chemises et pistons de même marque, vous les trouvez à 33D ou à 34D chez un autre, et parfois à 25D. On vous répond que c'est de la marchandise ancienne, que c'est d'origine, ou de l'imitation, etc... La dernière fois, j'étais avec un client aisé à la maison Citroën pour acheter chemises et pistons. Nous n'en avons pas trouvé, et on nous a indiqué une autre maison qui a voulu nous vendre des pièces standard au prix d'origine.

Lorsqu'il y a pénurie, on est obligé de chercher à la ferraille, de modifier quelques pièces, de faire l'impossible: l'essentiel c'est de dégager la voiture. Nous n'avons aucun intérêt à laisser une voiture dans le garage plus que le temps nécessaire à la réparation. Je dois me sacrifier pour dépanner le client, bien que ce soit une perte de temps pour nous.

Je prends toujours mes précautions : si je sais que telle ou telle pièce n'existe pas sur le marché, j'exige du client qu'il aille la chercher avant de démonter la voiture. Si on est bloqué par manque de pièces, on doit faire l'impossible pour dégager les voitures, sinon on est obligé de refuser des clients. On est parfois contraint d'utiliser cette place devant, mais rarement, parce que c'est interdit.

Il y a des mécaniciens qui travaillent à temps perdu et qui ont des garages qui ne contiennent même pas une voiture : ils travaillent dans la rue, et il y a tout un tas de voitures sur le trottoir.. Bien sûr, c'est une concurrence pour nous.

Pour une révision de moteur de 4 CV, nous prenons entre 15 et 18D de main-d'oeuvre pour 60 à 70D de pièces. On démonte le moteur pièce par pièce, on le nettoie, on envoie les pièces au tour si nécessaire, on met toutes les pièces sur une table propre et on commence à remonter. Pour l'ajustage du vilebrequin et l'équilibrage des bielles, on paye au tourneur 9D : il fait ce travail en 3 jours. On achète les chemises et pistons à 30D au moins (pour les 4 CV, on utilise ceux des Dauphine et des 4L), les coussinets, pochettes de joints, baguettes, soupapes, plateau, disque, etc...

Pour la réparation d'une boîte de vitesses : un pignon défectueux de lère, la plupart du temps on l'achète à la ferraille, parce que acheter un neuf revient à 37D plus les frais de main-d'oeuvre qui varient entre 15 et 18D. Une boîte d'occasion pour une 4 CV coûte 10D environ, neuve elle coûte dans les 37D. Pour la boîte de vitesses, il faut une journée entière avec un ouvrier et un demi-ouvrier.

Pour la révision de moteur, il faut une journée pour le démonter et le nettoyer avec un ouvrier et un apprenti, le second jour est réservé au travail du tourneur, et le 3ème jour, c'est le montage.

S'il y a un empêchement quelconque, je ne suis pas responsable du retard causé au client : si toutes les pièces sont prêtes, ainsi que le travail du tour, je ne dépasse pas un jour de travail avec un apprenti pour remonter le moteur.

La dernière fois, nous avons passé une semaine sur une révision de moteur, parce que le client n'avait pas préparé les pièces à temps.

Les voitures Seat ont un défaut: l'arbre du pont arrière casse souvent. Et pour dépanner le taxi on lui envoie un ouvrier sur place : les frais de réparation ne dépassent pas 2D, et de 10 à 15D pour les pièces. Mais le temps, on ne peut l'estimer, il est fonction du trajet à faire. Si c'était un particulier, je ne prendrais pas plus de 3D 500. Mais il y a plus de travail au garage que dans les dépannages. Ce n'est pas souvent qu'on fait des révisions de moteur, les réparations les plus fréquentes sont les freins, les disques d'embrayage, etc...

Pour la révision des freins d'une Seat, on prend 3D 400 pour les 4 roues, parce que c'est facile : l'achat des pièces revient à 20D si elles sont d'origine, à 11D sinon.

Pour changer le disque et le plateau d'embrayage, il faut enlever le moteur, puis le remettre en place : on demande 6D plus 17D pour les pièces. Cela représente une demi-journée de travail pour moi et un apprenti.

Pour du jeu dans la direction, il faut changer le roulement ou d'autres pièces dans la boîte de direction : on demande 3D pour de grosses voitures comme la 404, car il n'y a pas de perte de temps; il s'agit simplement de remplacer une pièce défectueuse, par une autre. Pour les Peugeot, la boîte coûte 47D, pour les petites voitures, on change le nécessaire.

Je ne peux pas vous dire le nombre d'opérations de ce type que je fais chaque jour, parfois on est bousculé par le travail, et d'autres fois on se croise les bras. Mais je peux l'estimer sur une semaine : 4 à 5 révisions de freins, 2 disques d'embrayage, pour les révisions de moteur, c'est difficile à dire, parce qu'une révision peut durer au moins une année pour un taxi.

A la fin du mois, le travail baisse continuellement, ainsi qu'au moment des fêtes religieuses.

En Lybie, les garages sont mieux équipés qu'ici parce que l'outillage et les machines y sont moins chers.

Pour démonter un tambour, il faut un arrache; moi je n'en ai pas et j'utilise le marteau, alors que là-bas, deux tours et le tambour est démonté.

J'avais un alésoir pour faire le grattage des bagues; chaque fois je le prêtai à un garagiste jusqu'au jour où j'ai oublié à qui je l'avais prêté. Le travail qu'on fait avec cet alésoir, un tourneur en demande 2D, et moi je demande 1D au client lorsque je l'utilise : "Vous m'avez réparé l'avant-train. Pourquoi paierais-je un dinar de plus ?"

En conclusion, nous manquons de moyens, il faut que le Gouvernement nous aide pour que nous puissions progresser, nous fournissant tout le matériel nécessaire, et comme ça, nous pourrions promouvoir notre travail et oeuvrer pour satisfaire notre clientèle.

Autre chose : il y a des gens qui veulent faire réparer leur voiture dans les grandes maisons comme Peugeot, Citroën, Renault... Or ces maisons sont tellement bousculées par le travail qu'elles renvoient les rendez-vous à un mois, et pendant ce temps les garagistes se croisent les bras. Et bien que ces maisons demandent toujours un prix deux fois plus élevé que les garagistes privés, elles ne connaissent pas le mot dépannage: il faut changer et mettre du neuf.

Il y a des particuliers qui ne veulent confier leur voiture qu'aux Italiens. Et ce n'est pas toujours juste : un Italien ne travaille pas tout seul, il travaille avec des Tunisiens. Une fois, j'ai réparé une R 16 pour un particulier : il m'a fallu une demi-heure pour démonter un cardan et en remonter un neuf. Après quoi il m'a demandé : "Vous êtes sûr que ça va ?" - "Oui, bien sûr!" Eh bien malgré mes assurances, il m'a ramené un Italien, Monsieur Antoine, pour s'assurer qu'il pouvait circuler sans danger. Après quelque temps, il est revenu réparer chez nous, et il m'a expliqué pourquoi il avait fait ce geste, la fois précédente.

"Chaque fois que j'amène ma voiture pour un cardan, ailleurs il faut que je la laisse 2 ou 3 jours et on me demande 30D : je paye sans marchander. Lorsque vous m'avez fait le même travail en une demi-heure et pour 3D, j'ai douté que ce soit un travail de qualité". C'est parce qu'il (le garagiste) met dans l'esprit du client qu'il ne s'agit pas d'une petite réparation de rien du tout, mais d'un travail qui demande du temps; et le temps ça se paye.

La seule différence entre un Italien et un Tunisien, c'est le matériel. Si nous avons le matériel nécessaire, je travaillerais mieux que lui, et c'est la même chose pour tous les garagistes.

Si nous avons un garage plus grand, nous pourrions travailler davantage, et même les camions. Plusieurs fois, je me suis déplacé pour dépanner une société, et si notre garage avait été plus grand, elle aurait pu nous envoyer des camions à réparer.

Vous le savez, nous sommes tous les deux ouvriers qualifiés, et personnellement, je travaille depuis 1964. Pourquoi n'ai-je pas de garage ? Parce que mes moyens sont limités. On est toujours exploité par les capitalistes. Ces gens-là ouvrent des locaux, et mes semblables sont obligés de travailler avec eux et pour eux au pourcentage. C'est ainsi qu'on n'arrive jamais à faire quelque chose et qu'on reste ouvrier toute sa vie. Hier un de mes voisins est venu me demander si je connaissais un mécanicien et un tôlier bien qualifiés. Je lui ai répondu : "Vous connaissez mon travail. Supposons que j'accepte moi-même cette offre, combien me paierez-vous la semaine ?" Il m'a dit 20D. Bien sûr, je n'ai pas accepté parce que je me suis habitué à travailler librement.

J'ai 26 ans, je suis marié avec 2 enfants.

J'ai quitté l'école au niveau de la 6^e année primaire, puis j'ai fait une année à l'école de formation professionnelle de la Marsa. Puis je suis entré comme apprenti à l'Office des Pêches où je suis passé demi-ouvrier après 3 ans, puis ouvrier après 3 autres années.

J'étais toujours avec mon patron, je faisais tout ce qu'il me demandait et je participais à tous les travaux. Chaque fois que je faisais quelque chose, il me contrôlait. Il était bon avec moi. Je suis resté 6 ans avec ce patron, à partir de ma première année de formation, à l'âge de 14 ans. Puis j'ai voulu me former encore davantage dans d'autres établissements : j'ai travaillé dans 3 garages, puis à la Société Nationale de Transport.

A l'Office des Pêches, on ne réparait qu'un seul modèle : les FIAT. J'ai voulu travailler avec les privés pour apprendre davantage et passer par tous les modèles de voitures.

Dans le premier garage à Tunis, nous faisions la mécanique auto, essence et Diesel. Dans le second, il y avait même des modèles américains, comme les Chevrolet. J'y suis resté presque une année, le patron a vendu le local et entre temps, j'ai déposé une demande d'emploi à la Société Nationale de Transport : j'ai passé un test et j'ai réussi.

J'ai passé 5 ans à la SNT en qualité d'ouvrier-mécanicien, à l'atelier de Bab Saadoun, puis à la Cherguia. Puis l'idée m'est venue à la tête de créer un atelier à mon compte, et me voilà.

J'ai eu beaucoup de mal à obtenir ce local, surtout pour le pas de porte : on demande parfois jusqu'à 5 millions, et ce n'est pas à la portée de tout le monde. J'ai versé 2 millions depuis 4 mois, date de mon installation. Je connaissais l'ancien occupant du garage et j'ai pris sa suite. Je n'ai fait que changer les papiers à mon nom et payer la patente. Je paie 50D de loyer par mois, non compris l'eau et l'électricité. Le local est exigü, il fait dans les 70 m² et ne peut contenir que 4 voitures. Lorsqu'un client vient pour un petit dépannage, je l'accepte à contre-cœur, parce que la Municipalité ne nous permet pas de travailler en dehors de nos locaux.

Je fais la mécanique générale auto (révision de moteur, boîte de vitesses, pont arrière), et je ne fais la tôlerie que pour les clients que je connais bien : et pour cela, j'embauche un ouvrier à la tâche. Je peux dire que les 3/4 de mon activité concernent la mécanique, et 1/4 la tôlerie parce que, comme je vous l'ai dit, l'exiguité du local ne me permet pas de faire les 2 à la fois : si j'accepte 2 ou 3 voitures en tôlerie, elles demanderont 15 jours, et dans ces conditions, je ne pourrai plus faire de mécanique.

J'ai un chargeur de batteries, des clés, des bouteilles de soudure, un appareil de soudure à l'arc, une polisseuse pour la peinture et la tôlerie des arraches, un cric, un compresseur : tout le matériel nécessaire. Je n'ai pas d'appareils de précision parce qu'ils sont chers : une pièce de rien du tout comme une pince de circlips coûte dans les 15D, un démonte soupapes, plus de 30D. Donc nous faisons tout notre possible pour leur substituer d'autres clés et éviter ainsi d'acheter ce matériel.

Une révision de moteur, je la fais en 2 ou 3 jours à condition qu'il y ait toutes les pièces. Sinon, en cas de pénurie ou de manque d'argent chez le client, on ne peut pas dire précisément combien il faut de temps. Et la main d'oeuvre diffère d'une voiture à une autre : 40, 45, 50D.

Il n'y a pas de barème fixe : lorsqu'on démonte la pièce, on estime le travail suivant le temps qu'il faut pour la démonter et la remonter, et suivant, que le travail est facile ou difficile. Pour un rodage de soupapes, il faut voir si la culasse demande un surfaçage ou une autre rectification, pour pouvoir estimer le coût de la main-d'oeuvre.

Je peux dire que je travaille seul. Je n'ai que 4 apprentis, ni ouvrier ni demi-ouvrier. En tôlerie, j'ai un tôlier et un peintre. Lorsqu'il y a un travail difficile, je le fais moi-même parce qu'il n'y en a pas un qui puisse me remplacer. Comme ça, je n'ai pas de problèmes avec la clientèle, et jusqu'à aujourd'hui, personne n'est venu se plaindre.

Pour peindre une voiture, il faut 12 jours, y compris la réparation de la tôlerie. Comme pour la mécanique, le prix de la peinture diffère selon la marque et l'état de la tôle.

Cette voiture FIAT 125 que vous voyez, je l'ai prise à 130D. Actuellement, on est arrivé à dépenser 40D de peinture et de mastic, sans compter la main-d'oeuvre : lorsque la voiture sera achevée, on calcule les frais de marchandise, et on prend une part égale.

Je ne travaille ni avec les administrations, ni avec d'autres sociétés : je travaille pour les particuliers. Je n'en suis qu'à mes débuts, je n'ai pas beaucoup de clients et le travail n'est pas régulier. Je ne peux pas dire s'il y a une saison où le travail abonde, et une autre où il fait défaut, vu que j'ai démarré il y a 4 mois.

J'ai tout un projet en tête : je pense même avoir un terrain et construire un garage en zone industrielle. Si ça marchait, je pourrais accepter les camions et même les autocars, étant donné que je suis un ancien mécanicien à la SNT.

Je préfère travailler dans une zone industrielle, où l'on est libre et sans restrictions. Mais si on pense à créer une zone industrielle, je suggère qu'on y transfère tous les garages. Dans ces conditions les clients seront obligés de venir. Sinon, si on ne transfère qu'une partie des garagistes, ils ne pourront pas travailler.

La patente, je la paye au mois selon le cahier de charges. Je paie 20D d'assurance accident du travail. Je n'ai pas de comptabilité. Pour la main-d'oeuvre, je paie dans les 20D par semaine, sans compter le tôlier et le peintre qui travaillent à la tâche.

J'ai recruté les apprentis par l'intermédiaire du bureau de placement. A chacun je donne 5D par semaine, tout en tenant compte des circonstances. Ils ont un pourboire s'ils font un travail supplémentaire. Je suis content de leur travail : l'essentiel est qu'ils fassent attention à mes instructions, pour qu'ils soient formés comme dans le temps. Je les forme petit à petit pour qu'ils m'aident par la suite. Parmi eux, il y en a qui avaient déjà fait une année d'apprentissage dans un autre garage, et ceux-là appliquent facilement mes instructions quand je leur confie un travail.

En premier lieu, je leur confie le démontage et le montage pour de petites réparations. Pour le démontage d'un moteur, je leur explique lorsqu'ils trouvent des difficultés et peu à peu ils apprennent.

Je cherche un ouvrier qualifié qui pourrait m'aider dans mon travail, notamment pour la tôlerie-peinture. Je suis même allé à Tunis, à la rue Sinan Pacha, et on m'a dit qu'ils sont partis à l'étranger. On devrait nous réserver la main-d'oeuvre qualifiée en limitant la migration à l'étranger.

La pénurie des pièces détachées, ce n'est pas une pénurie totale, mais vous ne trouvez jamais toutes les pièces dont vous avez besoin, et il faut attendre une semaine et même plus pour les avoir. J'ai eu une 403 qui est restée ici pendant un mois à cause des pièces détachées, et on a été obligé d'aller à la ferraille pour acheter ce qui manquait. Ca m'est arrivé d'acheter au marché noir.

Je travaille toutes les voitures sans distinction, je n'ai pas de spécialité. Mais en général, tous les mécaniciens touchent et connaissent le plus souvent les Peugeot.

Parfois, un client me laisse sa voiture et il ne revient qu'après 20 jours, un mois. Pour moi, c'est une question d'espace : s'il me laisse sa voiture, je ne peux plus en accepter un autre. Voilà ! j'ai le cas d'une 204 qui a un défaut dans la culasse et l'arbre à cames. Le client est allé faire les magasins pour acheter les pièces et il n'est pas revenu jusqu'à maintenant. Il se peut qu'il n'ait pas trouvé les pièces, il se peut aussi qu'elles soient trop chères et qu'il n'ait pas eu les moyens de se les procurer. Chaque fois que je lui en parle, il me dit qu'il n'a pas trouvé les pièces, qu'il n'a pas eu le temps et ainsi de suite. Voilà le genre de problèmes qu'on a avec la clientèle.

J'ai dans les 50D de dettes chez les clients. Dernièrement, pour une somme de 3D, le client m'a dit qu'il n'avait pas d'argent sur lui et qu'il reviendrait le plus tôt possible et il n'est toujours pas revenu.

J'ai des clients qui me connaissent, et d'autres qui viennent pour de petites bricoles en passant par là, et ils deviennent des clients attitrés.

La concurrence, c'est chacun pour soi, il n'y a rien à dire. La vérité c'est que si l'on a des voisins mécaniciens et si l'on fait du bon travail on ne perd jamais sa clientèle. Au contraire, on peut en gagner d'autres parmi ses connaissances.

Pour terminer, je suggère que le Gouvernement ou la Municipalité nous aide à construire des ateliers dans une zone réservée à cet effet. On est disposé à payer mensuellement selon le système de la location-vente, au lieu de perdre dans les 70D par mois de loyer et charges, comme c'est mon cas.

Je m'appelle Chadly. Je suis né le 21 décembre 1941 à Bou Arada, Gouvernorat de Siliana. Je suis arrivé ici très jeune et j'ai commencé mon apprentissage à l'âge de 14 ans. Ça a duré 5 ans. Durant les 6 premiers mois, je ne touchais rien. Je m'occupais de servir les voitures au kiosque. Après le travail à la station, j'ai commencé à aider mon patron dans son atelier de mécanique. Et c'est comme cela que j'ai appris le métier. Puis je suis rentré, toujours comme apprenti, chez un autre garagiste à la rue de Madrid. J'y ai passé 5 ans. J'ai commencé à 1D 500 par semaine, jusqu'à 6D. Puis j'ai fait mon service militaire. On travaillait de 6 à 8 h par jour, la demi-journée le samedi, et repos le dimanche.

Je faisais le rôdage de soupapes, la révision des freins, l'embrayage, le dépannage de l'allumage et de la carburation... Il n'y avait que la boîte de vitesses, le pont arrière et la révision du moteur que je ne faisais que sous le contrôle du patron Italien. Je faisais presque toute la révision moi-même, mais c'était toujours lui qui la terminait.

Après les 11 mois de service militaire, en 1969, j'ai repris mon travail chez mon patron italien. Cette fois-ci, il me prit comme mécanicien à 30 - 40D par mois, l'ancien ayant quitté. J'y suis resté dans les 12 mois, puis je suis revenu chez mon ancien patron, en banlieue Nord. C'est lui qui m'a convaincu, et puis, c'était plus facile pour moi de travailler près de mon domicile. Ma rémunération s'était un peu améliorée : 50D au lieu de 40. Au bout de 8 mois, je suis parti en France où je suis resté 2 ans.

En France, j'ai travaillé dans 3 garages : dans le premier, c'était des juifs tunisiens, qui possédaient un petit atelier de réparation et de revente de voitures d'occasion. On réparait aussi des véhicules, depuis la révision jusqu'aux vis platinées. Je gagnais 200.000 Francs.

Après 3 ou 4 mois, j'ai trouvé un emploi dans une société de taxis où je montais des embrayage; puis la société a acheté des taxis neufs, et je montais les compteurs. Je gagnais 220 à 250.000 Francs.

En France, il y avait des appareils électroniques pour le réglage de la carburation : ces appareils sont rares en Tunisie, jusqu'à maintenant. Et leur utilisation même requiert une spécialisation. Il y avait des palans

hydrauliques. Et pour la peinture, c'était vraiment très différent d'ici. Il y avait le four, qui n'existe pas ici... Et d'autres choses encore.

Après 8 - 12 mois environ, j'ai quitté ce garage pour un autre situé en Banlieue. Ce garage ne vendait que des voitures Ford, neuves et d'occasion. Nous étions 3 dans le service des voitures d'occasion : moi, le contremaître et le Chef de Service : on réparait, on retouchait, puis, une fois les voitures en bon état, on les exposait en vitrine. J'ai passé 6 mois dans ce garage, mais j'ai trouvé des difficultés pour obtenir les papiers de séjour et de travail. On m'a demandé de retourner en Tunisie et de revenir légalement après 6 mois, avec des papiers en règle. J'étais alors payé à 250.000 par mois, et je touchais 280.000 avec les heures supplémentaires.

J'ai donc été obligé de rentrer, non par manque de travail, mais parce qu'il m'était difficile de régulariser ma situation.

J'ai regagné Tunis en 1972, et je suis retourné tout de suite chez mon ancien patron qui avait ouvert un garage en association, avenue de la Liberté. Mais au bout de 6 mois, mon patron décide de rentrer en Italie. Alors l'idée me vint de m'installer à mon compte. Je dois dire que mon patron m'y avait encouragé moralement, vu les bonnes relations qui nous réunissaient depuis mon apprentissage.

Et en 1973, j'ai ouvert ce garage... J'ai trouvé des difficultés pour ouvrir ce local, notamment pour l'agrément. J'ai présenté à l'Administration compétente toutes les attestations de travail en France afin de prouver que j'étais du métier. Mais c'était difficile. Enfin, après un certain temps, j'ai obtenu l'agrément.

La superficie du local est de 90 m². Ce n'était pas un atelier, c'était des ruines. J'ai dépensé 1500D pour l'améliorer, j'ai travaillé pendant 2 ans pour rembourser toutes les dettes consécutives à ces réparations. Au début, je payais un loyer de 20D par mois, et aujourd'hui, après 2 ans, je paye 25D, sans l'eau ni l'électricité.

Je n'ai pas importé de matériel de France. J'ai débuté avec le matériel le plus élémentaire. Au lieu d'utiliser le palan pour faire sortir un moteur, on faisait avec un cric et une barre de fer. Ce n'est qu'au bout d'un an et demi que j'ai acheté ce palan.

Actuellement, j'ai 2 crics dont un hors d'usage, un palan, un compresseur, deux chignoles et l'outillage nécessaire, clefs et autres. J'ai une clé dynamométrique que j'utilise de temps en temps pour certaines voitures seulement. Je l'ai achetée depuis 1 an et demi à 30D, et uniquement pour les voitures Volkswagen qui sont un peu délicates.

Je fais les révisions, embrayages, freins, allumage (mais pas l'électricité), vis platinées, bougies... Je prépare toutes les marques de voitures, essence et diesel : je n'ai pas de spécialité.

J'ai ouvert un local de tôlerie-peinture, non pas de mon propre gré, mais à la demande de mes clients. C'était en 1976. Je m'étais débrouillé, j'avais acheté 4 bouteilles, un cric, toutes les clés nécessaires à la tôlerie, tout ... (cisailles électriques, chignoles...). J'ai commencé en chargeant du travail un associé qui prenait la moitié du gain. Après 3 ou 4 mois, le travail diminuait de jour en jour, et mon associé n'a pas voulu continuer. Cet atelier était plus vaste que celui-ci (120 m2 environ), j'y ai employé dans les 8 ouvriers (qualifiés et apprentis). Si je me souviens bien, je payais 50 à 60D de main-d'oeuvre par semaine. Au bout de 15 jours, j'ai pris un nouvel associé et comme son prédécesseur, le travail a marché à merveille au début, puis ça a périclité, et le dernier mois, on a gagné 6D chacun. En fin de compte, j'ai fermé le garage et j'ai pris 400D de pas de porte pour un loyer de 35D par mois. J'ai revendu une partie du matériel : les chalumeaux, les bouteilles consignées (65D). J'ai conservé les clés, la chignole électrique et l'outillage pour redresser la tôlerie. Car j'avais le projet de contruire un grand atelier sur le modèle européen.

Les réparations les plus fréquentes sont les dépannages : vis platinées, bougies, fils. Parfois, on fait des révisions, des rôdages de soupapes, des joints de culasse : surtout en été, 2 fois par semaine.

Pour une révision, il me faut entre 10 et 12 jours, compte-tenu de l'achat des pièces de rechange et du travail du tourneur. Depuis 1 an et demi, c'est le client qui se charge de l'achat des pièces; je ne veux plus m'en occuper. Lorsque je fais une révision, je la fais avec un ouvrier et 6 apprentis ou moins, en 12 jours. Mais je ne fais pas que cela, dans ces 12 jours.

Pour une révision de R 16 essence, je prends 80D. Et 100D pour les 403 et 404 diesel. N'oubliez pas que si le moteur tombe en panne durant la période de garantie, la responsabilité m'en incombe. 50 à 60D pour une Diane, 80D pour une Volkswagen. Cette dernière est très délicate : une fois la soupape s'est cassée pendant la garantie. J'ai dû la réviser à mon compte alors que ce n'était pas de ma faute : c'était dû à la soupape d'origine.

Lorsqu'il s'agit d'une révision de moteur, de freins, de l'embrayage ou un rûdage de soupapes, je peux avancer le prix avant même de voir quoi que ce soit : 12D pour les freins, 12D pour l'embrayage et 12D pour le rûdage de soupapes. J'applique des tarifs raisonnables. Une fois j'avais demandé 12D pour un embrayage et le client m'avait donné 15D pourvu que je lui fasse un travail soigné. Surtout les nouveaux clients, il faut 2 ou 3 fois avant qu'ils soient en confiance.

La moitié de mes clients sont des étrangers, corps diplomatique, RS, et l'autre moitié des Tunisiens. Plusieurs administrations m'avaient proposé de travailler avec elles, mais je n'ai pas accepté parce que mon atelier est petit, et je ne peux pas embaucher davantage d'ouvriers car je n'arriverai pas à les contrôler et toute la réputation que j'ai acquise durant ces années tomberait à l'eau. Je gagne mon quart de pain et ma conscience est tranquille, tout en gardant ma dignité et ma fierté.

Je n'ai aucune difficulté avec ma clientèle : petit à petit, j'ai essayé de les éviter ; je ne travaille plus à crédit, je ne me charge jamais de l'achat des pièces de rechange. Actuellement, j'ai une dette insignifiante chez les clients, 100D approximativement entre plusieurs d'entre eux et je n'ai plus d'espoir de les récupérer.

Pour moi, la voiture est une commodité, et si on n'a pas d'argent pour la réparer, on la laisse de côté jusqu'à ce qu'on aie les moyens.

Je travaille sur rendez-vous parce que la demande est supérieure à l'offre et je ne peux réceptionner plus de voitures que n'en contient mon atelier : je n'accepte une voiture que lorsque j'en dégage une autre.

Et pour acheter les pièces, je donne toujours un modèle au client.

En un mois, je peux faire 3 ou 4 révisions de freins, 3 ou 4 rôdages de soupapes, 2 ou 3 embrayages; les révisions de boîtes de vitesses, ce n'est pas fréquent : 1 fois tous les 6 mois ou tous les ans. Un pont, ça nous arrive d'en faire tous les 2 ou 3 ans. Le reste du temps, on fait des petites bricoles ou des dépannages à l'intérieur du garage. Si un client tombe en panne à Sidi Bou Saïd ou à Gammarth, je suis obligé d'aller le dépanner, bien que ce soit une perte de temps pour moi.

Je n'ai jamais débauché mes ouvriers à cause de la faiblesse de la demande.

J'ai formé beaucoup d'apprentis, mais comme vous le savez, ces jeunes ne se fixent jamais, ils cherchent toujours à travailler dans les grands garages et à changer de têtes. Je peux dire que je n'en ai vraiment formé que 3 : deux sont partis et le troisième travaille encore ici; je le paye 7D par semaine. Actuellement j'ai 6 apprentis, 3 nouveaux qui sont entrés depuis une semaine; le quatrième a huit mois, je lui donne 2D; le cinquième a 5 mois et 1D 500, et le dernier a 1D. Les 3 nouveaux, je pense que je leur donnerai 500 millimes à chacun.

D'après mon expérience, je ne donnerai pas un sou à l'apprenti durant les premières semaines. Pourquoi ? Parce que si je leur donne 500 millimes, ils s'habituent et ils croient comprendre qu'ils sont rémunérés pour leur travail. A partir de ce raisonnement, ils jugent qu'ils sont sous-estimés et qu'ils doivent être mieux payés : et ils changeront de garage pour arriver à leur but.

Depuis mon installation, j'ai embauché 2 mécaniciens : l'un d'eux a passé une année, l'autre 8 mois. Après ces deux, j'en ai employé 4 ou 5 qui prétendaient être mécaniciens. Après essai, je les ai trouvés d'un niveau pire que le simple manoeuvre.

Si j'avais un grand garage, je pourrais organiser mon travail, je chargerais une équipe de la réparation des freins, une autre de l'embrayage, etc... Dans ces conditions, l'apprenti se formerait facilement en passant d'une équipe à l'autre.

Avant tout, il faut que l'apprenti apprenne à nettoyer les pièces. Il commence par les petites pièces : au début, on lui confie une tôle ou un tambour. Le bloc moteur, c'est moi qui m'en occupe. Même si j'ai un ouvrier qui fait la révision, je ne compte que sur moi-même.

Pour être demi-ouvrier, il faut 5 ans de formation à un apprenti sérieux qui veut apprendre le métier, et il faut 10 ans pour devenir un bon mécanicien.

L'apprenti que j'ai, il a entre 3 ans et 3 ans et demi, et bien que ce soit moi qui l'aie formé, je ne compte pas sur lui à 100%. Chaque fois qu'il y a un travail, je le fais avec lui. Je dois tout contrôler pour éviter les problèmes avec les clients.

Une fois, j'ai voulu essayer une voiture réparée par mon mécanicien et je suis resté bloqué en cours de route : à partir de ce moment là, j'ai décidé d'être toujours présent et de ne compter sur personne. Si je confie une révision des freins au demi-ouvrier, il m'appelle chaque fois qu'il rencontre une difficulté, et je contrôle ensuite avant de refermer le tout.

Il m'est arrivé deux fois d'avoir des difficultés de ce genre. Ce n'était pas très grave car les deux fois, il s'agissait seulement d'une roue mal serrée. Une fois, c'était le client qui s'en était aperçu, et la seconde fois c'était moi-même.

Pour ce qui concerne les pièces de rechange, je n'ai aucune difficulté, étant donné qu'elles sont à la charge du client. Dans le cas où les pièces sont rares, la voiture ne dépasse jamais une semaine dans mon garage, jusqu'à ce que le client trouve ce qu'il cherche. Vous savez, un particulier peut se débrouiller, tandis qu'un mécanicien ne perd pas son temps à chercher d'un magasin à l'autre : une fois une cliente qui avait une Fiat 700, est allée à la Maison Fiat pour de petites pièces, le vendeur lui a répondu que ces pièces n'étaient pas encore arrivées, elle s'est adressée au Directeur parce que c'est lui qui lui avait vendu la voiture; il a téléphoné au magasin de vente pour qu'on lui prépare tout ce qu'il demandait et effectivement, elle a obtenu toutes les pièces. La seule explication c'est que le vendeur n'avait pas pris la peine de chercher au fond du magasin des petites pièces qui étaient encore emballées. Il lui était plus facile

de répondre au client qu'ils n'avaient pas encore reçu ces pièces, plutôt que d'aller les retirer au fond du magasin. Si dans une grande maison de pièces de rechange on ne vous sert pas alors qu'il y a de quoi, c'est parce qu'ils ont un atelier de réparation et qu'ils veulent conserver les pièces pour leur clientèle. Mais pour les magasins de vente, il n'y a aucune raison de ne pas servir les clients. Et chaque fois qu'on connaît quelqu'un, le problème est résolu. Depuis que je m'occupe de l'achat des pièces de rechange, je ne les ai jamais achetées au marché noir.

Je n'accepte jamais les pièces de la ferraille, à l'exception de la tôlerie. Je ne vais pas faire une révision de moteur à 80 ou 100D, et puis mettre un arbre à cames d'occasion pour lequel je n'ai aucune garantie. Si la pièce n'existe pas, je laisse la voiture de côté, jusqu'à ce qu'il la trouve.

La plupart des voitures que je répare sont récentes. Et disons 30% ont plus de 10 ans. Personnellement, je n'accepte pas les vieilles voitures parce qu'elles créent des problèmes techniques avec les clients. Par exemple, on vient pour faire un rodage de soupapes : le client a dans l'esprit que la voiture sortira du garage dans un état impeccable; s'il entend un bruit dans la boîte de vitesses, il en rejettera la responsabilité sur le mécanicien: c'est pour cela que j'évite de réparer les voitures finies.

En ce qui concerne la main-d'oeuvre qualifiée, actuellement j'ai besoin d'un mécanicien, pas plus, vu l'exiguïté du local. Je n'en ai pas trouvé. Chaque fois que j'embauche un mécanicien qualifié d'après ses dires, je m'aperçois qu'il n'est pas capable de faire son travail correctement, et ça s'est répété plusieurs fois avec des types différents. Je n'ai plus d'espoir de trouver un vrai mécanicien qui fasse tout le travail, sans avoir recours à quiconque. Donc je ne compte que sur moi-même. Je sais que ce genre de prétendus mécaniciens sont des apprentis qui n'ont pas été bien formés, ou qui, au terme de leur contrat, se sont adressés à d'autres garages en se présentant comme mécaniciens. Cette prétention peut passer dans les grands ateliers, mais dans un garage privé où le mécanicien répare toute la voiture, son incapacité se manifeste facilement et on peut s'en rendre compte du jour au lendemain.

Je n'ai pas de concurrents. Nous sommes ici des amis. Et plusieurs fois, quand je suis pris par le travail, il m'est arrivé d'envoyer des clients chez d'autres garagistes en qui j'ai confiance.

J'ai bien un projet en tête. Mais mes moyens sont limités et je n'arriverai jamais à acheter un terrain et construire un garage. J'ai entendu un bruit qui court selon lequel la Municipalité a décidé d'établir une zone industrielle à Sidi Daoud. Je me suis empressé d'envoyer une demande pour laquelle je n'ai encore reçu aucune réponse jusqu'à maintenant. Si la Municipalité me répond par l'affirmative, Je pourrai régler mon lot par facilité. Mais au comptant et pour construire, il me faudra 100 ans.

Si j'ai un grand atelier, j'achèterai du matériel moderne. Comme charges, je paye 124D annuellement pour la patente, et 240D de taxes. Je paie 30D par trimestre pour la caisse nationale de sécurité sociale, 75D pour l'assurance des voitures, 37D d'assurance accident du travail et 14D d'assurance incendie. La comptabilité c'est mon frère qui la tient, je reçois seulement les demandes des clients pour les dépanner. L'électricité me revient à 12 ou 16D tous les 2 mois, et l'eau entre 6 et 8D tous les 3 mois.

Ce que je souhaite c'est que le Gouvernement m'aide à avoir un grand atelier équipé d'un matériel moderne, comme les grands ateliers de l'étranger. Je suis capable de payer 100D par mois en réservant 50D pour les besoins du travail.

Plusieurs garagistes m'ont proposé de monter une société, mais j'ai refusé. Je veux travailler seul, comme je l'ai toujours fait. Je ne veux pas m'endetter. Même si le Gouvernement m'aide, je ne demanderai par exemple que 60% du capital. Je vous ai parlé de l'atelier de peinture qui a échoué et dont je ne suis pas arrivé à me débarrasser des dettes après 2 ans. Cette expérience m'a servi de leçon.

Si Mokhtar - Mécanique générale -
Banlieue Sud.

6 Juillet 1978

Je m'appelle Mokhtar, je suis né à Nabeul en 1951. J'ai poursuivi mes études jusqu'à la 5^e année primaire. Après l'école, mon père m'avait trouvé un emploi chez un réparateur de frigos. J'ai abandonné au bout d'un mois parce que ça ne m'a pas plu. Par la suite, je suis allé chez un ami de mon père, dans la tôlerie : j'y ai passé 3 ans puis j'ai abandonné. La raison en est que mon patron ne respectait jamais l'horaire de travail : on commençait à 6 heures et on terminait à 10 heures du soir et puis il me battait souvent et me payait 500 millimes par semaine. Au cours de ces 3 années, je n'ai pas appris grand chose. En peinture, je ne pigeais absolument rien, et en tôlerie, je ne faisais que les endroits légèrement défoncés. D'une façon générale, je ne suis pas arrivé à achever une voiture entière tout seul.

Après, je suis resté à la cimenterie de Djebel Djelloud où j'ai sacrifié 3 années dans l'apprentissage de la mécanique, car je n'ai touché aucun argent durant cette période. A ma sortie, j'avais le titre de demi-ouvrier en mécanique. La première année, je nettoysais les pièces, je préparais le travail, je regardais faire, la seconde année, on m'avait confié la révision des freins et de la boîte, et la troisième année, le rôdage de soupapes et le moteur d'une façon générale. Telles sont les principales étapes par lesquelles je suis passé. Mon apprentissage a été sanctionné par une attestation dans laquelle il était certifié que j'étais demi-ouvrier en mécanique. Ce n'est pas de mon propre gré que j'ai quitté le CAT (la Cimenterie), mais le règlement précisait qu'un fois l'apprenti formé, il devait chercher un emploi par ses propres moyens.

En quittant la Cimenterie, je suis resté quelque temps sans travail. Puis j'ai fait une demande à la Maison Volkswagen par l'intermédiaire de mon frère, et au bout de 10 jours on m'a répondu qu'ils me prenaient comme demi-ouvrier. Au départ, j'étais rémunéré 24D par mois : j'étais à la section contrôle. Vous savez, à la Maison Volkswagen tout le travail se fait à la chaîne : donc, une fois la voiture réparée, on contrôle si elle est bien réparée ou non. J'ai travaillé 8 mois dans cette section, puis j'ai demandé à mon Chef de m'affecter au groupe moteur, avec l'intention de me former davantage. J'ai passé 2 ans dans le travail du moteur et de

la boîte de vitesses. On utilisait plusieurs appareils que je ne connaissais pas, et toutes les clés étaient dynamométriques.

Actuellement, bien que je ne possède pas ce matériel et ces appareils, j'essaie toujours d'appliquer ce que j'ai appris avec les faibles moyens dont je dispose. Vous savez, le travail dans les grandes maisons est très utile pour la formation : le travail à la chaîne permet une formation continue, tout en changeant d'une spécialité à l'autre. On travaillait 8 heures par jour, sauf le samedi où c'était seulement 5 heures. De 24D par mois, au début, je suis passé à 34D au bout de 8 mois, puis 48D au bout d'une année. Et je suis resté ainsi pendant 3 ans et demi, et puis j'ai quitté le travail.

J'ai abandonné parce que le salaire était insuffisant : ma famille était locataire et j'étais obligé de l'aider, et puis il y avait les frais de transport. Comme le salaire ne me suffisait pas, j'étais obligé de me débrouiller en dehors des heures de travail, en dépannant des amis, des connaissances de mon père et de mes amis, afin de pouvoir subvenir à mes besoins personnels... Et puis, j'ai pensé ouvrir un garage à mon compte. J'ai construit ce garage et j'y travaillais en même temps qu'à la Maison Volkswagen. Cela fait 3 ans : les frais de construction ont atteint aux environs de 1800D; le terrain faisait partie de la maison de mon grand-père. Au début, la patente était au nom de mon grand-père, parce que je n'avais pas le droit d'en avoir, étant donné que j'étais employé dans une société. Au fil des jours, j'ai trouvé que le travail avançait, et j'ai démissionné de la société pour me consacrer à mon travail à plein temps.

J'ai un cric, un palan, des clefs, des pinces de support, des chargeurs, un appareil de mise au point de l'allumage, etc... Je n'ai pas acheté tout ce matériel d'un seul coup. Au début j'ai emprunté dans les 600D, mon père et ma mère m'ont aidé pour une somme de 800D, et j'avais 400D d'économies. Dieu merci, actuellement cela va mieux qu'avant.

Je n'ai pas d'appareils de précision : d'un côté, je n'ai pas les moyens d'en avoir, et d'un autre côté, le local est un exigü (20m²) : par exemple, l'appareil de contrôle et d'inspection a 3 mètres de long. Pour cet appareil, et un appareil de parallélisme, il me faudrait un autre local. Ils coûtent plus de 2 millions, et un oncle qui est à l'étranger m'a promis de me les apporter. Mais je suis découragé, vu que je n'ai qu'un seul

local. C'est mon oncle qui va les payer et chaque fois que j'aurai économisé, je lui donnerai quelque chose. Le seul problème pour moi, c'est le local.

Je ne répare que les voitures Volkswagen: c'est ma spécialité. Mais de temps en temps, je fais des dépannages pour des amis. Cette R 16 que vous voyez, c'est la voiture du frère d'un client.

Les réparations que je fais le plus souvent, ce sont des dépannages : électricité, arrivée d'essence, bougie, etc... Le moteur, ce n'est pas fréquent. En général, on fait les freins, la boîte à vitesses, et encore, ce n'est pas pour une révision, mais pour un réglage ou un graissage. La révision de la boîte, il nous arrive de la faire une fois tous les 7 à 8 mois (=sur une même voiture), et la révision des freins, une fois par an.

Comme ouvriers, j'ai mon frère plus âgé que moi qui est mécanicien (il était en Lybie avant que je m'installe ici), et deux apprentis : l'un a 1 an, et l'autre 6 mois. J'avais un autre apprenti, mais il a fait preuve de mauvaise volonté et je l'ai renvoyé.

L'apprenti commence par le nettoyage des pièces, puis peu à peu il apprend. Je lui confie des garnitures de freins et je contrôle avant de remettre la roue. D'une façon générale, je lui confie des choses faciles comme le démontage, le nettoyage et le remontage du carburateur, le changement de vis platinées, tout cela bien sûr sous mon contrôle.

L'apprentissage dure entre 2 et 3 ans. Mais il faut parfois 10 ans. C'est fonction du degré d'intelligence et de l'amour du métier. Je n'ai pas formé d'apprentis avant ces deux. Je suis content de leur travail à présent, et je leur donne un salaire pour qu'ils ne me créent pas de difficultés avec les clients : 3D par semaine et même plus pour les encourager davantage. Ils sont sérieux parce que je suis sérieux avec eux. Nous nous respectons mutuellement : dans le travail, je leur ordonne d'appliquer mes instructions, et en dehors du travail, je ne suis qu'un ami pour eux. L'un a 23 ans et l'autre 18 ans.

Sur un travail quelconque, on peut rester une heure comme on peut rester un jour : le client nous confie sa voiture et c'est à moi de déceler la panne : je vérifie le courant , l'essence, les bougies, etc... Il me faut un certain temps pour mettre la main sur le panne, alors que pour changer une vis platinée, ou nettoyer les bougies, ça ne demande que peu de temps.

Parfois, le client me demande de lui faire la mise au point pour que sa voiture consomme normalement le carburant. Dans ces conditions, il faut que je fasse le réglage des soupapes, que je démonte les bougies, etc... Donc, on ne peut pas estimer le temps qu'il faut pour un service quelconque : on peut rester 1 heure comme on peut rester 3 heures.

Pour des opérations bien définies comme le réglage des freins, il ne faut pas plus d'une heure, contrairement à une révision qui demande 1 jour et demi. Pourquoi ? Parce qu'il faut perdre une demi-journée pour amener le disque chez le tourneur à Tunis; entre-temps on vérifie les garnitures, le nécessaire des 4 roues, le cable du frein à main rouillé ou tordu, etc...

Pour changer une vis platinée et des bougies, je demande 1D500 à 2D. Pour une révision des freins, entre 8 et 12D suivant le nombre de pièces à changer.

Ce moteur de R 16, je suis en train de travailler dessus depuis 2 jours : normalement, il aurait dû être prêt hier, mais il n'y a pas les pièces et je dois attendre le client pour acheter ce qui manque.

La pénurie des pièces n'est pas continuelle. Parfois le client n'arrive pas à acheter toutes les pièces qu'il faut et alors on est obligé d'attendre, ou bien on lui remonte son moteur en attendant qu'il ait les moyens de se procurer le nécessaire. Si toutes les pièces sont achetées, et que le travail du tour est fait, je remonte le moteur en une journée et demie, avec mes apprentis bien sûr. J'ai pris 40D de main-d'oeuvre.

Pour ce qui est du problème des pièces détachées, on ne peut pas dire qu'il y a une pénurie totale, mais on ne trouve pas ce qu'on demande. Si vous donnez une liste, vous n'aurez pas toutes les pièces, il y en a toujours qui manquent, et toujours différentes. La pièce que vous

trouvez aujourd'hui, ce n'est pas forcé que vous la trouviez demain, et vice-versa. J'ai une Fiat 600 qui est restée 2 mois en panne, à cause de petites pièces qu'on n'a pas trouvées. On a cherché partout, même à Sfax, à Béjà... Rien à faire. Dans ces conditions, le client a été obligé de charger un parent de les importer de France où il travaillait.

Je n'ai jamais acheté de pièces au marché noir : lorsque je suis coincé, je vais à la ferraille de Mégrine, pour dépanner mon client. Il m'est arrivé plusieurs fois qu'une voiture reste deux mois à cause d'une pièce qu'on ne trouvait ni neuve, ni d'occasion.

Un avant-train neuf coûte par exemple dans les 180-190D, par contre on peut l'acheter d'occasion à 35-40D. Le client vous dit que ça l'arrange de l'acheter à 50D plutôt qu'à 80D, vu ses moyens qui ne lui permettent pas de l'acheter neuf. Je me charge alors d'aller à Mégrine, accompagné du client, pour vérifier si la pièce est utilisable ou non.

Parfois, lorsqu'on révisé un moteur, on trouve le bloc fissuré. Et dans ces conditions, ou bien le client se permet d'en acheter un autre neuf à 131D, ou d'occasion à la ferraille. On peut l'y trouver pour 25 ou 30D, et avec la différence, le client peut acheter d'autres pièces.

Pour la révision d'un moteur Volkswagen, je prends 40D de main d'oeuvre : je peux le faire en 10 jours, en comptant la perte de temps (tourneur, achat des pièces) : parfois on va jusqu'à Bizerte pour la succursale de la maison Volkswagen au cas où l'on ne trouve pas de pièces à la maison de Tunis, ou à la ferraille.

Je travaille bien au printemps et en été; par contre, le reste de l'année, le travail est faible. Je garde toujours mes ouvriers pendant toute l'année. Lorsqu'il n'y a pas de travail, on leur donne des livres de mécanique à consulter.

Parfois, le client me charge de l'achat des pièces et le jour où on fait le compte, il me dit qu'il n'a pas d'argent. Dans ces conditions deux solutions se présentent : ou bien je garde la voiture et je cours derrière lui pour me faire rembourser. Dans les deux cas, c'est moi qui en subit les conséquences. J'ai actuellement dans les 300D de dettes de la part des clients : ce sont des dettes de 5D, de 10D. Chacun me dit qu'il me paiera le plus tôt possible.

Ce qui est ennuyeux, c'est le marchandage des clients. Vous lui dites : "Je vous fais ce travail pour 3D," et il vous dit : 2 ou 1D. Je n'accepte pas ce prix bien sûr, et il s'en va.

J'ai voulu agrandir l'atelier, mais je n'y suis pas arrivé. Plusieurs difficultés m'entravent : j'ai demandé un prêt à la banque, mais on ne m'a pas répondu. J'ai trouvé un terrain à 7D le m² à côté du Mor-nag, mais je n'ai pas pu l'acheter à cause de mes moyens limités. Il faut de l'argent et vous savez, bien que je sois célibataire, je travaille pour avoir une maison, j'ai à ma charge un frère et ma mère, mon père étant décédé; je paye le loyer du garage, bien que ce soit mon grand-père qui me l'ait loué. Ajoutons l'eau, l'électricité, le loyer de la maison et les dépenses familiales : je n'arrive pas à économiser de quoi faire un projet.

Je ne paye pas une patente de mécanicien, mais de dépanneur. J'ai payé 126D de forfait la dernière fois. Au début, j'ai souscrit une assurance accident de travail, mais comme elle ne m'a pas reconnu après un accident, j'ai résilié le contrat. Et je n'ai pas de comptabilité.

Je crois que la mécanique est un domaine très difficile. Si on veut se former, il ne faut compter que sur soi-même. Personnellement, j'ai eu beaucoup de difficultés pour apprendre ce métier parce que je suis né d'une famille très pauvre. Je suis arrivé à Tunis à l'âge de 8 ans : je vivais dans la famille d'un architecte que nous avons connu à El Aroussa d'où je suis originaire. Je devais les aider dans les affaires du foyer et en contrepartie, ils se chargeaient de ma nourriture et de mon éducation. Trois années s'écoulèrent et rien ne se passa : je m'occupais de faire les courses, ni plus ni moins. Un jour, j'ai pensé aller à l'école, mais ça n'a rien donné étant donné que j'avais 11 ans. Cependant, au lieu d'aller jouer au ballon après le travail, j'allais au "Koutteb" (l'école coranique). J'ai perdu tout espoir de fréquenter une école quelconque, et en fin de compte, je me suis orienté vers l'artisanat : j'ai commencé à travailler chez un belghaji (fabriquant de babouches) qui me payait à 50 millimes par jour.

J'ai passé deux années dans des conditions lamentables : lorsque j'ai commencé à travailler avec cet artisan, la famille qui m'avait adopté me renvoya. En ce temps-là, j'avais un cousin qui habitait dans un oukala (chambre meublée), et je passais la nuit chez lui, clandestinement, c'est-à-dire sans me faire voir du gérant : je rentrais à 10 heures du soir et je sortais à 4 heures du matin. Vous savez combien je gagnais par jour : je vivais avec 50 millimes et c'était en 1955. J'achetais un demi-pain et des olives avec le reste.

Au bout de 6 mois, je suis arrivé à 1D 500 par jour : j'étais payé comme demi galfa (demi-ouvrier). Alors j'ai loué une chambre et ça s'est bien passé.

Je n'ai pas continué dans ce travail parce que ce n'était pas un travail régulier : on pouvait travailler toute la semaine, comme on pouvait rester toute la semaine sans travail.

J'ai voulu changer de métier. J'ai été embauché au kiosque Shell à El Omrane comme ouvrier journalier. Au bout de 8 mois à 760 millimes par jour, j'ai vu que je n'avais aucune garantie pour mon avenir dans ce métier.

Je ne pensais pas à l'argent : mon seul souci était d'apprendre un métier. J'ai trouvé un emploi dans un garage à Bab El Khadra : j'avais 15 ans. J'ai commencé à travailler dans ce garage pendant une année. Après 3 mois de travail, le patron m'avait confié la responsabilité du garage. J'étais tout dans l'atelier, bien qu'étant nouveau. Je m'occupais de l'achat des pièces, je surveillais les ouvriers, etc... jusqu'à ce que les autres ouvriers me haïssent. Et petit à petit, j'ai appris le travail. Je peux dire que je faisais tout au bout d'un an, parce que c'était à moi d'apprendre le métier. J'étais payé à 600 millimes par jour, et comme le salaire n'était pas suffisant j'ai voulu changer. J'avais un ami qui m'avait présenté à un certain Ridha, mécanicien dans la banlieue Nord. Ce dernier m'embaucha en me traitant comme son fils. Je travaillais et je logeais chez lui. On travaillait du matin jusqu'au soir, avec un arrêt à midi, mais de mon propre gré, je tenais à travailler même une fois le garage fermé. J'ai alors compris que je pouvais compter sur moi-même, malgré la faiblesse de mes moyens (=de mes capacités).

Puis, j'ai été appelé au Service militaire en 1965, à Bizerte; et là, j'ai travaillé avec des Italiens. A l'issue du service en 1966, j'ai été embauché par un autre garagiste qui me donnait une bonne rémunération 1D 800 par jour. Mais lorsque je suis parti au service, mon patron a presque fait faillite, car il était vieux et ne pouvait pas venir à bout des travaux dans son garage.

Dès qu'il eut appris que j'avais été libéré du service militaire, il est venu me voir à mon nouveau travail et me demanda de déjeuner avec lui. J'acceptais son invitation et après le déjeuner il me proposa de venir avec lui. Il m'avait laissé le choix de travailler comme ouvrier ou bien il me donnait 50% du garage. Je lui ai répondu que je n'avais pas les moyens de payer 50% du garage pour devenir son associé. Mais aussi je ne pouvais pas non plus travailler comme ouvrier, étant donné mes ambitions et les objectifs que je m'étais fixés. Il a tout fait pour me garder avec lui et me laissa 20 jours pour essayer : après, je déciderais si je continuais ou non.

Donc, j'ai été son associé pendant 20 jours. Dieu merci, j'ai ramassé une belle somme de 300D pendant ces 20 jours. Je lui ai donné sa part. J'ai payé 2 mois de loyer d'avance, ainsi que la valeur de son matériel : on s'était mis d'accord pour 50D par mois, garage et matériel. Le garage n'était pas très spacieux (40m²). Comme matériel, il y avait des clés, des pinces, tournevis, compresseur, chalumeau, bouteille de soudure, chargeur de batterie, meule et palan, pour la mécanique et la tôlerie-peinture : à vrai dire, tout le nécessaire. Mais malgré tout, je n'ai pas compté sur son matériel, je voulais en avoir un en propre, car dans mon esprit, je savais qu'un jour viendrait où je devrais lui rendre son matériel. J'ai donc travaillé chez lui comme associé, ou plutôt comme locataire, durant 2 années. Un jour, je lui ai dit : "Oncle Chérif, Voilà, je voudrais m'installer à mon compte. Si vous voulez me vendre le matériel... Ou alors, je vais chercher ailleurs". Il m'a dit d'accord et je lui ai acheté. C'était en 1968, après deux années comme locataire.

Alors, j'ai commencé à travailler, jusqu'au jour où le Président de la Municipalité me prévint que je devais chercher un autre local, car le mien était sur la voie publique et au centre de la ville. De plus, cette voie était empruntée par le Président de la République et les Ambassadeurs, et je devais me chercher un autre local un peu plus loin, dans un coin de la ville. La Municipalité m'avait donné un délai de 2 mois pendant lesquels j'ai cherché, ainsi que la Municipalité. Enfin, j'en ai trouvé un de 120m² que j'ai loué pour 12D par mois. Je n'ai rien eu à avancer, car c'était une société de produits alimentaires qui m'avait loué ce préau. Après quelque temps, cette société m'informa qu'elle avait décidé de vendre le local : c'était un ancien marché, et j'ai acheté les murs et le toit pour 600D, 300D comptant, et le reste par traites, mais pas le terrain qui était la propriété de la Municipalité. Avant d'acheter le local, j'étais allé à la Municipalité pour savoir si je pouvais faire cet achat et l'on m'avait répondu par l'affirmative, aucun projet n'étant prévu dans ce secteur. Et le jour où elle déciderait de vendre ce terrain, je l'achèterais. Après 3 années de travail, le Président de la Municipalité me prévint que le Conseil municipal avait décidé de démolir toutes les constructions du secteur pour dégager les alentours du Palais. Je lui ai répondu qu'il n'y

avait aucun local disponible actuellement : "Trouvez-moi un terrain, un garage et je l'achèterai". Je suis allé partout et je n'ai rien trouvé. Enfin la Municipalité m'avait trouvé un terrain, mais - je ne citerai personne - l'intervention n'a pas réussi, et le propriétaire ne fut pas d'accord, bien que j'aie déjà acheté les matériaux de construction. J'ai continué à travailler 9 mois - 1 an dans mon garage. Puis le Président de la Municipalité fut remplacé et le nouveau me donna un délai d'un mois pour chercher un autre local. J'ai contacté le nouveau Président pour lui exposer mon cas, et après avoir réfléchi un bon moment, il me dit : "Trouvez un autre garage ailleurs, et on vous donnera votre agrément".

En fin de compte, j'ai ouvert ce local depuis 3 ans. En réalité, je l'ai loué bien avant cette date, pour l'utiliser comme débarras. Lorsque j'ai ouvert le garage, je suis allé à la Municipalité pour contacter le Président, mais on ne m'a pas accordé d'entrevue. Sans résultat pendant plusieurs semaines, J'ai commencé à travailler en me fiant à la parole du Président. Mais les agents de la Municipalité me fermèrent le garage durant 2 semaines. J'ai voulu contacter le Président, mais c'était très difficile. J'ai été obligé d'aller le voir chez lui et il me promit de régler ma situation, et en effet, ça s'est réglé facilement. Mais durant les 2 semaines de fermeture, j'étais vraiment dans un état lamentable, non pas à cause de ma propre personne, mais en pensant aux voitures des clients, enfermées dans le garage.

Depuis, j'ai travaillé aisément, et j'ai formé des jeunes qui travaillent actuellement, Dieu merci.

Le matériel, il faut le renouveler de temps en temps et j'ai renouvelé presque tout le mien. Je n'ai pas d'appareil de précision, parce que cela demande de l'argent et que je suis en train de construire un logement, et pour cette raison, je ne suis pas arrivé à acheter quoi que ce soit. J'ai 32 ans, je suis marié et père de deux enfants : je dois penser à leur avenir.

Je fais la révision de moteur, essence aussi bien que diesel, la révision des boîtes, avant-train, freins, pour tout genre de voitures. Je

ne fais pas ce travail tout seul. J'ai des apprentis qui le font sous ma surveillance : ils ne sont pas beaucoup. Je suis un type qui ne compte que sur lui-même. Je ne joue pas les chefs d'atelier qui ne font que donner des ordres aux apprentis. Au contraire, tout travail difficile je le fais moi-même, et je ne confie à ces jeunes que les tâches faciles. J'ai deux apprentis qui en sont encore au stade de la formation, un troisième plus grand en tôlerie, et un autre en mécanique : ce dernier, c'est mon neveu, je l'ai formé moi-même, et il peut me remplacer en cas d'absence. L'autre en tôlerie, il était déjà en partie formé et j'ai complété sa formation : je suis content de lui. Les deux autres sont encore jeunes : l'un a 1 an et perçoit 1D par jour, l'autre a 6 mois et perçoit 800 mil-limes par jour : ils sont bien.

Depuis mon installation, j'ai formé approximativement entre 20 et 30 apprentis : il y en a qui ont passé 6 mois, d'autres une année ou deux. Parmi eux, il y en a qui sont aujourd'hui des mécaniciens comme moi. J'en connais quatre. Les autres travaillent dans des garages : ils sont encore des ouvriers qualifiés.

Je ne recrute pas d'ouvriers. Je prends toujours des jeunes et je les forme. On vit comme en famille : lorsqu'il y a du travail, chacun a son boulot et sinon on discute sans distinction entre chef et ouvriers. Je veux qu'ils me respectent en mon absence, et qu'ils fassent le travail comme si j'étais présent.

Dans le cas où toutes les pièces sont achetées pour une révision de moteur, je peux le monter en une journée, il faut un deuxième jour pour l'essayer. Je prends 50D, mais vous savez, ce n'est pas souvent qu'on a ce genre de travail : on fait une révision de moteur une fois par mois. Quotidiennement, on fait le dépannage, l'allumage, essence, roulement, rotule, pour 2, 3 ou 1D 500, selon le client.

Pour la peinture de cette Volkswagen 1200, je dois dépenser 30D au moins : 28 D de peinture et 2D d'écrous, fils, etc... Il faut 8 jours, et pour une voiture qui demande beaucoup de travail de tôlerie, je demande 100D : c'est le maximum.

Je n'ai pas de barème. Quelquefois, je laisse le client me donner à sa guise ce qu'il veut. En général, nous estimons le coût de la main d'oeuvre en fonction du temps. Personnellement, je cherche toujours à satisfaire ma clientèle et, de cette manière, je n'ai jamais perdu un client.

On ne trouve pas toutes les pièces, et parfois on utilise l'occasion. On achète toujours au marché noir : même les grossistes vendent à des prix illégaux. C'est une question de marchandage, bien que nous ayons droit à une remise de 10 à 15% : si vous connaissez quelqu'un, il peut vous accorder cette faveur, sinon vous êtes considérés comme des particuliers.

Les pièces d'occasion, je les utilise soit en raison du manque de pièces sur le marché, soit sur la demande du client. Personnellement, j'ai pour rôle de conseiller au client de ne pas utiliser les pièces d'occasion, mais s'il refuse sous prétexte qu'il n'a pas les moyens de s'en procurer des neuves, tant pis pour lui. On n'utilise jamais l'occasion en tôlerie.

En ce qui concerne la concurrence, je peux vous dire, que j'ai encouragé autant que je l'ai pu mes apprentis qui ont ouvert des ateliers. Je n'ai pas dans l'idée de monopoliser la clientèle. Mais ce qui nous ennuie, ce sont les ambulants. Je peux vous dire qu'ici, il y a 8 prétendus mécaniciens ambulants. J'avais un ouvrier (je crois que vous l'avez vu la dernière fois que vous êtes venus) qui travaillait avec moi au pourcentage : il a voulu tout prendre. Je lui ai expliqué que j'avais des charges, que je devais payer la patente, le loyer, l'eau, l'électricité... Il m'a quitté et quelques jours après, il s'est acheté une caisse et quelques clés et il s'est installé à côté de mon garage, sur le trottoir, à faire le mécanicien ambulant. C'est illégal et injuste pour moi et pour ceux qui ont des garages comme moi. J'ai porté plainte à la Municipalité qui a été chargée de l'affaire. Il s'est éloigné, mais je le vois toujours de temps à autre travailler sous un arbre.

Je paye 78D de patente par an. J'ai une assurance pour les voitures, en cas d'essai et de vérification: 109D par an, et 16D pour les accidents du travail. Je n'ai pas de comptabilité (...). Je paye 36D de salaires par semaine.

Je travaille avec d'anciens clients comme l'hôtel de l'UGTT Amilcar, la Baie des Singes, le Niagara et l'Abou Nawas.

Ces derniers jours, la Municipalité nous a promis un projet de zone industrielle : comme tous les intéressés, j'ai fait une demande pour 1000 m² et on attend la réponse. Je pense y construire un grand garage. L'inconvénient de cette zone est qu'elle est loin de la ville, à 4 ou 5Km. Même si j'obtiens ce terrain, je pense l'utiliser pour les grands travaux, comme la peinture et la réparation des camions, autrement dit des travaux qui demandent du temps.

Ce que je demande, c'est qu'on nous aide à résoudre les problèmes de locaux. Actuellement, je n'ai aucun problème avec le propriétaire, mais cela viendra tôt ou tard. Ce n'est pas la même chose lorsqu'on loue un local à l'Etat. Si un jour le propriétaire réclame son local, que voulez-vous que je fasse . Que je ferme et que je reste à la maison?

Ce qui me manque aussi, c'est le matériel moderne qui coûte très cher sur le marché : il y a des appareils qui coûtent 2000D. N'oubliez pas que ce genre d'appareils facilite le travail du mécanicien. J'ai travaillé en Italie pendant 46 jours : j'ai gagné dans les 700D. Je n'y suis pas allé pour travailler, mais seulement pour me familiariser davantage avec le matériel moderne : il y avait un appareil de redressage de la tôlerie, vraiment, vous y mettiez la tôle abîmée et elle en sortait comme neuve. Il y avait aussi un appareil qui vous montrait où était la panne dans le moteur. Il y avait aussi des clés spéciales que nous n'avons pas ici en Tunisie, et plusieurs autres choses encore...

J'ai débuté à l'âge de 9 ans comme apprenti. Mon père avait voulu me mettre dans la menuiserie. J'y suis resté à peine 4 mois, cela ne m'intéressait pas. J'ai dit à mon père que je ne pouvais pas continuer dans ce travail à me faire exploiter en transportant le bois sur mes épaules, jusqu'à la machine. Je préférais toucher le fer que de faire ce métier-là. On s'est arrangé pour me trouver une place d'apprenti chez un mécanicien : Mr. Batista. Alors j'ai commencé et j'ai vu que le travail m'intéressait beaucoup. Ma formation a débuté par le nettoyage des pièces, car on disait que si on n'apprenait pas à nettoyer les pièces, on n'apprendrait jamais. Puis j'ai assisté au montage du moteur, je regardais sans toucher. Je suis resté 4 ans en apprentissage. A l'âge de 13 ans, j'étais presque demi-ouvrier ajusteur. Je travaillais 4 heures par jour, l'après midi après l'école. A ce moment-là, j'étais payé 5 francs par semaine.

Un jour Mr. Batista m'a dit: "Voilà, tu es formé maintenant. Et tu mérites d'être mieux payé. Si tu veux qu'on te cherche une place, ce sera avec plaisir que je le ferai et si tu trouves des difficultés dans le travail, passe me voir à la fin de la journée et je te donnerai la solution: Il ne faut jamais faire quelque chose sans savoir, car alors, tu risques de commettre des gaffes. Si tu ne fais pas ton travail convenablement, on te demandera qui t'a appris à faire cela. Tu répondras : Mr. Batista, et la faute m'en incombera".

J'ai donc travaillé chez un autre mécanicien. Après un essai, il a été très content de moi. Il m'a dit: "Je vois que tu es sérieux, et que tu aimes ton travail. Tu vas donc travailler avec moi. Si tu rencontres des difficultés, il ne faudra pas t'inquiéter. Dans la mécanique, il y a toujours des surprises. Je suis ton patron, et il m'est parfois arrivé de me trouver devant un cas que je n'avais jamais rencontré".

A ce moment-là, j'étais demi-ouvrier, j'arrivais à démonter et remonter un moteur. Je faisais l'ajustage de la bielle avec un grattoir, puis l'ajustage de la ligne d'arbre. D'une façon générale, tous les travaux qui se font actuellement au tour, on les faisait à la main. A cette époque-là, il n'existait aucune machine, à part le tour qu'on n'utilisait qu'après le travail à la main.

Je suis resté 8 mois chez ce patron, puis c'était la guerre, en 1939. J'ai été pris au travail obligatoire et pendant 2 ans et demi, j'ai travaillé comme mécanicien à la caserne de Forgemol. Après la libération, on me suggéra de continuer le travail avec eux, étant donné que j'avais bien travaillé malgré les 45F par jour. De plus, si je voulais avoir la nationalité française, ils promettaient de m'aider. Mais, je n'en ai pas voulu par crainte de la guerre: parce que si j'avais la nationalité française, je serais obligé de faire le service militaire. J'ai donc refusé. Mais ils m'avaient dit que si je me décidais à revenir, je ne devais pas hésiter; leurs portes seraient toujours ouvertes.

Cependant malgré tout, je n'étais pas encore bien formé, et j'ai commencé à travailler chez Ben Chaouch à Tozeur : c'était une société de transport entre Nefta, Metlaoui, Tozeur, etc... J'ai passé 2 ans avec lui. J'avais été engagé comme mécanicien, et en cas d'absence d'un chauffeur, je le remplaçais jusqu'à son retour. Je gagnais 5000 par mois.

Puis j'ai quitté ce travail à cause de la maladie : lors d'une visite on m'a trouvé du sable dans l'estomac, et le médecin m'a conseillé de ne pas rester travailler à Tozeur et de descendre à Tunis pour ma santé. C'est ce que j'ai fait. Je n'ai pas trouvé de place de mécanicien et j'ai travaillé comme chauffeur pendant 12 ans dans les services routiers : j'ai travaillé un peu partout, avec Raoul, Mimoun, Fabiani, Casanova, Camès, jusqu'en 1956. Un jour j'ai rencontré un ami qui me conseilla d'abandonner ce travail et de venir travailler avec lui comme mécanicien. J'ai accepté, car je m'étais fiancé et ça ne me convenait pas de faire le chauffeur. Mais je devais terminer les 18 jours qui me restaient en prévenant mon patron d'embaucher un autre chauffeur à ma place. A ce moment-là, j'étais chauffeur de poids lourd avec remorque et semi-remorque, payé à 22D par mois et le patron me proposa une augmentation. Mais je refusai parce que je n'avais pas envie de continuer dans ce travail avec des déplacements fréquents. Mon patron insista vraiment pour que je reste avec lui mais je n'ai pas voulu. Je lui ai dit : "Mon métier, c'est d'être mécanicien, je ne veux plus de déplacements. Ce que je veux, c'est faire mes 7 ou 8 heures par jour et rentrer chez moi le soir. En fin de compte, je lui ai dit que s'il voulait un bon chauffeur, je lui en enverrais un.

Non, mon ami ne m'a pas pris comme associé, mais comme ouvrier à 30D par mois, il m'avait dit que si on gagnait davantage, il augmenterait mon salaire : "Ce n'est pas parce que je suis patron que je n'ai pas été ouvrier, et je connais cette situation".

On faisait la mécanique et la tôlerie. Moi je m'occupais de la mécanique. J'ai continué à travailler avec lui pendant 8 ans. Après tout ce temps, il a voulu abandonner le travail en me disant que, si je voulais, il me laissait le garage sous ma responsabilité. Je n'ai pas voulu prendre cette responsabilité. Et je lui ai dit que je pensais m'installer à mon compte. En 1964, j'ai alors travaillé dans une société de transport, chez Raoul Mimoun, comme mécanicien diesel-motoriste. J'avais posé comme conditions de ne pas faire le chauffeur, sauf dans les cas d'urgence pour dépanner ou remorquer un autre camion. La société faisait le transport des marchandises entre Tunis et Sfax. J'étais payé dans les 32D par mois. Mon travail consistait à remettre les moteurs de réserve en état de marche; chaque fois qu'un camion tombait en panne, on démontait la pièce et on la remplaçait pour ne pas ralentir le travail ou l'entraver. A cette époque-là, c'étaient en majorité des camions italiens ou allemands, on achetait les pièces d'occasion chez les ferrailleurs parce qu'il n'en existait pas de neuves dans les magasins de vente de pièces détachées.

Après un certain temps, ils ont vendu la licence pour monter une société de taxis B-B. Ils ont acheté les 15 premières 4 CV. Notre travail a changé du tout au tout: je travaillais jusqu'à 2 heures, puis de 4 à 9. le soir, et il fallait revenir à 11 heures pour voir s'il y avait quelque chose. Alors, j'ai abandonné, car au lieu de faire 8 heures par jour j'arrivais à en faire 20 ou 22. J'ai abandonné 15 jours après la constitution de cette société.

Puis, j'ai commencé à travailler avec Mr. Abdelaziz. Il m'avait dit : "Voilà, je te monte un garage et tu me donnes tant pour cent. Et pour progresser, au début, tu vas travailler comme si tu étais indépendant jusqu'à ce que tu arrives à gagner quelque chose, à ce moment-là tu me donneras ma part". J'ai travaillé pendant 2 ans dans cet atelier. C'était une sorte d'association : lui, il apportait l'argent et moi le travail. Et il prenait 30%.

Mais comme Mr. Abdelaziz louait des places pour le stationnement, la mécanique ne l'intéressait pas beaucoup, et je ne pouvais pas accepter plusieurs voitures à la fois dans le garage. Alors je lui ai dit ; "Moi, je ne peux pas travailler dans la rue et j'ai beaucoup de travail donc je me vois obligé d'aller chercher un autre garage et de m'installer à mon compte." J'avais une patente comme mécanicien-ambulancier, c'est-à-dire que je travaillais dans les garages au pourcentage. A cette époque ça existait, mais plus maintenant.

J'ai trouvé un local et j'y travaille jusqu'à maintenant. Pour les outils, je les ai achetés petit à petit. De plus le propriétaire du garage m'a cédé une partie des clefs, et j'ai démarré comme ça. Je suis dans ce local depuis 15 ans et j'y suis bien.

Dans le temps, le pas de porte n'existait pas. J'ai loué à 22D par mois pendant 8 ans; le propriétaire était un Italien. Puis il a vendu, et le nouveau propriétaire m'a augmenté le loyer à 25D, puis 27D, et maintenant je paye 36D par mois, sans compter l'eau ni l'électricité. Le local fait environ 90 m²; je travaille seul, donc cela me suffit. C'est largement suffisant pour travailler : il peut contenir jusqu'à 6 voitures.

Oui j'ai commencé avec des apprentis. J'ai eu 3 ouvriers que j'ai formés moi-même. L'un d'eux s'est installé à son compte, le second a une bonne place, c'est moi qui la lui ai trouvée, aux Beaux-Arts. Ils m'avaient demandé de leur réparer leurs voitures. Moi, je n'avais pas le temps d'accepter ce marché; je leur ai donc envoyé ce jeune homme-là. Je le connaissais bien: il est sérieux et c'est moi qui l'ai élevé. De plus, je lui avais dit que s'il rencontrait une difficulté quelconque, qu'il passe me voir le soir, je lui expliquerais comment procéder. Une fois les travaux achevés, il a continué à travailler comme ouvrier-mécanicien dans les Travaux Publics et il est devenu contre-maître.

J'ai formé plusieurs apprentis, une dizaine je pense, mais la plupart sont partis.

Je vais vous citer le cas d'un jeune qui a passé 9 ans avec moi, puis il a voulu partir s'installer à son compte, et finalement, il est parti travailler dans un autre garage sans me prévenir. Puis il est revenu me voir pour me dire qu'il n'était pas capable de faire le travail tout seul. Je suis intervenu auprès de son employeur pour qu'il lui donne un travail de chauffeur, et on l'a envoyé dans le Sud.

Actuellement, j'en ai deux qui viennent de finir leur contrat et qui n'ont rien appris.

Au départ, je leur apprends comment on démonte une culasse, les soupapes, comment il faut les nettoyer, comment faire le rôdage de soupapes... Petit à petit, jusqu'à ce qu'ils apprennent. Chaque jour, je les préviens en leur disant que s'ils n'apprennent pas à nettoyer correctement les pièces, ils n'arriveront jamais à rien faire. Parce qu'en nettoyant la pièce comme il faut, on la connaît mieux, et c'est comme cela qu'on apprend. La plupart de ces jeunes ont fait l'école, mais leurs parents me disent qu'ils n'y ont rien appris et qu'il faut donc leur apprendre un métier.

A mon avis, un jeune apprend mieux le métier dans un petit garage. Car je suis ici le maître, et je leur apprends le métier à fond, mais il faut qu'ils soient attentifs et sérieux pour apprendre le maximum.

Je crois que pour un jeune, c'est difficile d'apprendre lorsqu'on lui montre quelque chose de rien du tout et qu'il n'arrive pas à le faire.

Au départ, je les paye à 3D par semaine, et je leur augmente progressivement le salaire de 500 millimes par semaine, selon le degré d'avancement de l'apprenti dans le métier. Ils arrivent à 5D par semaine au terme du contrat.

De mon temps, on ne touchait rien lorsqu'on débutait. C'est pour les encourager qu'on leur en donne. Bien sûr, il leur arrive de casser des pièces, et c'est moi qui en supporte les conséquences. Ainsi, lorsqu'ils utilisent le marteau pour démonter une pièce qui vaut 5 ou 6D, s'ils esquintent la pièce, c'est à moi de la remplacer. Aussi, lorsque j'ai une

course à faire, je leur ordonne de cesser le travail jusqu'à mon retour. Non, ce n'est pas logique de payer de ma poche, et il m'est parfois arrivé que le client m'en paye la moitié.

Ce n'est pas une question d'encouragement. Moi, je les encourage. Si l'un d'eux s'absente 2 ou 3 jours, Je lui paye toute la semaine. Les clients aussi les encouragent avec des pourboires, Ils sont toujours encouragés, et malgré ça, ils viennent toujours en retard : 1/4 d'heure, 1/2 heure le matin.

J'ai un apprenti qui habite du côté des Monopoles, et l'autre, il est orphelin et habite à la Marsa: je lui conseille toujours de ne pas écouter le grand. Chaque après-midi, je le trouve en train de jouer aux billes. L'autre fois, je l'ai renvoyé du travail. Au bout d'une semaine, son père est venu me dire qu'il n'était pas au courant : le petit sortait le matin et rentrait toujours comme d'habitude en disant qu'il avait travaillé. Il m'a dit aussi qu'il avait reçu une bonne correction de son frère qui travaille dans une Administration. "La prochaine fois qu'il recommence, vous n'avez qu'à prévenir son frère qui fera le nécessaire avec lui". Depuis cette date, je vois qu'il s'est amélioré.

Comme réparations, je fais les freins, les embrayages, je change les amortisseurs, boîtes de vitesses, pont arrière, je fais aussi les révisions de moteur : je fais la mécanique seulement.

Le temps de réparation est lié aux pièces détachées qui ne sont pas toujours disponibles sur le marché. Avant, je révisais un moteur en l'espace de 40 heures. Maintenant, la voiture peut rester un mois et même plus, faute de pièces détachées. Plusieurs fois, il a fallu que le client parte en France pour me ramener une pièce : la dernière fois, c'était une pièce de rien du tout : un pare-huile de R 16 qui coûte dans les 2D. Avant de partir, le pauvre, il a cherché partout, il est allé à Sousse, à Sfax, à la Société "Le Moteur". Il n'a rien trouvé.

On ne peut donc estimer le temps d'aucune réparation, étant donné qu'il est difficile de trouver les pièces nécessaires. Et les prix ne cessent d'augmenter d'un jour à l'autre.

Si je comprends bien, la hausse du prix des pièces détachées est due aux pratiques commerciales des petits magasins. Ces derniers achètent de grandes quantités aux grands magasins, pour les vendre par la suite au double de leur prix : par exemple, 4 bougies qui coûtent 1D600, le client les achète à 3D.

Avant de démonter une voiture, je suis obligé d'aller me renseigner pour savoir si les pièces détachées de cette marque de voiture existent. Je ne veux pas démonter un moteur, pour que la voiture me reste sur les bras jusqu'à nouvel ordre : 15 jours ou 1 mois. Ce n'est pas possible que j'aie 4 voitures dans le garage, sans pouvoir les terminer, parce que si je suis bloqué ici, je suis obligé de bricoler, de faire des petits travaux. Il m'est arrivé plusieurs fois de démonter une voiture, et faute de pièces, de la remonter pour la mettre dehors et laisser la place à une autre. Car on ne peut travailler sur le trottoir. C'est interdit, même pour de petites réparations.

Il y a des garagistes qui ouvrent sans connaître le métier à fond. Ils travaillent à bas prix, sans taxe, sans patente ni rien. Il y a trop de concurrence. Dans la plupart des cas, ce sont des prétendus mécaniciens ambulants qui travaillent dans les rues. Ils ne connaissent pas le travail, ils vous révisent un moteur qui commencera à faire du bruit et à chauffer, au bout d'un court laps de temps. Personnellement, je préfère avoir à faire une révision dès le début, plutôt que d'avoir à refaire un moteur déjà révisé. Ces mécaniciens ambulants révisent un moteur pour 30D : Moi, c'est ce que je demande pour une boîte de vitesses, parce que c'est plus délicat qu'un moteur. Lorsque je pose la question au client "Pour combien on vous a révisé ce moteur ?" Et qu'il me répond "30D," je comprends tout de suite qu'il s'agit d'un travail bâclé.

D'abord les propriétaires de voitures doivent bien savoir qu'en réparant pour un prix qui n'est pas réaliste, le bonhomme ne peut être qualifié, parce qu'une réparation de 10D ne peut en aucun cas être ramenée à 3, 4 ou 5D. Prenons le cas des électriciens . vous y allez pour

une dynamo qui ne charge pas. Il la répare, mais vous constatez que le problème demeure. Vous y revenez, et il vous dit : "C'est le régulateur" Puis, c'est l'alternateur qui coûte 45D pour certaines marques de voitures. Alors, le propriétaire du véhicule doit comprendre que ce bonhomme ne connaît absolument rien au métier. Le client doit se faire un idée.

Pour réviser un moteur, il faut compter 70 à 80D pour les voitures récentes, et sans les pièces. Parfois les clients me chargent d'acheter les pièces. Mais, vous savez, c'est une perte de temps pour moi, je cours de droite à gauche pour rassembler le nécessaire...

Pour une révision des freins, il faut compter dans les 13D. Un rûdage de soupapes sur le trottoir, il est à 2D : il démonte la culasse, il rûde les soupapes, il nettoie la culasse avec un chiffon, puis il remonte. Ses clients, ce sont des gens qui ne veulent pas payer.

Pour la révision des moteur, en principe à partir du moment où la voiture entre au garage, je démonte le moteur, je fais la liste des pièces à changer, je vois si le tourneur est libre pour rectifier le vilebrequin: et en général, dans les 40 ou 50 heures au maximum, la voiture sera prête.

Il y a 4 ou 5 bons tourneurs. Les autres, n'en parlons pas: vous leur dites de rectifier le vilebrequin à 0,25 et ils le rectifient à 0,50 Ils se donnent beaucoup de marge en plus ou en moins, et ce travail peut faire quele moteur se grippe ou qu'il bouffe de l'huile.

On fait appel au tourneur pour la rectification des vilebrequins, la rectification des sièges de soupapes... Ces rectifications demandent des machines de précision.

Je fais un peu de tour. Mais vous savez, l'utilisation du tour est accidentelle pour un garagiste. J'utilise le tour pour aléser les 4 tambours, ou bien pour rectifier. Ce travail ne se fait pas tous les jours et je préfère donc le donner à un spécialiste. Le plutôt que d'avoir une machine dont j'aurai rarement besoin. Il existe des machines de précision pour aléser les tambours : il y en a une qui peut aléser les 4 tambours à la fois, tandis qu'au tour, on les fait un par un. Ces machines ne se trouvent pas sur le marché, mais si on en a besoin, on peut en passer commande dans de grandes sociétés comme Knaflitz, Le Moteur, etc...

Ces machines sont chères: une rectifieuse peut coûter dans les 10 à 12 millions. Il y a aussi la fraiseuse pour les pignons, et plusieurs autres machines. La fraise, c'est une mèche en forme de cône pour évaser l'orifice d'un trou.

Il y a des gens qui ont de l'argent; ils montent des ateliers en dépensant un argent fou pour acheter des machines, et ils mettent là-dessus des gens qui connaissent à peine le travail. Qu'est-ce que ça vaut une machine neuve, lorsque le type ne sait pas la conduire? Moi, je préfère ajuster une bielle au grattoir: comme ça, je suis sûr que je l'ai bien ajustée, plutôt que d'avoir une machine dont j'ignore le fonctionnement.

Lorsqu'un moteur a une bielle coulée et que le vilebrequin n'est pas abîmé, on essaie d'acheter un coussinet, sans remplacer le tout, et on le dépanne comme ça. Parce qu'il ne faut pas démonter un moteur qui ne consomme pas d'huile.

La seule chose qui nous coupe les mains, ce sont les pièces. Je ne peux pas stocker, car je ne suis pas spécialisé dans un modèle quelconque. Si j'achète un stock de chemises et pistons pour une 404, c'est une Citroën qui viendra pour être réparée. Le problème des pièces est toujours le même pour quelqu'un qui répare toutes les marques de voitures: le stockage des pièces n'est pas une solution pour moi.

Quand j'étais ouvrier, il y avait des voitures très anciennes, vieilles de 50 ans, et lorsqu'on avait besoin d'une pièce, on s'adressait à des magasins: on passait la commande le matin, et l'après-midi, la pièce arrivait pas avion. Actuellement, les importations sont réglementées à cause des douanes.

Dernièrement, une Fiat 128, ses cardans étaient complètement par terre. Le client en a cherché partout, et il n'en a pas trouvé. Il est allé à Paris où il les a achetés pour 120D; à l'aéroport, la douane lui a pris dans les 20D, et donc ces 2 cardans qui coûtent 74D lui sont revenus à 150D environ.

Même si le client m'en charge, je ne perds pas mon temps à la ferraille. Par exemple, si j'achète une boîte de vitesses à 80D pour un pignon, et que vous dites au ferrailleur: "Qui peut me garantir que la boîte n'est pas cassée?", il vous répond: "Je l'ai achetée dans cet état.

Je ne suis pas allé y voir dedans". Il y a des clients qui me disent : "Voilà, on vous paye votre temps perdu, votre déplacement, et vous allez à la ferraille, à Mégrine, et vous essayez de nous trouver telle ou telle pièce". Alors j'y vais, je trouve la pièce. Le ferrailleur demande le prix du neuf. Si vous lui dites que cette pièce coûte 1D neuve il vous répond que vous n'avez qu'à chercher si vous la trouvez sur le marché. Ils savent bien qu'on est obligé d'acheter ces pièces-là et ils les vendent au prix du neuf. De plus, la ferraille ma créé des problèmes avec les clients, car si on ne trouve pas une pièce sur le marché, je suis obligé de remonter la voiture pour la sortir dehors et laisser la place à une autre.

J'ai beaucoup de tracas du côté des impôts. Pour la patente, je paie 100D et quelques par an, plus 8 à 10D d'impôt chaque mois. J'ai d'autres charges, comme l'assurance-incendie : 16D par an, le loyer : 37D par mois, l'électricité : 2D 800 tous les 2 mois, l'eau : 1D 200 tous les 3 mois.

En moyenne, on fait 2 moteurs par mois. Ce n'est pas le travail qui manque : nous n'avons pas de saisons. On renvoie plutôt le travail. Hier, par exemple, j'ai refusé une Dauphine. J'ai changé le pare-huile. J'ai renvoyé une seconde voiture, une Taunus, parce qu'il n'y a pas d'embrayage et je lui ai dit que ce n'était pas la peine de la démonter. Et j'ai terminé hier la 404. Ça a mis 15 jours, toujours à cause des pièces: c'est le client qui s'est chargé de les chercher.

(...)

Moi, j'exige qu'on demande le cachet du garage pour laisser acheter les pièces détachées. Comme ça, on pourra éviter la spéculation des petits magasins qui achètent de grandes quantités pour les vendre ensuite au double de leur prix. Aujourd'hui, pour réviser un moteur, on ne trouve pas les pièces les plus courantes.

Pour acheter un ensemble de chemises et pistons, on s'adresse à un petit magasin : il vous raconte qu'il n'a pas ce que vous désirez, mais qu'il connaît quelqu'un qui vient d'en acheter un pour sa voiture; mais

comme il vient de la vendre, on pense pouvoir lui racheter l'ensemble. Mais vous savez, ça coûte 45D, on peut vous l'avoir à 55D. Et comme ça, il gagne 10D de plus, et vous êtes obligés de passer par là, du moment qu'il n'y en a pas sur le marché et que vous ne voulez pas rester en panne.

Si j'ai besoin de quelque chose, je l'écris sur un papier cacheté et je le donne à mon client. Comme ça, les vendeurs savent que c'est moi qui ai besoin de ces pièces. Vous savez, il y a des magasins qui me connaissent depuis 20 ans, et plusieurs fois, on m'a dit : "On a une collection de chemises et pistons, si vous en avez besoin on vous en laisse quelques uns pour la prochaine fois."

Je suis originaire de Ben Gerdane, mais je suis né à la Goulette, où mon père était chef-mécanicien à la Municipalité depuis 20 ans.

J'ai commencé à apprendre le métier à l'âge de 8 ans. Je passais une demi-journée à l'école, et une demi-journée au garage. J'ai continué ainsi jusqu'à la fin de l'enseignement primaire, et dans la secondaire, j'ai profité du temps libre jusqu'à la 7^e année. J'ai d'abord appris le nettoyage des pièces, peu à peu je suis arrivé à faire le rodage de soupapes, et après 2 ans de formation, je démontais et montais un moteur. J'ai passé presque 10 ans dans le même garage, avec cet Italien. Je ne touchais presque rien, parce que je n'étais pas comme les autres apprentis : je ne travaillais pas à plein temps, alors que les autres restaient jusqu'à une heure tardive de la soirée.

Après 2 ans, j'étais demi-ouvrier, et 3 ou 4 ans après, ouvrier. Je touchais 3 ou 4 D par semaine, puis 6D. Vous savez que je ne travaillais que l'après-midi; le reste de la journée, j'étais à l'école. Malgré cela, je travaillais 7 à 8 heures par jour en moyenne : 6 heures certains jours, 12 heures d'autres jours. C'est le premier et le seul patron avec lequel j'ai travaillé.

Personnellement, je ne voulais pas le quitter, mais c'est lui qui a fermé. Et j'ai loué un garage à la Goulette, en prenant la suite d'un Italien. D'autre part, je n'ai pas eu de difficultés pour me procurer le matériel parce que mon père était mécanicien, et j'ai utilisé son matériel. Je n'ai travaillé que 8 mois dans ce garage : son propriétaire n'a pas voulu me le louer parce qu'il avait un dépôt à côté et il pensait l'y adjoindre, et d'autre part, il voulait éviter les problèmes avec les locataires.

Vous savez que j'ai fait mes études dans un lycée technique : j'ai donc reçu une formation théorique au lycée, et une formation pratique chez l'Italien. Je faisais des révisions de moteur, de boîtes de vitesses, et tout ... J'avais 2 ouvriers et 1 apprenti. J'ai bien travaillé

dans ce garage, j'avais plusieurs clients ...

Mais je n'ai pas pu faire l'école et le garage à la fois, surtout en 5^e et 6^e année, et j'ai abandonné le travail pour me consacrer à mes études. Après 4 mois, j'ai ouvert un autre garage, sans payer de pas de porte, avec un loyer de 16D par mois, (pour 20 m²). C'était il y a 6 ans : j'avais 25 ans.

Je faisais toute la mécanique générale mais uniquement les grands travaux tels que révision, boîte, frein : je ne faisais pas les dépannages. J'avais alors 8 ouvriers. J'ai travaillé une année dans ce garage : vu son exigüité, le travail que j'avais et le nombre d'ouvriers, je n'arrivais pas à travailler facilement, surtout en hiver. J'ai donc loué un autre garage, toujours à la Goulette pour 40D par mois (80 m²). Par la suite, j'ai acheté un terrain de 340 m² et j'ai construit ce garage : les frais de construction se sont élevés à 8000D. Cela fait 3 ans et demi.

Ce n'est pas les appareils de précision qui nous manquent, mais les clefs qui n'existent pas sur le marché. J'ai une clef dynamométrique, mais les appareils de mise au point, de compression, et d'autres clefs spéciales pour les voitures récentes nous manquent.

Actuellement, on travaille à 100% dans la tôlerie-peinture. Je suis en train d'aménager un coin pour la mécanique : à part le samedi et le dimanche, on ne travaille pas la mécanique ... Je fais quelques réparations pour mes amis. J'ai 1 ouvrier et 2 apprentis pour les petites réparations de mécanique, et 2 demi-ouvriers, 1 ouvrier qualifié et 4 apprentis pour la tôlerie. Mon frère de 19 ans m'aide : il est demi ouvrier, du niveau de la 6^e année primaire avec 2-3 ans de formation professionnelle.

On ne peut pas s'occuper d'une seule voiture à la fois. Pour la tôlerie, d'accord; mais pas pour le mastic, il faut un délai pour le laisser sécher. Pendant ce temps, on ne se croise pas les bras, on fait la peinture, on commence une autre voiture, etc...

Cela fait seulement un an et demi que j'ai commencé à faire la tôlerie et la peinture. C'est pour cela que je ne gagne pas assez. Cette 403, elle est accidentée : je l'ai acceptée à 120D. Je dois dépenser 30D de matières premières, plus la main-d'oeuvre et les autres charges,

eau, électricité, assurance et patente. En fin de compte, je ne gagne rien. Vous savez un débutant comme moi, sans capital, doit se considérer comme un chômeur. Lorsque je travaille une voiture comme celle là, je paie les ouvriers, les charges et les matières premières et il ne me reste rien: pour le moment, je gagne les clients et rien d'autre. Je suis en train de me faire un nom. Hiver ou été, je travaille sur rendez-vous et je suis toujours le même rythme. Je ne veux pas être comme ceux qui attendent les passagers pour des dépannages, je veux avoir des clients permanents. C'est de cette façon que je pourrai travailler régulièrement toute l'année. Je travaille 10 voitures par mois, (tôlerie et peinture). En général, la voiture peut rester 10 jours dans le garage. Ça peut aller jusqu'à 15 jours (10 jours de travail et 5 jours de repos). Je travaille doucement et c'est pour ça que je ne gagne pas.

De temps en temps, j'accepte une révision de moteur pour un ami, quelques petites bricoles aussi. Je ne peux pas faire la tôlerie et peinture, et la mécanique dans un même local, car la mécanique demande de la propreté. Comme vous voyez, je suis en train de mettre la toiture de l'autre partie du garage pour en faire l'atelier de mécanique.

J'étudie un projet depuis 3 ans, mais je doute qu'il réussisse. Pourquoi ? Parce qu'on ne trouve pas le matériel nécessaire sur le marché. Et ce manque de matériel m'oblige à me limiter à un modèle de voiture bien déterminé : je ne peux pas accepter de G.S., ni d'Opel ... Parce que je n'ai pas le matériel spécial qui est nécessaire pour les manipuler. Je suis allé une fois à la maison Opel pour acheter du matériel. Je n'en ai pas trouvé. Ils m'ont répondu qu'ils importaient juste ce dont ils avaient besoin pour leur travail. De plus les "maisons" détiennent les notices des voitures récentes qui leur sont envoyées par les constructeurs étrangers : donc elles sont constamment à jour, alors que les mécaniciens particuliers comme nous sont totalement ignorants dans ce domaine. Les "maisons" sont privilégiées : elles ne travaillent que sur rendez-vous, car les clients particuliers doivent attendre des semaines, vu qu'ils ne peuvent faire réparer leurs voitures que dans ces maisons. Et même si on tombe sur un mécanicien qui peut se débrouiller on ne trouve pas le matériel spécial nécessaire pour la réparation.

Le problème des pièces détachées, on ne sait par quel bout le prendre. Vous savez que les grandes maisons détiennent des licences d'importation des pièces et chacune de ces maisons a un magasin de vente et un atelier de réparation. Si vous ne trouvez pas votre pièce dans ce magasin de vente, vous ne la trouverez pas ailleurs non plus. Et si vous protestez, on vous répond d'amener votre voiture dans leur atelier, et ainsi vous n'aurez plus ce problème. Ça a été le cas d'un de mes clients dernièrement, pour une pièce de Fiat 127, il a fallu le remorquer de chez moi jusqu'à la maison fiat. Si on trouve toutes les pièces nécessaires sur le marché, pourquoi est-ce que je dois perdre un client et le voir reprendre sa voiture, après que je l'aie démontée dans mon atelier ? C'est une perte pour moi et un dérangement pour lui.

C'est comme ça pour presque tous les modèles. J'ai une voiture ici depuis un mois, je n'ai pas trouvé les pièces nécessaires. D'autres ont 6 mois, et même une Mercédès 1 année. Avant de démonter un moteur pour le réviser, je téléphone à la maison et on me répond qu'on a toutes les pièces. Vous y allez, votre liste à la main, et vous ne trouvez qu'une partie de ce que vous voulez. Dans ces conditions, on est coincé et on est obligé d'attendre l'arrivage des pièces. Et surtout, toutes les voitures qui sont en instance doivent être à l'abri. Je ne peux laisser une voiture Mercédès dans la rue, ou bien une voiture démontée : je suis obligé de les garer dans l'atelier, et comme vous l'avez remarqué, je travaille dehors.

Souvent on utilise des pièces de la ferraille. C'est normal. Si vous trouvez les 9/10 des pièces neuves, pour le 1/10 restant, on est obligé d'aller à la ferraille à Mégrine.

Pour la mécanique, je ne fais pas les petits travaux. Et en ce qui concerne les travaux importants, les prix d'une révision de moteur, de boîte de vitesse sont connus ... Personnellement, je prends 70D pour une révision de moteur; cela dépend de la marque de la voiture, et ça peut arriver jusqu'à 150-300D pour un camion. Donc je prend au minimum 300D. Pour une boîte de vitesse : 35 à 60-70D, et jusqu'à 150D pour un camion.

Je me pose la question pour certains mécaniciens qui font une révision de moteur en une journée et une nuit. D'accord, les années passées, il n'y a jamais eu de pénurie de pièces, mais actuellement, on est toujours en crise et je suppose que c'est dû au gaspillage des pièces

de la part de ces mécaniciens qui font des révisions en un temps record. Je m'explique : lorsqu'ils font une révision, ils changent presque toutes les pièces du moteur, sans avoir recours aux tourneurs ou autres spécialistes pour rectifier telle ou telle pièce qui pourrait encore fonctionner des jours ou des mois. Ce genre de mécanicien ne fait jamais un travail propre et une révision faite aussi rapidement ne peut durer que peu de temps. Au bout de 100 kilomètres, le moteur s'esquinte. Dans ces conditions, on perd deux fois les pièces et ça contribue à créer la pénurie dans le pays.

Je verse dans les 100D par semaine pour tous mes ouvriers. Il y en a un seul qui est marié : il ne perçoit pas d'allocations familiales parce qu'il est contractuel (=tâcheron ?). Je pense lui régler sa situation. Je paye 200D de patente par an, 100 à 150 de taxe, 600D d'assurances (accident du travail, responsabilité civile, vol, incendie...) 50D d'électricité, je m'occupe moi-même de ma comptabilité.

Depuis que je suis installé, j'ai formé un grand nombre d'apprentis : la majorité ont passé au moins un an et demi. Ils croient être formés, mais en réalité, ils ne le sont pas : il faut passer 6 ans dans le métier pour être bien formé. Mes apprentis ont entre 1 an et 1 an et demi d'ancienneté. Le dernier reçoit 4D par semaine. Un ancien apprenti arrive à toucher entre 7 et 8D par semaine.

Je n'ai réellement formé aucun apprenti. Les raisons en sont claires de mon point de vue : ils ne continuent pas leur formation. Aucun apprenti ne dépasse les 18 mois, et c'est le maximum. Dernièrement, j'avais un apprenti que je payais à 12D par semaine. Il a été pris par un mécanicien voisin qui lui donne 20D par semaine. Ce dernier n'y perd pas dans l'affaire, parce qu'il l'a pris déjà formé dans mon atelier, alors que moi, je le payais à 12D parce que je l'ai formé dans mon atelier et qu'il m'a cassé beaucoup de pièces sans que je lui aie fait rembourser quoi que ce soit, et ainsi de suite.

J'avais aussi 2 demi-ouvriers qui ont travaillé 18 mois et puis m'ont quitté. Les raisons sont toujours les mêmes : ils ont trouvé un salaire un peu plus élevé. Personnellement; j'ai passé 5 ans sans rien toucher, alors que j'étais en mesure de réparer les voitures tout seul.

Les garagistes sont en grand nombre: il y en a parmi eux qui ont des charges, et d'autres non. Ces derniers gagnent mieux que les autres. Par exemple, moi je fais une révision de moteur à 70D, lui il la fait à 40D et il gagne dans l'affaire parce qu'il ne dépense rien : il ne fournit que la main-d'oeuvre. Vous savez que le client cherche toujours le prix modéré : il préfère payer 40D au lieu de 70D.

Il n'y a pas d'ouvriers qualifiés, sauf ceux que vous formez et ils ne continuent pas. A peine commencent-ils à comprendre le métier qu'ils vous quittent pour les raisons citées précédemment. Il n'y a pas de loi qui garantisse la permanence de l'apprenti chez son patron. Dès qu'il sent qu'il a une idée sur la question, il cherche par tous les moyens à détourner la clientèle, en réparant leurs voitures dans la rue, devant son domicile. Je peux dire que ce travail est une sorte de concurrence. Un apprenti vient pour apprendre le métier, et au bout d'un an, un an et demi, il me quitte pour travailler à son compte, ou bien chez un autre garagiste qui lui donne un peu plus que moi.

Si nous voulons expliquer cet état de choses, nous voyons que les clients eux-mêmes contribuent à cette situation : un client laisse sa voiture pour une réparation quelconque : lorsqu'il revient au garage, il trouve ce demi-ouvrier en train de réparer sa voiture. Il se dit que ce jeune connaît vraiment bien le métier, mais il ne sait pas que c'est moi qui lui ai montré l'endroit où se trouvait la panne. Avec tous ces compliments, ce demi-ouvrier s'imagine qu'il n'a plus besoin d'aucune aide dans son travail, et ça l'encourage à faire n'importe quoi et à travailler à son compte, quelles que soient les conditions. Mais le jour où il me quittera, je ne dis pas qu'il n'arrivera pas à gagner, mais alors il comprendra la valeur de son patron, lorsqu'il se retrouvera tout seul devant des pannes qu'il est incapable de déceler. Ce que je viens de dire reste valable même pour des ouvriers qui n'ont pas encore d'expérience. J'ai des ouvriers qui font tout le travail, mais ils ont toujours besoin de mes directives.

Je n'ai aucune difficulté avec ma clientèle. Le seul problème pour moi réside dans la concurrence de certains mécaniciens clandestins qui n'ont aucune charge. A mon avis, il faut que tout le monde se soumette à la loi : pourquoi paierais-je toutes les charges, alors que l'autre à côté de moi ne paye rien, sachant que la Municipalité lui a donné son

accord pour s'installer. C'est la même chose que pour un commerçant qui a un magasin et qui paye ses impôts, et voilà qu'arrive un autre vendeur ambulancier qui gare sa charrette devant chez lui et vend les mêmes articles que lui. Moi je paye mes impôts, ils faut que vous payiez aussi comme moi. Il faut que tout le monde soit sur le même pied d'égalité devant la loi. Il y a des mécaniciens qui font des révisions de moteur pour 150. Que voulez-vous que je fasse si j'applique ce barème ?

Je connais trois types qui travaillent dans des sociétés et qui pratiquent le métier de mécanicien à temps perdu, à domicile. Ça ne me convient pas que ces gens la me soufflent la clientèle. Il y a des demi-ouvriers qui viennent s'installer devant les garages, avec une boîte de clés à la main, l'après-midi des samedis et les dimanches, et ils dépannent les clients qui viennent ces jours-là sans savoir qu'on ne travaille pas. Un demi-ouvrier peut travailler en mon nom, étant donné qu'il est devant mon garage. Il peut même aller plus loin et dire qu'il est Si Brahim en personne, au cas où le client ne me connaît pas et qu'il est envoyé par un autre. Dans ces conditions, c'est ma renommée qui est en jeu. Personnellement, si je mets un ouvrier sur une voiture, je suis toujours à côté de lui pour le contrôler, et de cette façon, je suis sûr que mon travail marche à merveille. Mais chaque fois qu'on entend telle ou telle personne se plaindre de moi, c'est-à-dire de mon travail qui ne serait pas soigné et que je m'assure de la personne en question, je me retrouve devant des gens que je n'ai jamais vus et qui ne me connaissent pas. Les raisons de ces accusations : ce sont ces ouvriers ambulants, installés sur le trottoir devant mon atelier, qui lui ont réparé sa voiture en mon nom. C'est ça mon problème ! Je me demande que fait la Municipalité. Il faut éliminer ce genre de mécaniciens qui pratiquent le métier sur les trottoirs, devant les ateliers fermés ou à domicile. Je peux vous affirmer que ce problème existe partout dans la capitale.

Il m'arrive souvent d'acheter des pièces de rechange au marché noir, mais ce n'est pas du vrai marché noir. C'est plutôt une forme de pourboire, afin d'obtenir ce qu'on demande.

La Municipalité a informé les autres mécaniciens du projet de transfert en zone industrielle, mais pas moi parce que j'ai une permission d'ouverture et je suis en règle vis à vis de la loi.

Personnellement, je voudrais avoir un lot dans cette zone, tout en gardant mon atelier actuel.

En zone industrielle, je pourrais travailler toute la journée, alors qu'ici, je suis obligé de fermer à des heures précises. Si tout le monde est transféré en zone industrielle, les clients seront obligés d'y aller. Je n'ai donc aucune crainte à ce sujet : mes clients ne trouveront pas de difficultés à me reconnaître.

En ce qui concerne notre zone industrielle, il n'y a pas de problème de transport (des ouvriers ou autres), parce qu'elle se trouve à 300 m d'ici. Et comme je vous l'ai dit, je vais garder mon garage : mes clients viendront ici comme d'habitude. Je réceptionnerai les voitures et puis je les transférerai à l'atelier, puis je les ramènerai à nouveau au garage, ce qui fait que mon client sera toujours à l'aise. Mais pour les autres garagistes, je ne peux rien dire.

Pour ce qui est de la formation des patrons, je pense que nous avons les principes. Mais ça n'empêche qu'il faut continuer à progresser chaque fois que sort une nouvelle voiture : c'est une sorte de recyclage pour les patrons si vous voulez. Les Citroën récentes, on connaît ces voitures d'une façon générale, mais il y a des détails de son système hydraulique que nous voudrions connaître, et sans formation théorique, on n'arrive pas à l'assimiler comme il faut. Même les clients se plaignent à ce sujet, parce que seule la maison Citroën peut réparer ces voitures et vous savez que ce n'est pas facile d'y obtenir un rendez-vous : il faut parfois attendre 3 mois. Pourquoi ne serait-ce pas moi qui accepterais cette voiture ? Evidemment, après avoir suivi un stage là dessus. A mon avis, c'est comme ça qu'on éliminera ce problème. Pourquoi renvoie-t-on les voitures récentes ? Parce qu'on n'a aucune idée sur leur fonctionnement. J'ai envoyé des clients à de grands ateliers de Tunis, et ils ne sont pas arrivés à faire réparer leurs voitures. Si tous les mécaniciens recevaient une formation continue, chaque fois qu'il y a du nouveau, on éviterait aux clients tout ce dérangement.

Pour commencer disons que j'appartiens à une famille de mécaniciens : la mécanique je l'ai apprise en tétant le sein de ma mère. J'ai commencé à l'apprendre dès ma jeunesse, puis je suis rentré chez un Italien : Mr. Georges. Lorsque j'étais encore gosse, nous avions deux taxis-louages qui travaillaient entre Tunis et Ras-Djebel au nom de mon frère. Dès que l'un tombait en panne, nous emmenions un mécanicien pour le réparer. Et je restais souvent à l'observer avec plaisir et émerveillement; j'étais toujours prêt à répondre à ses ordres, même pour lui apporter un boulon. Je suis resté longtemps à apprendre le métier chez nous: ce n'est que plus tard que je suis allé chez l'Italien, Et par la suite, j'ai fait le "louagiste" clandestinement, car on ne nous accordait pas les autorisations: il faut dire que du temps des Français, l'octroi des autorisations était très difficile. J'ai eu mon permis en 1948; je n'ai pas été brillant dans les études et je n'ai appris que l'arabe, pas le français; par contre, lorsque quelqu'un exécute devant moi un travail mécanique, impossible pour moi de ne pas l'assimiler vite.

J'avais un frère qui travaillait à la Maison Citroën. Les pièces étaient rares et nous étions en temps de guerre. Mon frère connaissait deux frères Italiens, Georges et Carmel, qui détenaient un garage. Il m'y fit entrer. C'est là que j'ai fait mon apprentissage, pas comme celui qu'on fait actuellement et que je dispense moi-même. Mon apprentissage comprenait tous les détails. A vrai dire, ce n'était pas de l'apprentissage, puisque je l'avais déjà effectué chez nous: il s'agissait plutôt de parfaire cet apprentissage, sur des bases solides. Quand on amenait un mécanicien chez nous, c'était pour réparer les pièces : les rectifications au tour de la ligne d'arbre, du vilebrequin... ne se faisaient pas au numéro, comme maintenant : c'était au mécanicien de se débrouiller. De plus, au début, la ligne d'arbre, le vilebrequin, etc... n'étaient pas démontables.

Ce que j'ai surtout appris chez cet Italien, c'est la boîte de vitesses le culbuteur... et le moteur. J'ai appris à monter et démonter seul un moteur. Même si une pièce manquait, je me débrouillais pour m'en procurer une par mes propres moyens, soit en la fabriquant, soit en modifiant une. J'ai donc appris toutes sortes de réparations chez cet Italien.

Je suis resté chez lui presque 4 ans. Je ne touchais pas d'argent: en ce temps-là, mon frère avait dit : "Je ne veux pas d'argent, je veux que tu apprennes le métier; l'argent de poche, c'est moi qui te le donne". C'était surtout mon frère qui aimait ce travail et qui voulait absolument que je réussisse. Mon père était déjà décédé. Mes grands parents étaient du Souk Sarrajine (selliers) où mon père était amine. Il faut dire que la mécanique était alors un métier neuf, en vogue, qui remportait beaucoup de succès.

En quittant l'Italien, j'ai acheté une voiture et, comme j'avais réussi à avoir mon permis, j'ai travaillé comme "louagiste" clandestin jusqu'à la veille de l'Indépendance. Ce n'est qu'après l'Indépendance que j'ai obtenu une autorisation de transport.

J'ai 54 ans et 11 enfants dont 4 sont mariés. Deux travaillent en Allemagne et c'est l'un d'eux qui m'a aidé à ouvrir ce garage. L'un d'eux seulement travaille actuellement avec moi, dans la tôlerie ; il apprend encore parce qu'il est jeune.

J'ai acheté une maison par l'intermédiaire de la SNIT. Je vis normalement, je n'ai pas à me plaindre.

J'ai été un des premiers à avoir un taxi à moi. Je suis resté "taxiste" pendant 14-15 ans, mais pas d'une façon permanente, car en 1957-58, je suis rentré au Ministère de l'Information : je préférais travailler dans l'Administration, d'abord par souci de stabilité, ensuite pour éviter tous les ennuis et les difficultés qu'on rencontrait alors avec la police qui se montrait très dure et très exigeante : on nous pénalisait à la moindre faute.

Mon frère travaillait au Ministère de la Justice, et c'est grâce à lui que je suis rentré au Ministère de l'Information : j'y suis resté 1 an et 3 mois. Puis je suis passé à la Radio. Pendant tout ce temps-là je gardais le taxi, je le faisais travailler : je travaillais moi-même comme chauffeur de taxi à mes moments de repos. J'avais 6 enfants, j'étais locataire et il fallait que je travaille. J'ai 55 ans, je n'ai jamais bu ni fumé, je ne connais que le travail, la maison et les enfants.

A la Radio, je suis rentré comme chauffeur : on réparait alors les voitures dans des garages particuliers. J'ai précisé que j'étais chauffeur-mécanicien. Le Statut de la Radio ne prévoyait pas cette catégorie.

Mais j'exécutais les petits dépannages lorsqu'il y en avait. De plus à la Radio, tous les responsables me connaissaient et me demandaient de leur réparer leurs voitures en dehors des heures de travail, moyennant rémunération. Lorsqu'on eut constaté ma capacité, beaucoup de responsables de la Radio proposèrent la création d'un petit atelier de mécanique qui pourrait se développer au fur et à mesure. C'est ainsi qu'on a créé le garage. On a construit un hangar et c'est là dessous qu'on travaillait. J'ai été le premier à y travailler. Par la suite, un autre est venu me prêter main forte. Il était plus instruit que moi, mais pour les dépannages, les grosses réparations, c'est à moi qu'on s'adressait. Même le Chef de la paye s'adressait à moi, aucune voiture ne sortait sans mon accord. Par la suite, le garage s'est agrandi : on réparait même des poids lourds, on faisait la vulcanisation... Il n'y avait que la carrosserie pour laquelle on s'adressait ailleurs.

Je suis resté 20 ans à la Radio. J'y ai formé 3 ouvriers. On ne peut pas dire qu'ils avaient acquis une formation complète, jusqu'à mon départ, mais ils pouvaient réparer une boîte de vitesse, un disque d'embrayage, ils pouvaient démonter un moteur; mais on ne pouvait leur faire pleinement confiance pour la mise au point d'un moteur ou l'équilibrage d'une bielle. Même ici, dans mon garage, si je fais rentrer un mécanicien, je ne peux pas lui faire entièrement confiance, je dois compter sur moi-même je n'ai alors aucun doute sur telle ou telle chose. Si je confie un travail à un mécanicien sans le contrôler, le jour où ça ne marche pas, je ne peux rien faire. Mais quand la réparation se fait sous mon contrôle, je peux déterminer l'origine des défauts et aller directement à l'endroit qu'il faut voir. La mécanique, ce n'est pas facile. Même en travaillant convenablement, s'il y a un défaut quelconque, tout le travail n'est plus valable. C'est là tout le tracasserie de la mécanique.

Je n'ai pas passé tous ces 20 ans à la Radio, dans le garage... Parfois, j'accompagnais le Président dans ses tournées avec la voiture de reportage; je conduisais les cars de télévision...

Et puis je suis venu travailler ici dans ce garage. Comme je vous l'ai dit, j'ai un fils en Allemagne qui m'a beaucoup aidé. Et moi de mon côté, avec une maigre paye, j'ai pu ramasser un peu. J'ai demandé mes congés jusqu'à épuisement, et puis comme je m'étais toujours bien conduit à la Radio, j'ai obtenu un congé sans solde pour un an, que j'ai prolongé pendant une autre année. Si j'ai dû prendre un congé sans solde au début, c'est parce que j'étais trop occupé, entre mon garage et celui de la Radio : beaucoup de va-et-vient, beaucoup de tracas... Au début, je travaillais seul, ou plutôt avec un tôlier qui a appris le travail à mon fils.

Si dans le temps la réussite était garantie, elle ne l'est plus actuellement : d'abord, même un ouvrier peut réparer des voitures en pleine place publique.

J'ai payé plus de 6 millions (60000) rien que pour avoir le garage (pas de porte), et je paie 40D par mois. Pour l'outillage, une partie a été amenée par mon fils de l'étranger. J'en ai acheté une autre partie à Tunis. Lorsque j'ai eu le garage, j'ai d'abord commencé à le réparer. Pour la patente, je n'ai pas eu de difficultés, elle est au nom de mon fils.

Le grand problème reste toujours l'achat du fond de commerce. Si j'avais acheté, avec tout cet argent, un morceau de terrain à 700 ou 800 millimes le m², actuellement je le vendrais à 30D. Je peux dire qu'un autre, dans les mêmes conditions que moi, ne pourrait pas se procurer un tel garage sans une aide comme celle qui me fut apportée par mes enfants. C'est très difficile.

Si j'avais su qu'il y avait tant de difficultés pour tenir un garage, je ne m'y serais pas embarqué : les pièces de rechange...

Actuellement, même si on m'en proposait 20 millions, je ne céderais pas le garage, parce que je ne pourrais rien faire avec cette somme. A côté, il y a un petit atelier pour lequel on demande 16 millions.

Il faut une solution, mais j'y vois aussi un avantage. Ainsi par exemple, j'ai fait entrer un associé qui participe par son travail. Ce monsieur doit penser à moi qui détiens le capital, et aussi à lui pour gagner sa vie. La confiance est la base de tout. Il doit penser que ce qu'il gagne est tout bénéfice pour lui, mais que le capital peut diminuer et qu'il ne faut pas qu'il diminue. Or cette diminution (= cet amortissement) ne concerne que moi. Lui, il ne pense qu'à son gain; 1D, 2D... Il ne se préoccupe pas de tes impôts, taxes et dépenses, et de la casse et de l'usure du matériel. Si tout le monde comprenait cela, ça pourrait marcher. Le garage untel se porte bien. Pourquoi ? Parce qu'il y a eu une confiance réciproque dès le départ. Actuellement, il mène grande vie : il y a eu confiance et quand cette confiance a régné, le capitaliste a gagné. Son associé pour le travail a gagné aussi. Maintenant, ça n'existe plus : les ouvriers, on peut dire qu'il y en a et qu'il n'y en a pas. Les jeunes ouvriers d'aujourd'hui ne travaillent pas de façon continue : après 2 ou 3 mois, ils cherchent un autre patron. Ils déclarent une ancienneté d'un an, alors qu'ils n'ont travaillé que 2 mois; qu'ils touchent 15D par semaine, alors qu'ils ne touchent que 10D. Les ouvriers sont rares. Quand il s'en présente chez moi et que j'en ai besoin, je suis obligé de les mettre à l'essai pour une ou deux semaines... Impossible qu'un ouvrier reste en place plus de 2 ou 3 mois. Comme vous le constatez vous-même entre votre première visite et celle d'aujourd'hui, j'ai eu 2 ou 3 changements d'ouvriers.

Il faut augmenter le nombre des garages. Il en manque beaucoup. Les propriétaires de logements préfèrent faire sortir leur locataire pour aménager le local en magasin et le louer au double de son prix. Il y a une grande crise des locaux. Certains même sont fermés parce qu'on en demande un loyer élevé. Je suis sûr que si je quittais ce garage, le propriétaire le louerait à 100D, alors que 40D représente déjà une grosse somme pour moi. Si le propriétaire voulait me faire sortir, il pourrait le faire en invoquant l'aménagement de son local en un grand immeuble. Il vous jettera vos 4 sous. Que pouvez-vous faire ? Acheter des carottes ?

Il faudrait essayer de créer des sortes d'associations ou de coopératives dans lesquelles un certain nombre de techniciens travailleraient dans

un même local. Mais la base de cette réussite réside dans la confiance mutuelle. Nous avons essayé le système des coopératives et cela a échoué. Pourquoi ? Parce qu'il y a toujours quelqu'un qui vient et qui prend tout, et l'autre, il ne lui reste rien.

Les projets d'implantation en zones industrielles dont on parle, ils pourraient être efficaces, mais ils n'arrangent pas tout le monde. Moi par exemple, je vis de ce que je gagne, au jour le jour. Si je vais m'installer dans une zone en dehors de la ville, je devrai rester longtemps sans rien gagner, jusqu'à ce que je me fasse une clientèle, que je sois connu d'elle et que j'obtienne sa confiance. La confiance est à la base de tout : si j'ai confiance en vous, je pourrai réparer votre voiture à crédit.

Autre chose : ce sont surtout ceux qui ont des moyens importants qui peuvent accepter ces projets. Ils ne craignent rien puisqu'ils ont d'autres sources de revenus. Mais moi, comment pourrais-je faire ? Je n'ai pas d'argent pour vivre. Il faut que je travaille pour subsister ; donc ce n'est pas logique. Et même si je possède une petite somme de côté, je vais la dépenser en attendant quoi ? Et suis-je assuré de réussir ?

Aujourd'hui le client préfère l'ouvrier devant sa porte, à côté de chez lui et pour preuve, tu peux voir l'Avenue du 9 avril ou la route du Bardo... Tout le monde veut ouvrir des garages. Parfois ce sont de simples garages de villas, et on y travaille. Certains propriétaires de petits garages permettent à des ouvriers de travailler dans le seul but d'arranger et de peindre leurs voitures. Pourtant, ces garages ne peuvent contenir qu'une petite voiture. Pourquoi tout cela ? Parce que le propriétaire a un petit salaire et ne peut pas se permettre d'amener réparer sa voiture ailleurs. Voilà ce qui nuit à notre travail.

Prenons mon cas. Je suis garagiste, j'ai des ouvriers, du travail, des dépenses. Il y a une concurrence déloyale et illégale. Tout ceci nous gêne : même l'ouvrier qui, durant ses 2 heures de repos pour aller manger va réparer une voiture sur la place, alors que cette réparation devait

me revenir. Beaucoup d'ouvriers s'arrangent pour faire de petits travaux, ils s'absentent au cours de la semaine, et lorsque vous leur piquez la journée, ils ne reviennent plus. Cet ouvrier, en réussissant à faire 2 réparations sur la voie publique en une semaine, il gagne autant que sa paie d'une semaine : 5D par ci, 2 à 3D par là. Autre chose, pour la Sécurité Sociale, il y a une part qui est à la charge de l'ouvrier : lorsque vous lui expliquez cela, il vous quitte. C'est à vous de payer. Aujourd'hui, l'ouvrier est gâté, bien qu'il ne soit pas qualifié. Tout ce que vous pouvez faire, c'est vous dépanner pour ne pas arrêter le travail : impossible de trouver un ouvrier capable, en mesure de terminer son travail : cela est dû à leur formation qui n'est pas complète : 2 mois par ci, 3 mois par là. Ils n'ont pas la base. Alors que nous, ce n'était pas l'argent qui nous intéressait, on voulait apprendre, et ce n'était qu'une fois qu'on avait appris que l'argent rentrait. Impossible de trouver des jeunes avides ou passionnés d'apprendre. Ils veulent surtout l'argent.

Vous recrutez un jeune apprenti. Au début, il va commettre des fautes, casser du matériel, mais dès qu'il aura appris un rôlage de soupapes, il va te quitter en pensant qu'il a beaucoup appris. Et c'est pour cela que ce jeune, par la suite, grillera la soupape d'un client et la remplacera par une mauvaise, etc... Je connais des gens qui travaillent dans la rue et viennent louer le pistolet pour peindre. On trouve ces gens en tous lieux. Vous demandez à quelqu'un qui répare une voiture dans la rue où est son garage. Il vous répond qu'il n'en a pas. Que peut faire un contrôleur contre ces gens ? Il voit quelqu'un en train de frotter une voiture : allez devinez qu'est-ce que c'est...

Vous pourriez me dire : "Mais pourquoi cette jalousie et cette haine". Il ne s'agit pas du tout de cela. C'est une question d'organisation. Je suis garagiste. Si quelqu'un ouvre un autre atelier près du mien, il n'y a rien à redire, car chacun doit vivre. Moi j'ai de la place et il y a un électricien qui travaille à côté de moi. Eh bien, tu ne peux pas t'imaginer combien de personnes sont venues solliciter un coin: j'ai toujours refusé parce que j'estime que chacun a sa spécialité. Je suis qualifié, même en électricité je me débrouille, mais à chacun son domaine.

Quand je vais chez un électricien, je lui demande toujours de ne pas me privilégier : si le travail exécuté vaut 1D, je préfère lui donner 1D500 mais à condition que le travail soit parfait : j'ai horreur de retourner 2 fois chez quelqu'un pour le même travail.

Beaucoup de mécaniciens travaillent sans réfléchir. Moi, j'ai toujours refusé au client de lui poser 2 joints de culasse au lieu d'un. C'est contraire à la règle du travail : si l'ingénieur a prévu un seul joint, on ne peut pas en mettre plus. Accepter de le faire, c'est prouver la médiocrité de son travail. Moi, j'ai toujours refusé. Ces clients-là, je les envoie ailleurs où ils ne paieront que 2D au lieu de 5D. Il y a aussi des clients qui ne peuvent payer les frais pour une révision entière et qui demandent à ce qu'on leur fasse seulement les segments. Je leur réponds que ce n'est pas du bon travail, que du simple dépannage.

Comme matériel, j'ai un cric pour la tôlerie. Je l'ai acheté neuf, il y a 3 ans, pour 32D. On peut l'acheter pour 240 à 500D, selon les accessoires que l'on prend avec. J'ai une polisseuse que j'ai achetée neuve. J'ai eu des difficultés pour la faire réparer : elle avait l'induit brûlé. On m'a envoyé chez un spécialiste qui m'a demandé une somme énorme : 19D500. Mais il ne l'a pas bien arrangée parce qu'il a fait un bobinage trop faible. Je suis allé en voir un autre qui m'a expliqué pourquoi ici à Tunis, on ne sait pas réparer correctement les induits de dynamo : tout simplement parce que les électriciens ne travaillent pas avec les mêmes fils que ceux des induits d'origine. J'ai dû en acheter une neuve à 22D. Et depuis lors, c'est-à-dire depuis 8 mois l'appareil marche bien.

J'ai une meule depuis 3 ans, achetée à 45 ou 55D. Je lui ai arrangé la baguette une fois. Les clefs, je les ai achetées à Tunis et à l'étranger. A Tunis elles valent très cher. La marque Flacon que j'ai achetée à l'étranger est un peu chère, mais robuste. Par contre, les clefs que j'ai achetées à Tunis sont juste bonnes pour le samedi-dimanche.

Je peux dire qu'actuellement, j'ai le matériel dont j'ai besoin. S'il me manque quelque chose de moins important, je le trouve chez le tourneor. Il y a par contre des pièces que j'aimerais avoir parce que le travail qu'on exécute avec me revient cher. C'est le cas de la fraise à culasse. Mais je ne peux pas les acheter maintenant par manque de moyens.

Je n'aime pas les achats par facilités : je voudrais toujours acheter au comptant. D'ailleurs, je doute fort qu'on accepte de m'accorder des facilités. Tout ce que je peux vous dire, c'est que j'ai un cheque de 350D qui traîne dans ma poche depuis 3 ou 4 mois et que je n'ai pas pu le toucher. Pourquoi ? Par manque de confiance : au lieu de me déclarer ses vrais moyens ou possibilités, le client ne m'en a rien dit.

Moi, je donne raison à celui qui n'accorde pas de crédit : parce qu'en achetant, il se montre reglo, mais par la suite, il prouve le contraire. J'ai des clients pour lesquels j'enlèverais mes habits afin de les leur donner, mais les gens ne sont pas les mêmes et "la longueur de chacun de tes doigts n'est pas la même". Quelqu'un peut paraître la plus honnête des créatures, mais quand tu lui demandes l'argent qu'il te doit, tu n'es plus bon. Si ce client a un ami qui vient réparer chez moi, il lui conseille aussitôt de m'éviter sous prétexte que je ne suis pas un bon mécanicien... Tout ceci pour l'empêcher de venir réparer chez moi, en disant que je ne lui ai pas fait du bon travail. Je préfère qu'il me dise tout de suite et en face que mon travail est mauvais et qu'il ne me paye pas. Mais lorsque vous sortez de chez moi, satisfait et content, et que vous ne me payez pas ensuite ? C'est pour cela que je suis d'accord avec les gens qui n'accordent pas de crédit. Je peux évaluer à 10% ce genre de clients - mauvais payeurs. Je vous apprendrai autre chose : les mauvais payeurs sont ceux qui gagnent le plus d'argent. Pourquoi ? parce que vous leur donnez votre confiance et vous ne vous doutez pas qu'ils ne vont pas vous payer une somme de 50 ou 10D, qui est une modeste somme par rapport à ce qu'ils gagnent. D'accord, vous allez porter plainte. Mais il vous répondra qu'il n'a pas d'argent. Alors ? vous allez engager des frais, perdre du temps... pour finalement toucher la somme par facilités ? Il vaut mieux laisser tomber.

Prenons la réparation d'une 404 (révision de moteur). Il faut 180D de pièces de rechange. C'est l'ancien prix que je vous donne parce que le nouveau a beaucoup augmenté. Pour la main d'oeuvre, je prends de 50 à 75D, selon les clients. Il y en a qui viennent se lamenter et je me vois obligé de baisser le prix. Si on ne s'occupe que du moteur, il faut 5 jours, mais parfois il faut beaucoup plus de temps.

J'ai actuellement entre les mains la réparation d'un disque d'embrayage. J'ai promis au client de terminer la réparation d'ici demain. Malheureusement, il y a une pièce que je n'ai pas trouvée, et comme vous l'avez constaté, l'apprenti est revenu plusieurs fois me dire qu'il n'avait pas trouvé la pièce dans aucun des endroits où je l'ai envoyé. Alors je suis embêté, parce que j'ai fixé une date au client. Il s'agit de changer le disque et la butée d'embrayage. Si cette réparation qui ne demande qu'une journée va traîner, je ne serai plus gagnant et cela ne m'arrange pas. Au lieu d'une journée, la voiture va rester 2 jours et c'est à mon détriment, parce qu'elle va occuper la place d'une autre.

Le travail de la tôlerie, c'est mon fils qui s'en occupe. Je peux le faire, mais ce n'est pas rentable car cela prend beaucoup de temps, et ne produit pas beaucoup de bénéfice.

L'évaluation de chaque opération dépend de l'état de la voiture. Une voiture accidentée à l'aile droite avant peut se présenter de différentes façons : endommagée en totalité, en partie, très peu... Pour le travail de cette aile avec masticage, peinture, etc... Il faut de 10 à 15D, et deux ouvriers : un tôlier et un peintre. Le travail peut durer jusqu'à 3 jours avant que l'aile ne retrouve sa forme et son état initiaux. Pour les techniciens, il y a diverses sortes de dommages : certains sont faciles à redresser, d'autres plus difficiles. Le travail d'une heure peut demander deux heures. Certaines pièces manquent, comme par exemple les couvercles de phares : il faut acheter un phare complet, bien que cela ne soit pas nécessaire.

Il faut donc d'abord voir l'état de la voiture : est-ce que la carrosserie est rouillée ou non ? Est-ce qu'elle a reçu un simple coup à une aile ?... J'évalue d'abord le temps nécessaire pour chaque réparation : 1 jour, 2 jours... Je ne peux pas l'évaluer à l'heure. Les grandes maisons peuvent le faire, en faisant entrer beaucoup de calculs, en calculant tout; alors que moi, pour une réparation de 1D, je peux accepter 500 millimes seulement, lorsque je n'ai pas assez de travail et bien que cette réparation vaille plus que 500 M. Les petits ateliers n'ont aucune commune mesure avec les grandes so-

Je peux dire que nous travaillons à moitié prix par rapport à elles. Un moteur peut revenir à 300D dans une société. Par contre nous, nous tenons compte des circonstances. j'accepte un moteur à 70D, mais si un autre client se présente et me demande plus de soins, je prends mon droit. Si au contraire un client se présente au moment où j'ai une crise; j'accepte le travail même au prix le plus bas, pour ne pas rester les bras croisés.

L'évaluation de la peinture marche de pair avec la tôlerie : elle aussi dépend de l'état de la voiture à peindre. Prenons une 404. Une société vous la peint pour 140-150D, alors que moi, quand je demande 90 ou 100 au client, il trouve que c'est cher. Mais moi, j'essaie toujours de souder une pièce défectueuse, alors que la société vous la remplace automatiquement par une neuve. Moi, je viens au secours du client, j'accepte un travail supplémentaire pour ne pas l'obliger à acheter une "boîte-caisse" par exemple, à 8 à 9D. Alors que la société lui compte 140D de peinture, plus une boîte-caisse neuve, plus des boulons, plus des vis... Et on lui facture le tout à 200 ou 250D. Et moi, pour 100D, je lui soude la partie défectueuse avec de la tôle neuve et non pas avec de la tôle achetée à la ferraille, comme c'est le cas de beaucoup de tôliers. Il y a des mécaniciens qui ne remplacent même pas les parties rouillées : ils les recouvrent avec un produit qu'on appelle "le Santofer", ils grattent... et passent la peinture pour qu'en fin de compte, elles paraissent luisantes. Je ne vous cache pas que j'ai voulu

ceci montre que les ouvriers ne prennent pas soin du matériel. Aujourd'hui, l'ouvrier aime la saleté. Alors qu'à la Radio où j'ai travaillé, nous avions des blouses impeccables. En mécanique, on peut travailler avec des gants, à condition d'avoir un établi propre et que les ouvriers nettoient le bloc, le vilebrequin, les bielles les soupapes, les ressorts, ... qu'on enlève la graisse (...).

Les ouvriers ne respectent jamais l'horaire. Pourtant je les implore... Je ne vous cache pas que je crie après eux, mais je ne les insulte jamais. Je n'ose jamais leur demander de rester chez eux les semaines où je n'ai pas de travail.

Dernièrement, j'ai acheté un disque d'embrayage, des segments et des supports de moteur. J'ai payé les segments à 22D, alors qu'ils ne valaient pas 10D il y a quelques mois. C'est une hausse de prix exorbitante. J'en suis resté bouche-bée. Il y a un fait, c'est que tout vendeur de pièce de rechange, particulièrement celui qui est employé d'une société, se croit plus grand que le Président de la République. Si vous insistez, il répond qu'il n'a pas de pièces à vendre. Ce refus vous met dans l'embarras, d'autant plus qu'il s'agit de grandes sociétés. Une fois, j'ai eu besoin d'un joint de carter, j'ai dû acheter une pochette entière à 6D. Que je paye 600 M ou 1D, ça va, mais acheter une pochette entière pour utiliser un joint de carter, c'est trop. L'explication donnée par les revendeurs est la suivante : pour importer de simples joints, il faut des licences d'importation, alors que l'importation de pochettes entières ne nécessite pas l'autorisation. Je pense que ce devrait être le contraire. Pourquoi faut-il une autorisation pour importer une pièce à 1D, alors qu'il n'en faut pas pour importer 10 pièces à 6D. Le résultat, c'est que je dois acheter une pochette de rodage et une pochette de moteur. Quelle explication donner aux clients ? Dois-je leur remettre toute la pochette ? Dois-je la garder au garage, au risque de l'oublier un jour et de la perdre ? C'est un problème difficile.

Personnellement, je pense que notre métier est comparable à celui du médecin, et celui du vendeur de pièces de rechange, à celui du pharmacien. Alors je me demande pourquoi le pharmacien vend ses produits

selon un tarif. On peut me répondre que ce sont des sociétés privées qui fabriquent les pièces, mais je vous répondrai que les médicaments sont aussi fabriqués par des sociétés qui vendent à des prix raisonnables.

Je ne sais pas si les prix sont homologués. Tout ce que je sais c'est que j'achète chez vous une pièce à 100 millimes. Je vais ailleurs et je la trouve à 50 millimes. Je reviens vous demander la raison et vous me répondez qu'il s'agit d'une vieille marchandise. Tenez! il y a 2 ans, j'ai acheté une rondelle à 550 millimes. Comme je connaissais son prix réel (200 millimes), je suis allé en acheter une seconde chez un autre. Je suis revenu avec la facture voir le premier vendeur (qui depuis a déclaré faillite). Je lui ai montré la facture tamponnée (parce que lui m'avait remis un bout de papier) où il était marqué 200 millimes seulement. Pourquoi cette différence ? Lui ai-je demandé . Et si le client connaît le prix, qui est le voleur ? Toi ou moi? Je lui ai demandé de me rembourser en insistant pour qu'il suive le droit chemin. D'ailleurs actuellement, il est redevenu ouvrier, alors qu'il était co-gérant. Le vol ne dure pas. Si la justice s'en est saisi, il sera puni.

Bien sûr, il y a des contrôleurs des prix. Je peux vous dire qu'on vend selon la mine du client. Si l'on sait que telle personne est confiante, ils en profitent, sinon ils marchent réglo. Nous avons hérité d'un trait de caractère qui peut être bon et mauvais à la fois. Bon, parce que nous nous en remettons à Dieu du soin de le punir. Mauvais parce qu'un bonhomme de ce genre doit être puni pour que son voisin tienne compte de l'exemple.

La solution que je vois est que le Gouvernement impose le même système que pour les pharmaciens. On doit respecter le prix d'un joint de connecteur aussi bien que celui d'une boîte d'aspirine. Pourquoi le prix d'un cachet d'aspirine ne dépasse jamais 5 millimes ? Moi, je vois que tous les joints de connecteur sont identiques, exactement comme tous les cachets d'aspirine. Le vendeur de pièces de rechange doit être comme le pharmacien. Et les mécaniciens aussi. Si je travaille un

moteur pour 50D, je dois m'en tenir à ce prix et non changer : une fois à 20D, 15 ou 25... Lorsque je suis dans le besoin, je voudrais l'accepter à 100D, cela m'arrangerait. Mais un mécanicien doit tenir compte également des semaines où il a beaucoup de travail, et des semaines où il ne gagne pas suffisamment, même pas de quoi payer ses ouvriers.

REPARATEURS

DE CYCLES ET DE MOTOCYCLES

(en français)

Quand j'ai quitté l'école, à la fin de la 4ème année primaire, j'ai choisi la mécanique. J'ai cherché et je n'ai pas trouvé. Je suis rentré chez un cycliste, en 1947-48, à Sfax. C'est là-bas que j'ai fait mon apprentissage, pendant 1 an, 1 an et demi chez un Sfaxien. Ensuite, j'ai changé pour un Italien ... On commençait par laver les vélos, apprendre à connaître l'outillage, les clés... J'ai appris à faire le montage des rayons ... Avant, nous travaillions tous sans contrat ...

L'Italien, il faisait les Solex, les anciennes machines. Chez lui, on faisait même le montage des cadres de bicyclettes, qui arrivaient en tubes dans des caisses : On faisait la mesure, on coupait et on montait le cadre. Après on le donnait au spécialiste de la soudure, et tout le reste, nous le faisons : donner un coup de lime, nettoyer, faire la peinture, le montage ... Je suis resté 3 ans chez cet Italien : La 1ère année, je touchais 25 millimes par jour; 100 millimes par jour, lorsque je suis rentré chez l'Italien, et 250 lorsque je l'ai quitté, après 4 ans.

J'ai toujours voulu apprendre les choses les plus difficiles : Même une machine que je ne connais pas, je commence à la démonter en faisant attention et j'arrive toujours à remonter le moteur que j'ai démonté ...

Ensuite, je suis passé chez un autre qui vendait surtout les marques allemandes : Je suis resté presque 5 ans, comme mécanicien qualifié : On faisait des révisions de moteur, démontages et montages ... Avant de rentrer chez lui, j'avais ouvert un petit atelier pendant 4-5 ans. Ca n'a pas marché, parce que, à Sfax, tout le monde me connaissait : amis, cousins. Et quand ils viennent pour faire une révision de moteur à 20 D., ils touchent leur paye par mois, et ils te donnent 19 D., et le reste à la fin du mois. Mais à la fin du mois, il faut payer tout ce qui est resté derrière, et on n'y arrive pas. J'avais beaucoup d'argent dans le cahier, mais dans la main je n'avais rien. C'est pour cela que j'ai fermé. C'est lui-même qui m'a proposé de venir travailler chez lui, pour 20 D. par mois.

Surtout, lorsque j'ai débuté tout seul, je n'avais pas un grand capital : J'ai acheté un peu d'outillage et c'est tout. J'ai revendu le magasin avec le matériel pour 50 D. seulement.

Je changeais de patron, parce que je cherchais toujours un atelier, avec beaucoup de travail, beaucoup de machines pour apprendre plus, et acquérir beaucoup d'expérience dans tous les domaines. Même pendant les jours de repos, je ne restais pas à la maison : Je prenais mon bleu de travail et j'allais chez des amis garagistes, pour voir ce qu'ils faisaient, pour apprendre : C'est comme ça que je connais aussi la mécanique auto.

Ensuite, je suis venu à Tunis : Un client de chez mon dernier patron avait une moto BMW : il m'a dit qu'il avait un ami - cycliste à Tunis pour lequel ça n'avait pas marché, et que si je voulais, je pouvais venir à Tunis pour m'associer avec lui. On a fixé un rendez-vous et on s'est mis d'accord. C'est un Sfaxien aussi. Il est forgeron et il a 2 magasins côte à côte, au marché de Sidi El Bahri. Il m'a dit : On va acheter des vélos, des vélomoteurs neufs pour la location, faire des pièces de rechange. Quand je suis venu, j'ai travaillé avec lui pendant 3 mois. Parce que je n'ai pas trouvé les vélomoteurs ni les pièces de rechange : Je pensais qu'il allait investir un capital de 5 millions, ça aurait rapporté de l'argent. Mais quand j'ai vu que je commençais avec mon seul outillage et que j'étais associé avec 3 personnes : le propriétaire du magasin et les 2 frères de ma connaissance à Sfax ... Quand je gagnais 90 D. par mois par exemple, ma part était de 30 D. : il fallait le diviser par 3. On n'était pas d'accord et je l'ai quitté après avoir fait les comptes. Je suis revenu à Sfax : Un ou deux mois. J'ai vendu ma 2 CV et je suis revenu à Tunis pour acheter un magasin, pendant une vingtaine de jours. Et j'ai trouvé cet atelier où je suis installé aujourd'hui. C'était en 1961-62. J'ai payé le cautionnement, le montant du loyer avec l'argent de la voiture. Pour l'outillage, lorsque j'ai quitté mon associé, je lui ai donné ma parole que j'achèterais l'outillage chez lui, parce qu'il ne savait pas quoi en faire ; il ne pouvait pas l'utiliser dans sa forge. Je le lui ai donc pris pour 100 D. Le local, je l'ai trouvé par une agence immobilière de la rue de Marseille.

J'ai donc commencé à travailler doucement, doucement, rien qu'avec mon outillage. Le loyer était de 13D,200. Depuis 2-3 ans, ça a augmenté à 16 D. Je suis content de cet atelier. Maintenant, je vais faire de la réparation de voitures, et c'est un peu petit, mais pour les scooters, vélomoteurs, c'est suffisant : J'ai une grande cave en bas ...

J'ai commencé avec mon frère, puis il est entré dans une société, et puis j'ai travaillé avec des apprentis. Jusqu'à maintenant, je travaille tout seul

Maintenant, la moindre clé, ça coûte 2 D., et jusqu'à 10 D.. J'ai une boîte de clés géométriques : serrage par Lilo ... Je l'ai achetée il y a 3 ans

à 47D,300. Clés à cliquet : 17 D. la boîte. J'ai une boîte de clés à douille, achetée d'occasion à Sfax à 25 D. : 50-60 D. neuf. J'ai un banc d'essai, pour les bobines, les condensateurs, j'ai un petit chargeur de batterie, un compresseur et un pistolet, (parce qu'avant je faisais ici la peinture et la tôlerie des scooters). Le compresseur, je m'en sers maintenant pour nettoyer les pièces.

Avant, je travaillais surtout sur les scooters : j'avais toutes les pièces de scooters, comme accessoires, pièces de rechange ... Mais, les pièces ont commencé à manquer et on n'en trouve plus aujourd'hui : Même les scooters, il n'y en a plus. On n'en trouve plus de neufs, et les occasions qui ont 20 ans ou plus, ça y est, elles sont mortes, à la ferraille. La fabrication se fait toujours, mais les représentants ici n'en importent pas. Avant, j'étais spécialiste des scooters, et lorsque je n'en ai plus trouvés à réparer, j'ai commencé à rentrer dans le domaine des voitures. Vous voyez : j'ai démonté tout le moteur de cette 104 Peugeot pour faire une révision. Je suis capable de faire les deux, puisque j'ai appris les deux. Les voitures, c'est mieux, parce qu'il y a moins de complications que dans les motos : Dans les motos, on trouve la boîte de vitesses, la distribution, l'embrayage ..., tout est dans un seul bloc, alors que dans une voiture, chaque chose est à part ... Pour les scooters, je n'ai plus le courage de démonter les moteurs pour faire des révisions. Je ne fais plus que du bricolage parce que si je démonte, je ne trouverai pas les pièces ... Et mon principe, c'est de travailler avec des pièces d'origine, afin qu'un moteur puisse durer 4 ou 5 ans, facilement. Hier, j'ai démonté le moteur de ce tricycle et je travaille dessus. J'ai changé une roue de molyette, j'ai redressé une pédale. Pour le moteur du tricycle, on va changer le vilebrequin, bielle ... Il y a des pièces qu'on va faire faire chez le tourneur : 1 ou 2 jours. Si toutes les pièces sont prêtes, je peux le faire en une journée. Il faut donc 2 jours pour démonter, nettoyer, remonter ... Mais s'il manque une pièce, ou s'il faut en faire faire une chez le tourneur, cela demande du temps.

Pour un moteur de voiture, il faut compter une semaine, 10 jours, avec la rectification chez le tourneur. Sinon, si tout est prêt, il faut compter 4 jours.

Les pièces de rechange, elles manquent partout maintenant. Même si on en trouve, c'est au marché noir, et la pièce qui coûte 1D., revient à 10 D.

Je crois que le gouvernement préfère importer des machines importantes : Les vélomoteurs, ça intéresse les gens pour aller travailler, mais les autres, c'est du luxe : Un scooter coûte aujourd'hui 700 D., on préfère acheter 3 vélomoteurs pour le prix d'un scooter : C'est ça le problème.

Il n'y a pas d'agent importateur représentant une marque pour ce type d'engins ; il y a des gens qui vont en Italie, en France, ils rapportent des pièces avec eux, et ils les vendent au marché noir. Je ne travaille pas avec des pièces d'occasion. Pour dépanner, d'accord. Il y a des cyclistes qui achètent des machines et les démontent pour avoir des pièces de rechange : Mais en démontant le moteur, ils ne trouvent pas que de bonnes pièces, il y en a qui sont usées ...

C'est depuis 1969-70, que ça manque.

Je ne fais pas beaucoup de révisions sur les triporteurs : Une révision une semaine, puis aucune pendant 2-3 semaines ; je ne fais que du bricolage. Ce n'est pas tous les jours qu'il y a des révisions ; parce qu'il y en a un autre qui fait les révisions de triporteurs ; il a des pièces parce que lui, il va en Italie et il rapporte des pièces, il achète des lots de machines à la Municipalité, il les démonte et ainsi il a des pièces. Tout le monde va chez lui.

Avant j'achetais des scooters et des Lambrettas d'occasion pour les remettre en état et les revendre. Mais maintenant, acheter une ferraille pour revendre une ferraille ?

Je fais un moteur de voiture par mois à peu près. Pour les triporteurs, même pas un par mois.

Le tarif des réparations dépend du temps que je passe dans le moteur. Pour une même réparation, cela peut prendre 1 heure, ou 3-4 heures : Je démonte une pièce, elle est grippée et il faut passer du temps pour la démonter.

Pour une révision de moteur de triporteur, je demande 25 D., et pour une voiture 50-60 D. : ça dépend s'il est compliqué ...

Je travaille avec un apprenti pour me nettoyer les pièces, ne passer les clés. Mon principe, c'est de travailler moi-même : J'ai confiance dans ce que je fais avec mes mains. Quand je serre un boulon, je suis sûr qu'il est bien serré. Cet apprenti, je l'ai depuis 2 semaines : Ils rentrent et ils sortent ... Un apprenti peut rester 4-5 mois. J'en ai un autre qui est resté 4 ans avec moi. Après, il m'a quitté, parce qu'ils cherchent toujours à rentrer dans une Société. Ils ne veulent pas rester dans de petits ateliers privés comme ça. Ils apprennent le métier ici, et puis après, ils cherchent à rentrer dans de grands parages.

Celui-ci, il en est à sa deuxième semaine, et il touche 2 D. par semaine, et il ne connaît rien : Il commence tout juste à connaître un peu l'outillage et à nettoyer les pièces.

S'il est intelligent, l'apprenti peut apprendre le métier en 3 ou 4 ans. Il peut rester 10 ans, sans rien savoir. C'est une question d'intelligence.

Pendant 3 ou 4 mois d'été, il y a assez de travail. Mais en hiver, on travaille au ralenti : au bricolage ... Mais il n'y a plus de travail comme avant.

En été, j'embauche du personnel en plus si j'en trouve, ou bien je travaille tout seul, en restant un peu plus tard et en me fatiguant. Mais c'est fonction de mes possibilités. Si je travaille sur une machine, je ne peux pas faire plus.

Les ouvriers préfèrent rentrer dans des garages. Ils ne restent pas. Même devant leurs amis : "Qu'est-ce que tu fais ?" - "Je travaille comme cycliste" - "Oh, moi je suis mécanicien, pompiste ...!"

On peut dire que maintenant, mon travail est en veilleuse. On attend de voir comment le temps changera. Je commence à faire la mécanique automobile : Je prends rendez-vous pour une voiture et je la fais ... Je gagne un peu d'argent pour mes enfants. S'il n'y a pas de scooters, qu'est-ce que je fais ? Il faut que je me débrouille un peu. Je suis bricoleur : Je fais la mécanique, l'électricité, la soudure ... Je ne suis pas trop content, mais que faire ? L'atelier est trop petit pour la mécanique automobile. Mais je ne veux pas le quitter ... Pour les voitures, je démonte le moteur à l'intérieur, et puis je sors la voiture jusqu'au remontage. C'est difficile d'avoir un garage, il y a le pas de porte à payer.

Tout le monde a du travail... J'ai des clients pour les automobiles, des clients qui ont des voitures propres, neuves. Les vieilles voitures d'occasion, moi, je ne les prends pas.

J'arrive à gagner dans les 20, 25, 30 D. par semaine. Avant, j'avais des ennuis avec la Municipalité, mais depuis 3 ou 4 mois, ça va. Ils venaient voir s'il y avait beaucoup de voitures et des saletés dehors ; mais s'ils passent, ils trouvent tout en règle. Par exemple moi, quand je démonte une voiture, je ne la laisse pas dehors comme ça : elle est bien garée ; j'ai une

seule voiture à la fois : pas 4 ou 5. Il n'y a pas de problème avec la municipalité. Mais avant, ils passaient tous les jours, faisaient des contraventions ... On paie l'amende qu'ils nous laissent Et voilà, c'est tout.

Je n'ai pas d'autre idée maintenant ; c'est comme un bateau sans gouvernail.

Que ferais-je avec le prêt d'une banque ? La location de motos comme à Bab Souika ou à la Hafsia ? Et pour les pièces ? les licences d'importation ? Il y a des formalités ... Et puis il y a aussi une autre chose : les marques japonaises que nous avons maintenant : Il n'y a pas une Honda 50, il y en a 10 modèles. Si on veut, on a le droit d'importer les pièces, mais qu'est-ce qu'on va importer ? Toutes les pièces de tous les modèles ? Il faut un grand capital, même pour 10 ou 5 machines ...

S'il y a des machines et des pièces de rechange pour ces machines sur le marché, on peut travailler. Par exemple, pour 2 ou 3 modèles de Honda, il faut importer en même temps les pièces nécessaires à ces modèles. Il y a des gens qui importent des motos, en même temps que des frigidaires et tout autre chose : Ce n'est pas leur métier. La maison Honda a importé des motos, sans pièces détachées, et elle a fait faillite.

Je m'appelle Belgacem, je suis né en 1950, je suis marié et j'ai deux filles. Ma mère et mes deux soeurs sont à ma charge, et je suis locataire.

J'ai deux frères qui travaillent à l'étranger : (l'un est associé avec un Lybien dans une entreprise de carrelage et l'autre est employé dans cette société). Ils avaient un peu d'argent et ils ont voulu faire quelque chose. Au départ, ils ont voulu s'occuper d'un élevage de volaille. Mais le prix du terrain à acheter revenait trop cher.

Celui qui nous a encouragé à ouvrir cet atelier est une vieille connaissance qui était cycliste. C'est lui qui nous a acheté le magasin pour 1100D, et il nous a aussi acheté 4 motos neuves à 240D chacune, pour la location. Moi, je ne suis pas du métier, j'étais fonctionnaire aux P.T.T.

Nous avons donc monté cette affaire, 25 jours avant Ramadhan : cela ne fait que 2 mois environ. J'ai démissionné des P.T.T. pour venir diriger l'affaire.

Il y a des ouvriers qualifiés, mais ils ne veulent pas travailler, et même s'ils travaillent, ils ne dépassent pas la semaine. Le premier à avoir travaillé pour nous n'est pas resté longtemps. Nous lui avons proposé de réparer les motos et de prendre 40% du bénéfice.

Actuellement, nous avons dépensé plus de 4000D comme suit : 1100D pour l'achat du local, à peu près 1000D pour l'achat de 4 motos (à 240D chacune), plus deux motos spéciales à 780D, plus encore 1800D de dettes que j'ai contractées pour acheter d'autres motos : 2 rouges à 410D chacune et 5 bleues, remboursables à raison de 150D par mois. J'ai acheté tout cela à un particulier, sans contrat, par confiance.

Je ne me suis pas adressé à des sociétés ni aux banques parce qu'elles exigent des garanties que je ne peux pas satisfaire. J'ai acheté un peu d'outillage : l'outillage est très cher, une clé peut coûter de 3D à 30800. Il n'y a que les tournevis qui ne coûtent pas cher. Or, après, l'achat du local nous n'avions pas beaucoup d'argent et j'ai débuté avec 4 clés. Il a fallu emprunter au voisin et à d'autres.

On nous a pris 288D de frais d'enregistrement du local à la recette des finances. Nous payons 62D de droit de patente par an.

L'outillage, je l'ai acheté en partie neuf., en partie d'occasion. Je vais souvent à Sidi Abdessalem, et c'est là que je l'ai acheté. Mais le prix n'est pas très avantageux. Par exemple une clé neuve qui coûte 7D, je l'ai achetée à 5D. Je n'ai pas tout acheté, mais ce que j'ai pu. Actuellement, j'enregistre des pertes et des disparitions chaque semaine : une pince, deux clefs... jusqu'à présent, j'ai acheté pour 100D d'outillage.

Vous savez nous sommes 3 cyclistes l'un à côté de l'autre : les deux autres sont des anciens. Eux, ils n'aiment pas réparer, mais moi, comme je suis nouveau, je voudrais bien. Pour la location, les clients ne s'adressent à moi que par erreur, lorsqu'ils ne distinguent pas entre les magasins ou ne connaissent pas bien le coin. Mais si je me limitais à la seule location je n'aurais pas de quoi payer les ouvriers. Par exemple, avant-hier, je n'ai rien gagné parce qu'il a plu, j'ai fait seulement deux petites réparations.

Parce qu'ils sont anciens, les deux autres cyclistes ne s'intéressent pas aux réparations : elles demandent beaucoup de temps. Moi, j'ai l'amour du travail et je peux vous dire que je l'ai appris en un mois ; je répare j'effectue des travaux difficiles. Je demande même conseil aux voisins, et à la vérité ils m'aident.

En location, nous gagnons beaucoup plus au mois de Ramadhan.

Personnellement, avant je ne louais des motos qu'au mois de Ramadhan.

Je gagne davantage avec les réparations qu'avec la location : 1 fois et demi à 2 fois plus. Parfois on reste longtemps à attendre que quelqu'un vienne réparer, et parfois on a 3 ou 4 motos à réparer d'un seul coup. Et c'est la même chose pour la location. Vous présentez vos motos à la location et vous attendez une journée entière : personne ne se présente. On ne peut donc pas saisir la part exacte des revenus tirés de la location ou des réparations.

Si Khalifa, qui vient d'arriver est presque le gérant : il travaille avec moi.

Khalifa : Nous effectuons des dépannages, de petites réparations : un gicleur sale, un échappement à nettoyer, un nettoyage de bougies... Nous faisons les révisions de moteur , mais nous n'en avons pas encore effectuée. Personne ne s'est présenté.

Nous avons deux ouvriers et un apprenti. Les apprentis sont embauchés directement sans passer par le bureau de placement. Celui-ci met beaucoup trop de temps pour placer les gens : un an et plus.

Les 2 ouvriers que nous avons, venaient de chez un autre cycliste qui avait donné son accord : ils ont moins de 18 ans. Ce sont de bons ouvriers, ils respectent les consignes. Il y a des ouvriers âgés, mais ils sont exigeants. Ces 2 ouvriers touchent 5D chacun, et l'apprenti 3D.

Moi-même, je ne suis pas du métier : j'étais menuisier. Si Belgacem était mon voisin. Je l'ai aidé au début, puis je suis resté travailler avec lui.

Belgacem : Khalifa est de la famille. On le respecte chez nous et il a son rôle dans le magasin. Son rôle est surtout déterminant dans la récupération des motos volées, vendues ou non rendues. C'est mon bras droit : il a travaillé dans beaucoup d'endroits et connaît tout le pays. Sa présence au magasin est pour moi plus importante que celle de 2 ouvriers qualifiés. Khalifa a des instructions à appliquer pour la location, et s'il n'en tient pas compte, la responsabilité retombera sur lui.

En location, nous avons toujours des problèmes. On ne doit pas louer à des individus qui n'habitent pas à Tunis. Depuis le début, nous avons eu plus de 10 accidents. Et étant donné la lenteur des assurances pour faire le constat, je suis souvent obligé de réparer de ma poche pour ne pas laisser la machine sans travail. Je peux dire qu'on constate partout cette lenteur de la part des assurances. Elles gagnent énormément des cyclistes : 2000%. Je souhaite donc que les assurances entreprennent vite leurs démarches et ne laissent plus traîner les choses.

Dès qu'un locataire monte sur une moto, je peux juger s'il est apte à la conduire ou non. Ce sont en général des élèves, des étudiants, des ouvriers des fonctionnaires, des retraités, même des chômeurs. Il y en a qui louent pour le plaisir, d'autres par nécessité : pour ces derniers, louer une moto revient moins cher qu'un taxi: une demi-heure de moto revient à 600 millimes alors qu'elle coûte 3D à 3D500 pour un taxi.

Les motos que j'ai ne nécessitent pas un permis de conduire, alors que d'autres en nécessitent un. Le prix de l'heure varie de 1D200 à 1D500. La différence provient de la qualité et de la puissance des motos. Les bleues sont achetées à 240D, alors que les rouges valent 400 et 410D. Donc les moteurs fixes et les moteurs flottants à 1D500.

1.2.500

Au mois de Ramadhan, nous ne louons qu'après le jeûne : de 19h à 1h 30 - 2h du matin. Les motos travaillent continuellement, mais parfois il y a des interruptions, pourquoi ? Je ne peux pas vous l'expliquer.

C'est une habitude chez certains locataires ; ils ne veulent louer que celles qu'ils connaissent ; alors, si la moto à louer n'est pas encore rentrée, ils restent à l'attendre et n'en prennent pas d'autres qui sont disponibles. Je ne sais pas pourquoi : les motos sont toutes les mêmes.

Je travaille en harmonie avec les autres cyclistes, surtout nous qui sommes voisins. On ne se jalouse pas, on sait que chaque jour apporte sa contribution. On s'entr'aide, on s'emprunte des pièces de rechange.

On trouve partout les pièces de rechange disponibles, mais elles sont trop chères. Cependant, j'ai une moto qui ne travaille pas à cause d'une lame (c'est-à-dire d'un morceau de fer troué) et une autre à cause d'une bobine. J'ai cherché partout, je cherche toujours et je n'ai rien trouvé. Il y a bien les pièces d'occasion, mais celui qui en a préfère les garder pour lui-même. Un pneu pour une moto spéciale, même à 12D on n'en trouve pas, et moi à 12D je ne l'achète pas. Ça ne m'arrange pas d'acheter un pneu à 12D et de louer la moto à 1D500, au risque d'abimer le pneu.

Moi, j'utilise les pièces d'occasion, et lorsque je n'en ai pas, j'en achète. Mais il y a des pièces qu'il faut acheter neuves : par exemple le vilebrequin avec la bielle doivent être montés neufs : ils coûtent 14D500. On ne peut pas mettre d'occasion.

Les clients préfèrent les pièces d'occasion, d'abord parce qu'elles coûtent moins cher et aussi parce qu'ils pensent que la main-d'oeuvre reviendra moins cher. Leur argument dans la discussion. Que m'avez-vous mis ? Des pièces d'occasion, pas des neuves !

Une fois, j'ai eu affaire à un client qui venait pour la première fois. Il avait amené une bobine et un axe à changer. Nous nous sommes mis d'accord pour 1D500 de frais de main d'oeuvre. Mais entretemps, il nous a amené une autre bobine et une vis platinée, il nous a demandé de les intégrer dans le premier travail.

En général, les prix de réparations sont connus = celle d'un frein, d'une pièce de roue, d'une clavette, d'un rayon... Mais il est difficile de donner le prix d'une réparation de moteur : cela dépend de la durée du travail, parfois, pour changer un bobine, vous demandez 1D500. Et, lorsque vous passez au travail, il se peut que vous perdiez une journée entière pour dévisser un écrou. Imaginez-vous un peu la situation ? Vous mettez deux bonhommes une journée entière pour dévisser un écrou!... Personne ne gagne.

On ne peut pas estimer le nombre de dépannages par jour. Il y a souvent des ouvriers qui demandent du travail; parfois même des jeunes qui se présentent pour la première fois. Aujourd'hui même, nous avons reçu la visite d'un jeune de 18 ans qui voulait apprendre.

Le local que nous avons est très étroit. Personnellement, je souhaiterais changer de local, parce que le "milieu" du quartier ne me plaît pas du tout : des jeunes qui blasphèment et qui jurent... Je pense avoir trouvé un local. Ma mère est d'accord et je pense aller à Tripoli discuter avec mes frères et ramener un "chèque" pour régler l'affaire. Moi, je n'ai pas d'argent caché. Je n'ai pas cherché à acquérir un lot de terrain; et si une solution existe, je pense que cela ne peut se faire qu'en ville et non en dehors dans les banlieues.

Je ne connais pas de cyclistes travaillant avec des machines de précision. D'abord, les prix sont trop élevés et ensuite, tout cycliste est en mesure de déceler une panne sans avoir recours à une telle machine et de dépanner une moto avec les outils les plus élémentaires.

Enfin de compte, je souhaiterais que les assureurs ne nous fassent plus perdre de temps au moment des constats; qu'on trouve toujours des pièces de rechange sur le marché à des prix raisonnables, et non pas les prix des pneus Tunisie vendus à 5D800 pièce, alors que ceux qui sont importés d'Algérie et qui sont de meilleure qualité reviennent à 4D; que les maisons de vente de motos offrent plus de garanties sur les machines achetées (au moins un mois de garantie), et qu'elles nous accordent plus de facilités pour les achats de machines.

Je suis entré dans ce métier en 1955. Actuellement, j'ai 38 ans, je suis marié et père de 6 enfants.

A 16 ans, j'ai quitté l'école et je suis entré comme apprenti chez Omrane Dabbagi, à Saint Henri. C'était un parent et c'est mon père qui m'y a envoyé. J'ai travaillé chez lui pendant 11 ans. Je suis resté 3 ans en apprentissage.

J'ai commencé à apprendre à réparer les mobylettes "casenave". Il y avait un Italien qui travaillait avec lui, Mr. Guido, et c'est lui qui m'a appris le métier. J'ai fait mon apprentissage lentement. Je faisais toujours attention quand il réparait. J'ai commencé par apprendre à dévisser/certaines pièces comme les bougies, le carburateur... Il m'a bien appris et je l'en remercie beaucoup : l'an dernier, je suis allé le visiter en Italie où il continue à travailler. Au moment du montage des pièces, il m'appelait pour que je le regarde faire et c'est ainsi que grâce à une observation continue, j'ai appris par la suite à monter les pièces tout seul.

Au bout d'un certain temps, et après le départ de Mr. Guido, j'ai demandé à Si Omrane de m'augmenter et de me considérer comme un ouvrier. Il faut dire qu'entre temps, j'avais appris à dépanner une moto : cylindre, changer les segments, trouver et réparer une panne de courant ... Alors, après 3 ans environ d'apprentissage, j'ai commencé par être payé à la journée. J'ai touché 500 millimes par jour pendant 2 ans environ. Ensuite, pour m'encourager, il m'a proposé de travailler avec lui au pourcentage. Cependant ma famille habitait le Kram et j'ai dû habiter l'atelier pendant 1 an et demi au moins. Je visitais ma famille tous les dimanches. C'est moi qui dirigeais l'atelier et si Omrane ne venait me voir qu'une fois tous les 2 ou 3 jours.

J'ai loué ce magasin depuis 11 ans, grâce aux économies ramassées.

Dans ce temps, il y a 11 ans, les maisons comme Bousnafa, Borg, Paul, Natoli, Zarconi, nous encourageaient: elles consentaient à nous vendre par facilités. On pouvait acheter 4 motos en avançant 100D et on payait le reste par traite. Dans le temps, une moto coûtait 80D. On nous encourageait beaucoup pour l'achat des motos, mais aussi pour les pièces de rechange. Avant, les maisons ne vendaient de pièces de rechange qu'aux cyclistes, et non aux particuliers. Elles agissaient en somme comme des grossistes, et c'était à

nous, cyclistes, de revendre au détail. Maintenant, ce n'est plus ça : les maisons vendent à tout le monde et c'est pour cela que les cyclistes ont vu leur travail diminuer.

Avant moi, cet atelier était occupé par un cycliste. Je n'ai pas payé de pas de porte, mais j'ai dû prendre à ma charge le comptoir, une vitrine, un rayonnage... le tout pour 600D. Je payais un loyer, mais depuis 3 ans, je n'ai rien payé parce que le propriétaire est un étranger et il a quitté les lieux sans laisser d'adresse.

Après 3 mois d'essai, je suis allé demander une ouverture. Depuis 2 ans, je paye 45D de patente, au lieu de 13D auparavant. Chaque moto à louer est assurée pour 14D par an, les motos ordinaires le sont à 6D seulement.

Il faut toujours renouveler l'achat des clés en comptant 300 à 350D d'achat de matériel par an. J'ai acheté un compresseur neuf à 200D il y a 2 ans, et un pistolet neuf que j'utilise moi-même, surtout lorsque j'achète une moto d'occasion et que je l'arrange et je la peins en vue de la revendre.

C'est Slaha qui est chargé de la location, et l'autre, Othman est chargé des réparations de tous genres, et même de la vente des pièces de rechange.

Mon voisin est un nouveau dans le métier (*). Il s'est installé il y a 2 mois. C'est moi qui leur répare leurs motos... Il n'est pas du métier et il s'est fait rouler par une autre personne. Il a souvent des problèmes, et lui-même ne sait plus quoi faire. C'est mon ancien ouvrier, un certain Abdallah qui lui a proposé ce métier avec, au départ l'idée de travailler ensemble. Il lui a proposé la location d'un atelier à côté du mien, avec l'idée de me concurrencer. Heureusement, il y a du travail, les affaires marchent bien et je rends grâce à Dieu. Le travail marche surtout pour les vrais techniciens.

J'achète des motos d'occasion, je les répare et je les vends. C'est surtout en hiver que celui qui a un bon capital peut acheter, car le prix des motos baisse ; une moto qui coûte 120D, on peut alors l'acheter à 60D.

Les plus anciens cyclistes à Tunis sont Mohamed, Chedly et Hédi, et aussi Chérif et Salah. Salah est le plus ancien.

* Voir interview précédent de Si Belgacem et Khalifa.

La location a des périodes. Pendant le mois de Ramadhan, je refuse de vendre des pièces de rechange parce qu'on loue énormément. Chaque moto travaille depuis le matin jusqu'à 2h de la nuit, sans interruption : il y a énormément de travail. Celui qui travaille bien durant ce mois rapporte plus qu'il ne gagne en une année. Le travail de Ramadhan est très intense et marche très bien.

Donc, il y a le mois de Ramadhan, les fêtes, les samedis, dimanches et jours fériés où il y a beaucoup de locations. Par contre, en hiver, la location baisse : à peine fait-on 10 à 13D par jour, et s'il y a du bon travail, on fera une recette de 20D maximum le samedi et le dimanche.

Ce sont les réparations qui augmentent en hiver : le cycliste s'occupe surtout des réparations pour les clients :/avancer une recette journalière ^{On peut} moyenne de 40D. Evidemment, c'est une moyenne aproximative, mais moi j'ai des cahiers de recettes depuis 10 ans. Je peux vous les montrer. Cette moyenne tient compte du mois de Ramadhan, où l'on peut gagner 110 à 130D par jour en location, et de la période d'hiver où l'on ne fait que 40D entre location, réparation et vente. Vous pouvez vous-même faire le compte pour un cycliste qui a de 12 à 13 motos et qui loue à 1D500 l'heure, à longueur d'année.

Aux clients qui viennent réparer, je demande toujours de rester pour assister à l'examen de la machine. Après un coup d'oeil sur les pièces défectueuses (pare-huile, roulement, vis platinées, bougie...) je leur propose soit d'aller acheter eux-mêmes les pièces, soit de me charger de leur procurer des pièces au prix de la maison. Je fixe le montant de la main-d'oeuvre : 6D par exemple pour frais de démontage, réparations et montage. Généralement, tous les clients qui possèdent des motos connaissent les prix des pièces.

Les pièces d'occasion ne sont pas très bonnes. Vous pouvez trouver des pneus d'occasion, mais les pièces de moteur, c'est très rare. Moi-même je n'accepte pas de remplacer un roulement défectueux, car ce n'est pas logique et c'est dangereux.

Tout le monde loue : les jeunes, les adultes, les gens plus âgés... Les autorités ne nous autorisent à louer qu'à des personnes âgées de plus de 16 ans. La responsabilité d'un accident occasionné par une personne de plus de 16 ans ne retombe pas sur nous. Par contre, si le locataire a moins de 16 ans, c'est le cycliste qui est responsable du locataire, de l'accidenté etc... tout retombe sur le cycliste.

Ce sont surtout les jeunes qui louent; pour les adultes, quel homme sensé accepterait de venir louer une moto ? Ils louent rarement sauf pour un cas, une commission ou une course urgente à faire. Un adulte n'admet pas de dépenser 10500 pour une heure, sauf cas de force majeure où il se voit contraint de prendre 1/4 d'heure ou une demi-heure.

Lorsque quelqu'un se présente pour louer, je lui demande sa carte d'identité, je vois son allure, je regarde son adresse, s'il travaille dans une société ou autre chose... tout cela pour savoir si je dois être exigeant avec lui ou non. Si c'est un travailleur journalier, je dois me montrer plus exigeant, plus méfiant. S'il ne fait pas bonne impression, je demande un supplément d'argent en dépôt au cas où il tarderait.

Dernièrement, un jeune de la rue du Pacha s'est présenté pour louer une moto. Il avait avec lui un copain d'El Haouïria. Il a loué une moto neuve que j'avais achetée depuis 10 jours seulement à 3800. Il l'a loué pour une demi heure seulement à 9H 30. C'était la nuit du 15 Ramadhan. Il a laissé sa carte d'identité et 600 millimes. A peine éloigné de la boutique il a remis la moto à son copain parce que c'est ce dernier qui lui avait demandé d'en louer une. En arrivant à Saïda, il a prétexté une raison pour l'abandonner et continuer tout seul sur la moto. Après 3 jours de recherche, j'ai déposé une plainte auprès de la police. Parce que c'est arrivé plusieurs fois qu'un locataire abandonne la moto n'importe où : j'ai actuellement près d'une centaine de cartes d'identité appartenant à des personnes qui ont abandonné les motos. Tout cela parce que les gens ont peur de payer un supplément ou craignent des complications.

Chaque fois qu'on va déclarer la perte d'une moto, on nous répond : "Patientez jusqu'à ce qu'on la retrouve". Il n'y a pas beaucoup d'enthousiasme de la part de la police. Les recherches durent beaucoup. La moto dont je viens de parler, c'est moi qui l'ai retrouvée. Voici comment : je suis allé voir sa soeur mariée qui habite dans le quartier. Son mari travaille à la municipalité. Ce dernier m'a donné l'adresse à El Haouaria. Je suis allé à cette adresse et j'ai trouvé le père. Celui-ci m'a expliqué que son enfant avait déjà commis plusieurs fois ce genre de vol et que je pouvais porter plainte. Il était parti jusqu'à Soussse. J'ai poussé jusqu'à Soussse et à peine arrivé là-bas, j'ai rencontré l'individu sur ma moto. J'ai dû faire appel à un agent de police qui nous a emmenés au poste. Là, j'ai expliqué mon affaire : on m'a remis la moto et on l'a gardé en prison. Je suggère que la police exécute les recherches dans les meilleurs délais, surtout lorsqu'on lui donne des indications très valables comme la carte d'identité. J'ai perdu plusieurs motos et

c'est toujours moi que les ai cherchées et retrouvées. La police ne m'en a jamais ramené une. Je passe un ou deux jours à les rechercher jusqu'à ce que je les trouve.

Actuellement, j'ai 12 motos neuves : 6 rouges achetées à 380D l'une, 4 bleues à 235D,500 l'une et 2 noires spéciales achetées à l'état neuf à 450D, aux souks. J'ai tout payé au comptant.

Les bleues, je les loue à 1D200 l'heure, les rouges à 1D500, les spéciales à 2D. C'est nous cyclistes qui avons établi ce tarif. Parfois, certains cyclistes ne respectent pas ce tarif : ça été le cas d'Abdelmajid dernièrement. Il a déclaré une véritable guerre en fixant l'heure à 400 millimes seulement.

En cas d'accident, l'assurance prend toute la responsabilité. Par exemple, la STAR se montre très compréhensible avec nous : avant hier, j'ai eu une moto accidentée, la STAR m'a remboursé le prix des dégâts (une fourche neuve). Bien sûr, les cyclistes qui se montrent très récalcitrants se voient licenciés au bout d'un an. Moi, je ne les embête pas, surtout lorsqu'il s'agit de petits accidents : phare brisé, etc... J'en prend seul la responsabilité ou je la partage avec le client si celui-ci se montre gentil et compréhensif. J'ai 11 ans avec la STAR. Je ne lui ai jamais fait dépenser un millime dans les accidents, sauf pour cette fourche.

Je partage la responsabilité avec mon frère : nous travaillons ensemble et nous mettons notre argent en commun. Il y a toujours l'un de nous deux qui est présent : on ne peut pas compter sur des gosses.

J'ai deux ouvriers. Slaha a 3 ans. C'est un fainéant. Il ne veut pas se salir, je le paie 8D500 par semaine, je le laisse s'occuper de la location. Othman est un ancien, il a 8 à 9 ans d'ancienneté et 2 ans avec moi. Je le paie 11D par semaine. J'ai un plus petit Béchir qui est encore apprenti mais qui se débrouille très bien, mieux que Slaha, je peux dire : je le paie 6D par semaine.

Les cyclistes n'ont pas de relations avec l'Office de l'Emploi. Nous voudrions bien nous occuper des gosses qui font la rue. Nous leur apprenons un métier; mais généralement, les petits qui désertent les écoles n'aiment pas venir apprendre le métier de cycliste. Ils disent que ça ne leur convient pas.

Moi, j'ai un fils qui passe la 6^e cette année, dès qu'il sort de l'école, il passe à l'atelier : il aime ce métier. Je peux compter sur lui. Je le laisse parfois monter sur une moto, surtout durant les heures creuses. Si jamais il ne réussit pas dans les études, il pourra au moins compter sur un métier. Je recrute toujours des ouvriers lorsque le travail augmente, au mois de Ramadhan par exemple. Parfois, je les prend directement des autres ateliers. En hiver, ils passent demander du travail, ils proposent même un prix inférieur : l'ouvrier qui vaut 5D se propose pour 500 millimes seulement. Au mois de Ramadhan et pendant les périodes de forte activité, les ouvriers deviennent rares, et même s'ils travaillent, ils deviennent plus exigeants.

J'ai formé beaucoup de jeunes, l'un d'entre eux est actuellement chauffeur de car. Une fois qu'ils atteignent 20 ans, ils préfèrent aller travailler dans des sociétés ou des entreprises qui offrent plus de garanties et d'assurances pour leur avenir. Je pense qu'ils sont bien payés puisque le moindre ouvrier touche 2D par jour. Regardez le petit Béchir; il touche 5 à 6D par semaine, alors qu'il est encore apprenti.

On trouve les pneus : on les importe clandestinement d'Algérie, et on les vend clandestinement à un prix inférieur à ceux qui sont fabriqués ici : on nous les vend à 3D500. Moi-même j'en achète souvent.

Le pneu de Menzel Bourguiba se vend à plus de 5D. C'est pour cela qu'on préfère continuer à acheter celui de France, qui est meilleur et à un prix inférieur. Il est vrai que les magasins sont remplis de stocks fabriqués en Tunisie, mais vu la qualité et le prix, nous préférons acheter moins cher des pneus Michelin d'origine.

Lorsque la production a démarré, on nous vendait le pneu à 911 millimes. Il y a deux sociétés qui fabriquent des pneus en Tunisie : une à Sfax et une à Menzel Bourguiba, et les prix de ces 2 sociétés diffèrent. Tout au début, Menzel Bourguiba vendait le pneu à 650 millimes, alors que celui de l'étranger se vendait à plus de 700 millimes. Puis de 650, il est monté à 911 millimes. Au bout d'un an, il est passé à 1D500. Maintenant, celui de Menzel Bourguiba coûte 2D et celui de Sfax 3D504. Pourtant, à ma connaissance, il n'y a pas de différence de qualité. Menzel Bourguiba travaille avec Hutchinson, Sfax avec Seat. On dit que Seat est meilleur, mais personnellement, je préfère Hutchinson à Seat. Nos pneus sont toujours disponibles, il n'y a jamais eu de rupture de stock.

Pour les autres pièces de rechange, il y a des pénuries de temps en temps. Actuellement, la gomme "rustine" manque. Ca ne veut pas dire que ça manque totalement. La maison emploie un autre genre de trafic. Lorsque vous vous adressez à elle, elle vous répond qu'elle n'en a pas, mais elle vous dirige sur tel ou tel cycliste, à qui elle remet par exemple 10.000 rouleaux.

Actuellement, nous avons un cycliste du quartier de la Petite Sicile qui vous vend le rouleau de rustines à 1D500. La maison-mère a stocké chez lui la marchandise : alors que le rouleau ne coûte que 503 millimes, il a 1D de gain par rouleau. Lui, il s'arrange avec la maison pour acheter tout le stock à 1D par exemple. Et la maison saisit l'occasion. Pas plus tard qu'hier, j'ai acheté 2 rouleaux de chez lui à 3D. Ce genre de trafic existe souvent. Il y a actuellement 3 personnes à Tunis, qui agissent de la sorte et font augmenter les prix. Certes, il y a un tarif mais il y a aussi des arrangements entre les maisons et les cyclistes comme celui dont je viens de parler. Au début, lorsque j'ai acheté le magasin, les pièces existaient toujours au prix normal, et tout était "réglo".

Un rouleau de rustines de 1m 50 peut durer 1 mois. En principe, il y a de tout, ce sont des personnes qui provoquent les pénuries en cachant les marchandises. Il y a des maisons qui ne tiennent pas compte des relations avec les clients : elles ont des personnes avec qui elles s'entendent et travaillent. Alors la marchandise disparaît, se vend derrière les comptoirs, se stocke dans les coins et s'achète au marché noir.

Je propose que les maisons se spécialisent dans la vente de tel ou tel article, qu'elles ne vendent plus en gros à des cyclistes, mais qu'elles procèdent à la vente par répartitions équitables entre les divers cyclistes, comme faisait Natoli dans le temps : il avait toujours un carnet sur lequel il notait les achats de chaque cycliste. Maintenant, si on vous vend sur facture, on doit vous coller 40 millimes de frais de timbre sur chaque facture.

Les pièces de rechange de mobylette se trouvent même chez un épiciériste de campagne. Par contre les motos italiennes ne sont plus utilisables dès qu'une pièce se casse. C'est la même chose pour les autres marques qui ne sont pas représentées à Tunis. Les marques japonaises se vendent très cher : 900 à 1000D, mais si elles tombent en panne, elles ne

valent plus que 50 à 60D. Je connais le cas d'une moto japonaise actuellement en panne, le propriétaire est prêt à la vendre 50D. Par contre les pièces de mobylette, on en trouve partout et en grand nombre.

Pour ce qui est de la concurrence, il y a un cycliste en face qui nous concurrence beaucoup. Il n'est pas du métier et a beaucoup d'argent : il nous cause un vrai ravage. Il achète un pneu 5D400 pour le vendre à 5D500 seulement, bien qu'il ait la charge d'une patente, d'ouvriers... tout cela pour casser les autres.

La moitié des cyclistes travaillent sans patente. Celui que vous avez contacté hier et qui se trouve à côté, il n'a pas encore de patente. Lorsque le contrôle se présente, on leur répond toujours que le patron n'est pas là. Je peux vous mener chez 30 cyclistes qui n'ont pas de patente, dont 3 sont des anciens ouvriers qui ont travaillé avec moi. Il y a un contrôle qui fait la ronde, mais on leur répond toujours que le patron n'est pas là, qu'il vient de sortir...

Cela ne nous arrange pas du tout. Mais de qui va-t-on se plaindre? On a adopté une solution il y a 3 ans : Salah, Mohamed, Chedly et moi. Il s'agissait d'ouvrir une cellule du syndicat (patronal l'UTICA) et d'établir un barème de vente pour chaque pièce . par exemple, un pneu acheté à 2D doit se vendre à 2D250. Nous avons travaillé, pendant un certain temps dans cette direction, mais tout est tombé à l'eau. Personne ne voulait respecter ce qui avait été convenu et adopté. D'abord, ça n'intéresse personne que les prix soient les mêmes; ensuite, des intrus qui ne sont pas du métier nous cassent le travail. C'est le cas de Mohamed de Ben Arous qui possède une usine de tissage : de quel droit le laisse-t-on ouvrir un atelier de cycles et motocycles. Et tel autre, agent des PTT, pourquoi ouvre-t-il un atelier ? Ils travaillent sans patente, le premier depuis 1 an et demi.

Pour cela je demande que les autorités nous aident et trouvent une solution pour ces gens. Par exemple, on ne devrait pas leur accorder de patente, on devrait contrôler davantage que les autorisations de patente ne soient accordées dorénavant qu'aux gens du métier. Pour reconnaître les vrais techniciens, une commission pourrait être constituée avec les plus anciens et les plus méritants. Ce serait à nous, cyclistes, de les choisir. Si Salah est digne de cette confiance. Aux jeunes qui veulent monter, les

patrons ne doivent pas accorder d'attestation à tort et à travers : seulement aux plus méritants. S'il le faut, les patrons doivent rendre compte directement aux autorités des mérites de chacun de ces jeunes.

Mon voisin, le cycliste que vous avez interviewé n'est pas le patron de l'établissement : c'est son frère, un ouvrier qui travaille en Lybie, qui a fourni les fonds et qui doit être le patron. Au départ, ils étaient 3 : les 2 frères, celui qui travaille en Lybie et celui qui le remplace ici et qui a quitté les PTT, et un troisième, ancien ouvrier chez moi : Abdallah. Je lui avais ouvert un magasin à la Cité Ezzouhour que j'ai fermé actuellement. Il a travaillé avec moi pendant 10 ans. J'ai avancé un capital de 500D à l'ouverture et il devait seulement effectuer les réparations. Nous nous étions arrangés pour qu'il rembourse les 500D au fur et à mesure, tout en gardant pour lui une certaine somme pour ses dépenses. Après le remboursement du capital, il rentrait comme associé et nous devions partager en deux la recette journalière. J'ai récupéré mon capital en 3 mois. Ensuite, il m'a proposé de prendre sa part de matériel. J'ai accepté de faire l'inventaire en lui proposant, soit de tout prendre en charge, y compris le magasin que je lui céderais, soit que je lui prenne tout en charge et que je reste le seul patron. Il a accepté cette dernière solution. Quelques temps après, il a amené ces 2 frères et ils ont ouvert ensemble le magasin voisin : ils ont dû payer 1000D de pas de porte et ont acheté 15 motos neuves. Actuellement, ils sont déficitaires, au bord du précipice, leur matériel est complètement esquiné. Abdallah a travaillé avec eux, juste les 15 premiers jours de Ramadhan : il a ramassé 800D et il s'est éclipsé. Si un vrai technicien avait démarré avec leur capital de 4000D, il aurait fait de grandes choses : en 2 ans, il aurait pu ramasser 30.000D. Leur matériel est complètement esquiné : ils ne savent pas le réparer. Pas plus tard qu'hier, je leur ai réparé un moteur cassé.

Pour une révision de moteur, je demande 6D de main-d'oeuvre : je démonte, je nettoie et je remets en place. Il s'agit d'une révision de tout le moteur. Le prix des pièces dans une bonne révision arrive jusqu'à 25D. Il faut 1 ouvrier pendant 1 journée, sous ma surveillance. Je fais les révisions l'une après l'autre : je prend la moto à 8h du matin, et à 16h tout est fini. Ça ne m'arrange pas de démonter plusieurs moteurs à la fois. Ces pièces peuvent se mélanger, et je courrais un grand risque.

Pour une pièce de chambre air, il en coûte 200 millimes, le remplacement d'une bougie : 700 millimes (dont 580 pour la pièce), le remplacement de 2 lampes : 400 millimes (dont 200 pour les lampes). La main d'oeuvre d'une fourche accidentée coûte 3D.

Je n'ai pas de tour dans l'atelier. Je ne peux pas l'installer maintenant parce que je suis en train d'aménager un magasin de vente : d'ici un mois, je compte me lancer dans la vente des pièces aux prix des maisons.

Nous n'avons pas de tarif régulier, mais nous évaluons le travail en fonction du temps à mettre pour effectuer chaque réparation : entre 1 heure et 1 heure et demie, je demande 1D de main d'oeuvre. La réparation d'une fourche nécessite beaucoup de temps, car il faut enlever beaucoup de pièces : garde-boue, tringles, serre-tringle, amortisseurs de la fourche, phare, gaines, câbles... Il faut une demi-journée : c'est pour cela que je prend 3D. Le travail du tour est à la charge du client (1D500 pour un dressage). Je dresse moi-même le garde-boue. Généralement, je calcule l'heure de l'ouvrier et j'augmente mon prix de 40% à peu près. Moi aussi j'ai des dépenses : des boulons à remplacer, de la graisse... Sur ces 40%, je dois déduire 20% pour le prix des pièces fournies.

Je propose qu'on réduise le nombre des ateliers de cycles : il y en a beaucoup et ce n'est pas logique de laisser travailler des gens qui ne sont pas en règle. Sous prétexte que vous avez 5000D, vous vous installez pour me casser, et ce faisant, vous m'avez nuï à moi, à l'ouvrier, à un autre et un autre encore : à 4 familles en somme. Si 30 ateliers ouvrent et en cassent 30 ou 40 autres, calculez vous-même les dégâts qui en résultent dans le pays.

Actuellement, il y a du travail....

La "Banque Arabe" m'aide. J'ai un compte chez elle. Elle s'est portée garante pour moi à plusieurs reprises. Dernièrement, elle a payé 600D à mon ordre, moyennant un arrangement avec elle, payable en 3 mois. Sur ces 600D, j'ai dû payer 18D supplémentaires.

Il y a des arrangements avec les banques, mais il faut que vous vous montriez réglo avec elles : il faut s'acquitter de ses dettes.

La banque arabe n'a pas exigé de titres : elle sait que je suis cycliste, que j'ai une patente et cela lui suffit. Chaque fois que j'ai besoin d'argent, je signe des traites et la banque arabe accepte de payer en me taxant d'une petite somme supplémentaire.

Je connais d'autres cyclistes que les banques aident. Lorsque vous êtes en règle, vous amenez votre patente, votre inventaire de capital investi et agréé par un expert... Alors la banque vous avance de l'argent parce qu'elle sait qu'elle peut rentrer dans ses fonds par tous les moyens.

Pour ouvrir ce magasin de vente, je me suis associé avec une personne qui m'estime beaucoup : Si Hadj, un grossiste dans les pièces détachées. Parce qu'il me faut 15 000D au moins pour l'achat des pièces. Si El Hadj va alimenter le magasin en marchandise, et chaque mois, nous déduirons le prix de la marchandise et le reste sera divisé en 2 parts. Je ne pense pas qu'une banque puisse nous avancer jusqu'à 10 000D : peut être 100 ou 200D ... mais pas 10 000D. Et tout seul, je ne peux pas ouvrir ce magasin.

J'ai commencé comme cycliste en 1957 : je louais des bicyclettes. Je n'ai pas fait l'école, car mon père était pauvre. Nous sommes originaires de Tunis. Je n'ai pas fait d'apprentissage dans d'autres ateliers : j'ai appris tout seul le métier. J'avais une bicyclette et c'est avec elle que j'ai appris les réparations. C'est à la Goulette que j'ai ouvert mon premier magasin. J'ai fait le journalier dans beaucoup d'autres métiers avant de devenir cycliste : entre-temps, j'ai ramassé un peu d'argent pour ouvrir un atelier.

Je crois que si on poursuit un but et si on aime quelque chose, on arrive à ses fins. Quand on a l'amour du travail, on peut arriver à tout ce qu'on désire. Moi j'aime le travail en général.

J'ai ouvert mon premier atelier à la Goulette en association avec une autre personne. Nous avons travaillé ensemble pendant 2 ans. J'ai ensuite tout pris en charge. Nous n'avons pas payé de pas de porte. Nous réparions surtout les simples bicyclettes : il y avait peu de motos en ce temps-là. J'avais acheté des bicyclettes que je louais. Les motos, ce fut plus tard. Au fur et à mesure, je faisais mon apprentissage dans la réparation des motos. Mon premier associé ne connaissait pas le métier lui non plus.

J'ai ensuite travaillé seul à la Goulette pendant 3 ans. Puis j'ai ouvert un second magasin à la Goulette, en abandonnant le premier qui était étroit. Je me perfectionnais dans les réparations de jour en jour. Par la suite, j'ai confié ce magasin à mon frère et j'en ai ouvert un dans cette rue même. C'était en 1960-61; j'ai dû payer 300D de pas de porte à un Israélite.

Au bout d'un an et demi de travail, j'ai ouvert un autre magasin dans ce quartier : je l'ai acheté, mais seulement les murs, pas le terrain. J'y ai travaillé pendant 1 an. Puis la Municipalité me l'a pris pour cause d'utilité publique et en a fait un parking. En échange, la Municipalité m'a proposé celui-là. Je l'ai ouvert en 1964 sans contrat. Au début, je payais 9D et maintenant 20 seulement, parce que je n'ai pas été dédommagé. La Municipalité a pris le local qui m'avait coûté ^{dans} les 1000D tout compris, et ne m'a rien donné : il s'agissait d'une utilité publique, et moi je ne cours pas derrière ces choses.

J'ai apporté tout mon matériel : un peu de tout, que j'estime à 50000.

Depuis que j'ai quitté la Goulette, je ne veux plus louer ni bicyclettes, ni mobylettes, ni motos... J'ai trouvé que ce n'était pas une bonne affaire. Quand je louais, j'ai toujours constaté des choses graves : par exemple un jeune qui loue une moto ne vous révèle jamais d'où il s'est procuré l'argent. Est-ce en volant ses parents, ou d'autres gens ? Il fait une mauvaise action pour se procurer de l'argent; et parfois il commet un accident... J'ai trouvé que ce n'était pas un travail honnête. Ce que l'on gagne ne vient pas de la vraie sueur, comme je l'entends.

Dès le début, j'ai eu beaucoup de travail ici : tous mes anciens clients de l'autre magasin m'ont rejoint ici. Je travaille beaucoup parce que je fais du bon travail. Je ne trafique pas : je suis réglo. Si je change des pièces, je les déclare; si je n'en change pas, je dis que je n'en ai pas changé.

Je répare toutes les marques de motos. J'ai commencé avec les Vespa et Lambretta, 2 roues et tricycles, BSA, AGS, Matchless, Peugeot, Motobécane...

Les réparations qu'on effectue vont des roues au cadre, guidon, chaîne, moteur... Nous réparons tout, toutes les pannes. Je fais des révisions, je change des pochettes de joints, des pare à huile, des roulements, des boîtes de vitesses, des axes, des fourchettes, des bagues, des bielles, des chemises...

Actuellement, j'ai un ouvrier qui travaille avec moi. Je ne travaille plus comme avant, parce que je suis fatigué.

La révision d'un moteur de mobylette ne dépasse pas une demi-journée. Parfois, nous dépassons cette durée si nous trouvons des difficultés : un écrou qui se casse, des pièces qui manquent... Mais si tout est disponible, tout se passe bien : il nous faut 2 heures pour une mobylette. Dans une révision, nous changeons surtout le vilebrequin, les bielles, roulements, bagues de pare à huile, pochettes de joints, pistons, vis platinées, condensateurs, bagues d'embrayage, galets. Si on change les chemises, pistons, vilebrequin, pare à huile... il faut payer 30, 40 et jusqu'à 500 pour une

mobylette. Pour ma part, je prends 5D pour le démontage et le montage de tout le moteur. Pour une moto plus puissante à 2 ou 3 vitesses, je prends 15 à 20D. La révision dure 2 jours même si toutes les pièces existent. Il faut travailler doucement. Il y a des travaux de tour que je peux faire moi-même et la plupart, je les exécute moi-même.

Je travaille avec un aide à qui je laisse le soin de tout remettre en place. Moi, j'exécute tous les travaux, y compris un cable à 100 mil-limes.

Actuellement, j'arrive à faire entre 8 et 10 révisions par semaine. Le travail le plus important est celui de la révision. D'après moi, je tire davantage de profit, je gagne plus avec les dépannages qu'avec les révisions. Parce que le dépannage est un travail qui se fait vite et donc rapporte plus qu'un travail de révision.

Le travail diminue un peu lorsqu'il fait froid, en hiver, mais il est toujours continu. Je ne diminue pas le nombre d'ouvriers parce que je travaille seul, et la plupart du temps, j'ai 1 ou 2 ouvriers avec moi, et quelques apprentis.

J'achète des vieilles motos, je les répare et je les vends. Je ne peux pas vous dire le nombre car ça dépend des moments et de mon état de santé. Par exemple, cette semaine, je n'ai rien vendu, ni le mois dernier. En un an, je peux vendre 10 motos, tout comme je peux vendre 5 ou 20... Cela dépend de mon état de santé : Si je ne tombe pas malade et que je suis en forme, je peux bien travailler.

Actuellement, je suis malade : les nerfs. Je ne peux pas affirmer que cela provient du travail, mais il y est pour quelque chose, surtout le bruit, les gaz... Les yeux travaillent beaucoup. Je suis malade depuis 1968.

Généralement, j'achète les pièces détachées quand elles sont disponibles. Sinon, j'achète une vieille moto et j'utilise ses pièces, surtout les motos qui n'ont pas de représentants à Tunis : les propriétaires de ces motos, lorsqu'ils ne trouvent pas de pièces détachées pour réparer leurs motos, préfèrent les vendre.

C'est vrai qu'il y a une crise des pièces détachées, je ne demande pourquoi on donne à une seule personne la représentation des maisons. Ce n'est pas logique, et j'estime qu'on devrait la donner à 2 ou 3 personnes. Cela empêcherait l'unique représentant de monopoliser le marché et de respecter le tarif régulier homologué. Ainsi les pièces seraient disponibles.

Moi, je n'ai pas pu avoir de représentation, parce que je suis illé-
tré. Les prix des pièces détachées augmentent ou diminuent parce qu'il y
a un seul représentant et que celui-ci fixe un prix en fonction de ses amis
ou de tierces personnes. Je crois qu'il n'y a pas de contrôle parce que
j'achète chez tous les commerçants et tous me délivrent un bout de papier
et non une facture. Si vous demandez une facture, ils refusent et ne vous
vendent pas. Alors vous tournez partout pour revenir en fin de compte chez
lui et accepter ses conditions en douce : "Ni vu, ni connu". Tous les clients
achètent de cette manière. Le vendeur ne vous fournit la facture qu'en cas
d'achat unitaire : pour une pièce seulement, comme un boulon.

Je souhaite que les représentants soient dorénavant au nombre de
2 ou 3 et qu'ils soient soumis à un contrôle très strict. Si vous exigez
d'un vendeur telle ou telle pièce par la suite il ne vous vendra plus rien
et vous répondra toujours qu'il n'en a pas. Je souhaite aussi qu'en plus
des représentants des maisons-mères qui vendent des pièces d'origine, il y
ait une grande maison qui puisse vendre l'ensemble de toutes les pièces
adaptables en provenance de France, d'Italie, de Belgique, d'Allemagne...
Les pièces détachées des autres pays on peut toujours les acheter par la
France : un importateur peut contacter 3 ou 4 grands mécaniciens et arrêter
avec eux la liste des pièces demandées et utilisées en Tunisie, il peut
alors les commander en France.

Je n'ai pas de grandes difficultés avec mes clients. Mais ils se
plaignent toujours du manque de pièces détachées. Mes clients sont des
personnes d'un certain âge, des salariés de l'Etat ou du privé. Il y a
très peu de jeunes qui possèdent des motos. Je ne fais pas crédit. Avant
je faisais des crédits et on ne pas remboursé, à cause de possibilités
limitées peut-être.

Mes clients sont des salariés qui habitent loin et travaillent à
Tunis : ils font facilement 30 à 40 km par jour.

Je ne sais pas quels sont les prix des autres cyclistes. Il est
possible que certaines de mes réparations soient plus chères et d'autres
moins chères. Je demande plus pour les travaux de précision qui nécessitent
plus de temps, et je demande moins pour les dépannages qui ne demandent au-
cun effort.

Les petits dépannages sont un câble cassé, des rayons de roue à chan-
ger, des remplacements d'ampoules grillées, le nettoyage et le décalaminage
du moteur, le changement d'un joint de cylindre ou de culasse, le graissage...

Il y a d'autres réparations plus importantes : les motos accidentées. Par exemple, une fourche tordue. Un autre ne peut pas la réparer, mais moi je l'enlève, je la démonte et je la répare.

Je remplace les disques d'une jante, les roulements d'une roue, les poignées d'accélérateur, la chaîne...

Pour les révisions, prenons un moteur grippé qui ne tourne pas, qui a une bielle cassée. Je le démonte pièce par pièce et je nettoie ces pièces. Je change tous les joints, les bagues anti-fuite (pare à huile), le vilebrequin. J'examine les cylindres, pistons et chemises pour décider si je les change. Je regarde les vis platinées, le condensateur. En somme, j'examine toutes les pièces. Ce sont surtout les bielles qu'on change, avec les roulements, les bagues anti-fuite, les bagues à bille pour l'embrayage qui s'usent souvent, les bougies, la chaîne du moteur.

Si j'entreprends tout ce travail sur une simple mobylette, je prends 5D de frais de main d'oeuvre. Restent les pièces de rechange que j'achète chez les grossistes. Les prix varient parce qu'il y a des pièces d'origine et des pièces adaptables, comme celles qui viennent de France ou d'Italie. Le plus souvent j'achète des pièces d'origine, et celles qui manquent, je les achète plus cher, en adaptables. J'augmente la facture de 5, 10 ou 12% du prix des pièces en compensation du temps consacré à l'achat. Mais les clients se plaignent beaucoup de l'augmentation des prix des pièces de rechange, qui ont doublé en 2 ans : de 1 à 2D, de 6 à 12D et de 20 à 40D. Autre chose : la qualité des pièces a diminué. On ne travaille plus comme auparavant. Bobines, vis platinées, bielle, piston, échappement... La marchandise d'avant était meilleure que celle d'aujourd'hui. La résistance des pièces d'aujourd'hui a beaucoup diminué par rapport à celles de 1960-65. Et faute d'argent, les clients pauvres ne changent pas toutes les pièces.

Moi, je n'ai pas de difficultés avec qui que ce soit : je travaille au comptant.

Pour la révision du moteur d'une mobylette, je travaille moi-même avec un apprenti, ou alors l'ouvrier avec un aide. Si toutes les pièces sont disponibles, ça ne dépasse pas deux heures et parfois même moins. Les frais de pièces de rechange varient de 35 à 100D.

Je ne fais pas la peinture : je la donne à d'autres.

Pour la réparation d'une moto accidentée, il y a la fourche, le garde-boue, la roue à réparer. Je redresse la fourche à froid (et non à chaud), à l'aide des tubes et de la presse pour qu'elle ne perde pas sa résistance. Je redresse tout ce qui a été tordu, je remplace les pièces cassées, le disque de la roue... Le tout revient à peu près entre 10 à 15D, dont 5D de frais de main d'oeuvre. J'y mets un ouvrier seulement pour 2 ou 3 heures.

Pour les dépannages comme le décalaminage, on nettoie l'échappement, on remplace le joint de cylindre, on démonte le moteur, on refait le joint de culasse, on serre le moteur, on le graisse, on l'huile... On prend 2D500. Le travail ne dépasse pas une heure continue.

Actuellement, j'ai un ouvrier et 2 apprentis. Je n'ai jamais eu qu'un seul apprenti, mais beaucoup de personnes viennent me voir qui veulent faire rentrer leur enfant... Moi je veux bien en prendre plus et leur apprendre le travail... Il est vrai que nous n'avons pas de contact avec le bureau de placement, parce que notre travail ne demande pas plus d'un apprenti. Si on en prend deux, le second est de trop. Alors que les ateliers de menuiserie, ou les garagistes en ont besoin de 10, 15 et même 20.

C'est vrai que ce métier est délaissé et sous-estimé par les jeunes. Alors que personnellement, en tant que technicien de la petite mécanique, je peux réparer n'importe quel engin : tracteur, camion, bull-dozer.. Je peux les démonter, les remonter et vous dire la panne et ce qu'il faut faire. J'ai remarqué qu'il y avait une certaine adhésion de la part des jeunes et je pense qu'il y en aurait beaucoup plus si on avait de grands garages.

L'ouvrier qui travaille avec moi, touche 12 D par semaine. Les 2 autres touchent 5D et 4D par semaine.

Le travail diminue un peu en plein hiver, lorsque l'utilisation de la moto devient très difficile, vers décembre, janvier et février. Mais moi, grâce à Dieu, je travaille comme d'habitude. Beaucoup de cyclistes achètent des motos cassées, les réparent et les vendent en hiver. Moi,

je n'ai recours à ce travail qu'à mes moments disponibles. Or je travaille presque continuellement et ce n'est que rarement que je répare des motos cassées : je les peins, je les remets à l'état neuf en vue de les revendre. Les cyclistes qui se plaignent du travail et qui réparent et vendent des motos, abusent souvent de la confiance des clients : c'est à dire qu'ils gonflent les frais de réparation, alors que souvent une moto n'a besoin que d'une lampe ou d'une bougie. Ces gens-là travaillent un certain temps, mais ils perdent vite leur clientèle.

En 1 mois, je peux peut-être vendre 2 ou 3 motos, parfois une, parfois aucune. Tout dépend des possibilités d'achat : il faut que j'attende qu'un client ou qu'une société ou n'importe qui d'autre, veuille vendre une moto. Le prix de vente d'une moto d'occasion varie de 80 à 200D. Je les achète selon les circonstances. Mais il y a un gain à faire : sur une moto je peux gagner 40 à 50D. Les autres cyclistes peuvent gagner autant, si le travail qu'ils font est bien soigné.

Le travail augmente en été, à cause des jeunes écoliers. Mais le travail qu'ils demandent est un peu embêtant parce qu'il s'agit de jeunes et qu'ils ne possèdent que des Yamahas, des Suzuki ou des Kawazaki.

(...)

Je peux avancer un gain moyen de 50D par semaine, en tenant compte de la bonne et de la mauvaise saison.

J'ai abandonné la location depuis 1963-64, car j'ai constaté que c'était la cause de beaucoup de mauvaises actions. J'ai vu des gosses qui volaient leur père et leur mère, et même des passants dans la rue... Ils vendent les bijoux de leur mère, ils n'allaient plus à l'école... C'est une source d'ennuis, y compris pour la conduite.

Je ne suis pas d'accord à ce qu'on refuse de vendre une pièce détachée à un client, même en période de travail. Il y a beaucoup de clients qui ne peuvent pas réparer chez des cyclistes, et d'autres qui ont besoin de pièces peu importantes comme des rayons, des lampes, des cables... Même s'il n'y en a pas sur le marché, moi je le lui vends si je sais qu'il en a grand besoin. C'est une question d'humanité... Mais je ne peux pas juger les autres. Je sais que j'arriverai à me débrouiller, que je n'aurai pas de difficultés.

Nous pourrions fabriquer beaucoup de pièces. Nous ne pouvons pas tout faire dès le début. On peut, au départ, produire 5 à 10 % de nos besoins en Tunisie. C'est à dire que d'une moto qui nous vient de l'extérieur, nous pouvons facilement fabriquer les rayons des roues. C'est facile et ça ne demande rien. Nous pouvons fabriquer les cables, les gaines... Cela demande un atelier simple. Il nous faut simplement 2 machines qui ne coûtent pas plus de 20.000D, et qui pourraient suffire aux besoins de la Tunisie. Mais si on veut exporter, alors, il faut agrandir davantage. On peut fabriquer aussi les plateaux des mobylettes et des Peugeot, de même que les échappements... Moi, je vous cite les pièces qui peuvent se faire facilement. Même la ou les machines qu'on doit importer ne coûteraient pas cher. Et il y a encore beaucoup d'autres pièces...

C'est vrai que les pneus et chambres à air de Menzel Bourguiba sont de mauvaise qualité. Pourquoi ? Parce que les produits chimiques et les matières premières ne sont pas bons. Alors qu'on devrait fabriquer des articles meilleurs que ceux de l'extérieur, avec des machines et des matières premières identiques. Les prix de Menzel Bourguiba sont moins chers que les importations. Le pneu de Menzel Bourguiba coûte 3D300, alors que celui de l'extérieur coûte 4D800 - 5D. Et au marché noir, il atteint 10 à 12D. Moi, je viens d'acheter un pneu à 9D, alors que son prix est de 4D 500. Ceux qui vendent des pneus importés au marché noir, les vendent plus cher que les pneus fabriqués en Tunisie.

Pour arriver à concurrencer la qualité des marchandises importées, il faut importer un bon matériel et de bonnes matières premières. Il faut acheter du 1er choix pour pouvoir fabriquer du 1er choix, et non du 2è ou 3è choix. Et pour les prix, je pense qu'on peut les étudier en fonction de la matière première et de la main d'oeuvre...

Pour gérer une société, une seule personne ne peut rien faire. Il faut 3 ou 4 personnes qui travaillent en association. Elles pourront se partager les tâches, se faire remplacer lorsque l'une d'elles part à l'étranger ou s'absente; l'autre la remplace auprès des ouvriers, afin que le travail continue normalement. Moi, si je trouve quelqu'un pour m'aider j'ai plus d'un projet. On pourrait commencer par fabriquer des pistons, des pignons, des cables, des gaines, des plateaux, des échappements, des boulons (bien qu'il y en ait, l'usine de Sousse pourrait augmenter sa gamme de boulons). C'est ce que nous demandons à l'Etat : qu'il nous aide, qu'il nous encourage à fabriquer en Tunisie. Actuellement, nous importons d'Espagne des produits qui n'y sont parfois pas même fabriqués.

Donc, je crois qu'on pourrait fabriquer des pièces simples, qui ne sont pas onéreuses. On pourrait commencer doucement par le plus facile à réaliser. Il y a des hommes capables de fabriquer et de diriger.

Les emplacements existent. Si on veut réaliser de tels projets; il faut s'éloigner des concentrations d'habitations : du côté de la Cherguia, de Mégrine, de Bir El Kassaâ; jusqu'à présent, je n'ai pas cherché à acquérir un lot parmi ceux qu'on distribue parce que je n'ai qu'un petit atelier où travailler. Je suis en train de réfléchir. Je n'ai pas encore pensé sérieusement à un grand atelier. S'il y a des possibilités, je voudrais bien. Tout projet doit être bien conçu, car en cas d'échec, le responsable du projet doit en subir les conséquences. Il y a des règles qu'il faut observer. Moi je voudrais bien diriger une fabrique, mais ça dépend des possibilités et de l'aide que je pourrais obtenir. Je peux faire beaucoup de choses, donner des avis sur de nombreux points, contacter des gens...

Nous n'avons aucune organisation en association pour les cycles et motocycles, mais nous voudrions bien en avoir dans l'avenir. Je souhaite que l'Etat contacte tous les petits patrons en vue de créer, une organisation qui veillerait sur eux et les aiderait en beaucoup de choses : la retraite, par exemple, pour les vieillards, une assurance, des allocations familiales, un congé régulier, un horaire à respecter, et non pas de 6 heures du matin à 8 heures du soir. Actuellement, il y a des garages qui travaillent de 6-7 h du matin jusqu'à minuit... Ils ne sont pas organisés. Il faut les organiser, leur imposer un congé hebdomadaire. Moi, par exemple, j'applique un horaire hebdomadaire depuis longtemps. Je ferme le samedi après-midi et le dimanche, et 10 à 15 jours chaque année. Mes horaires d'ouverture et de fermeture sont stricts : j'ouvre à 8 h et je ferme à midi pour ouvrir à 15 h et fermer à 19 h. Ils ne sont que 2 ou 3 à respecter cet horaire.

Il y a de bons ouvriers, mais il faut qu'ils soient honnêtes; l'ouvrier ne travaille pas honnêtement, il triche, il vole... Il faut l'encadrer, l'aider, bien le payer, lui donner tous ses droits, et ainsi, quand il commet des fautes, il faut le punir.

En venant chez moi, certains clients se plaignent des travaux mal faits par d'autres cyclistes. Et lorsque je regarde le travail fait par ces gens, je constate effectivement qu'il est très mal fait, souvent avec des coups de marteau, des cadres tordus... Au lieu de réparer, il a esquiné... Et dans sa colère, ce client insulte tous les garagistes, de sorte que je me sens moi-même visé dans mon amour propre. Je ne crains pas de concurrence de la part de ces garagistes, mais il vaudrait mieux qu'ils aient des locaux, qu'ils passent des examens afin qu'ils sachent en quoi consiste une mobylette ou une moto... Bref leur métier, et qu'ils aient la compétence technique, nécessaire pour diriger leur travail.

Il n'y a pas de capitalistes qui ont des ateliers de réparations, par contre il ya des capitalistes qui ont des magasins de vente et ne connaissent rien au travail. Si un capitaliste veut ouvrir un atelier ou un magasin, il peut le faire à condition que la personne qui va travailler avec lui soit compétente et honnête, voilà tout.

Comme conclusion, je répète la question du code de la route pour les mobylettes et le permis de conduire pour les motos 125 cc3 et plus; il faut qu'on s'occupe plus des vérifications de l'état des lumières, des freins... La police doit surveiller les feux, les plaques, les stops, et la garde nationale doit procéder à des vérifications, même dans les campagnes.

Je demande à la Municipalité de Tunis qu'elle réserve des emplacements spéciaux pour les motos, comme cela se fait un peu partout en Europe. On voit partout des motos, contre les murs, sur les trottoirs... Je demande aussi que la Municipalité accorde à tous les cyclistes qui ont dans leur voisinage des emplacements libres, l'autorisation d'utiliser ces endroits comme parkings. Il faut que les cyclistes appliquent strictement la loi, et non pas qu'il utilisent 10 m alors qu'ils n'ont droit qu'à 1 m. Moi, j'ai demandé à la Municipalité, mais celle-ci a refusé, bien que je dispose de beaucoup de place libre et que la rue soit très grande. D'un autre côté, je leur donne raison parce qu'en autorisant l'utilisation d'un mètre, on prend 10 m et on ne laisse plus les gens circuler. Ce qu'on demande, c'est l'autorisation d'utiliser le bord du trottoir réservé aux voitures pour les motos à réparer. C'est à dire qu'à la place des voitures, on puisse garer les motos en face de nos ateliers. Bien sûr, on paiera une taxe, et on sera verbalisé si on ne respecte pas les consignes.

En 1951-52, j'étais encore à l'école primaire à Sfax. Je passais les jeudis, vendredis et jours de repos dans un garage tenu par deux frères italiens. A cette époque, mon père avait toujours une moto, ce qui m'a poussé à aimer ce métier. J'ai fait mon apprentissage dans ce garage pendant 4-5 ans. J'avais alors 10-11 ans. Mon père connaissait bien ces 2 frères; il avait remarqué mon enthousiasme et ma curiosité pour la mécanique et il m'avait fait entrer dans ce garage. Mon premier patron, Mr. Marino, habitait Picville, et il y demeure toujours.

Actuellement, j'ai 40 ans, je suis marié et père de 7 enfants; j'ai acheté un terrain et j'ai construit une maison. Quelqu'un m'a encouragé à venir travailler à Tunis, il m'a tenté en me parlant de l'argent facile à gagner. J'ai donc fui Sfax pour venir travailler à Tunis. Au début, mes parents se sont inquiétés et je suis revenu pour les tranquilliser. Mon père m'autorisa alors à tenter l'aventure, étant donné qu'il n'était plus inquiet pour moi.

C'est avec Nino Babalia, un Italien, que j'ai débuté à Tunis. A Sfax, j'avais commencé à apprendre le nom des outils, je faisais le nettoyage du magasin, je préparais chaque matin les pièces qui allaient être travaillées, je manipulais les outils et les pièces que demandait le patron. Quand arrivait une grosse machine, je me tenais près de lui pour le voir travailler. Ce n'est qu'au bout de 6-7 ans que j'ai réparé seul.

A ma 5^e année passée à Sfax, je savais presque tout, mais mon patron ne me laissait pas travailler. J'avais même appris à travailler de petites pièces sur le tour : pas de vis, filetage... J'avais aussi appris la soudure. Nous réparions également les camions diesel, nous fabriquions des cabines de remorque. On faisait de tout dans ce garage : on réparait des motos, des voitures, des camions et même des bateaux de pêche. Au début, j'aidais mon patron dans les motos. Par la suite, quand il m'a bien apprécié, il m'a autorisé à l'aider dans les réparations de camions et les moteurs de bateaux de pêche.

Au début, je touchais 300 millimes par semaine. Puis 1D. A partir de 1952. J'ai quitté ce patron en 1955-56. Ma dernière paye chez lui était de 1D. A peu près.

Chez Nino Babalia, à Tunis, on réparait surtout les grosses motos. Au départ, il me payait 6D. par semaine. Il était très content de moi. Entretemps, j'ai beaucoup travaillé, j'ai ramassé assez d'argent et je me suis marié à Tunis. Je suis resté 3 ans avec Monsieur Nino, jusqu'à ce qu'il quitte pour rentrer en Italie. Son affaire a été rachetée par 2 tunisiens, mais je ne me suis

pas entendu avec eux, surtout dans le travail. Du temps de l'Italien, on travaillait bien et en confiance. Mais avec les deux Tunisiens, il y a eu beaucoup d'ouvriers, de trafics, de changement de pièces... Donc l'atmosphère ne me plaisait plus.

J'ai démissionné et je suis alors entré à la maison "Skoda-Java". Les responsables ont tenu à ce que je reste travailler. J'ai passé un stage, obtenu un diplôme et je suis devenu chef d'atelier. On avait des camions de différentes marques, et des motos importées de Tchécoslovaquie. Je réparais tous les engins, mais mon "violon d'Ingres" c'était les motos. Cela a d'ailleurs été comme ça depuis mon enfance jusqu'à ce jour. 4 ans ont passé, et malheureusement cette société a déclaré faillite. On a beaucoup perdu à cause de l'importation des voitures "Skoda". Le patron a tout vendu et est parti s'installer à Tripoli. Les ouvriers se sont dispersés et ont trouvé du travail un peu partout.

Quant à moi, j'ai ouvert un garage à Bab el Khadra. Je l'ai loué à un Maltais, sans payer de pas de porte. Puis je suis parti en Lybie, travailler comme chef d'atelier dans un établissement qui s'occupait de motos. J'ai travaillé dur au début. C'était une association entre 4 frères, un professeur, un ingénieur, un officier de Police et le quatrième était directeur du Port de Tripoli. Ils étaient représentants de voitures japonaises. On a bien travaillé : on vendait 100 à 120 voitures par semaine. On m'avait aménagé un garage.

J'y suis resté environ 1 an (1966-67). Je venais tous les 3 ou 4 mois rendre visite à ma famille et mes 4 gosses. Je m'étais même engagé à amener ma famille, et on m'avait loué un logement. Malheureusement mon père s'est opposé à mon départ, du fait de l'éloignement, et il m'a supplié de rester travailler à Tunis.

J'ai ouvert un magasin à Bab El Khadra. Tous mes anciens clients sont revenus.

J'ai toujours été seul. Je ne me suis jamais associé avec d'autres, parce que j'ai un caractère difficile dans le travail. Je veux toujours travailler honnêtement, et je suis en bons termes avec tout le monde jusqu'à ce jour: le poste de police ne me connaît pas : personne ne s'est jamais plaint de moi. Je jouis d'une bonne réputation et j'en rends grâce à Dieu.

Au bout d'un an, comme le magasin où j'étais installé devait être détruit pour aménager un bain-maure et une salle de réception, j'ai alors loué ce magasin en 1969. En réalité, c'était celui d'à côté, par la suite j'ai changé pour celui-ci que j'occupe maintenant, parce que le propriétaire voulait toujours des augmentations, faisait des poursuites... Alors j'ai pris ce petit magasin, auquel j'ai ajouté la chambre d'à côté : mais je m'aperçois que le propriétaire, à son tour, me fait des coups bas. Je lui ai remis la clé en confiance et il en a profité pour me reprendre la moitié d'une pièce : tout cela sous le prétexte d'élever des poteaux.

J'ai enregistré une plainte au tribunal. J'ai été trop bon avec lui : tout le monde pensait que je travaillais comme chauffeur chez lui, avec ma voiture. Actuellement, il a déposé une plainte, pour m'expulser et une autre pour me demander une augmentation. Le contrat que j'ai est celui de l'ancienne propriétaire. Je payais 10D. auparavant. Avec lui, j'ai toujours été réglo. Il m'a augmenté de 14 D. et je paye actuellement 24 D.; il me demande maintenant 50 D., sinon je lui cède le magasin. Nous sommes 11 personnes à vivre de ce local. Je suis vraiment embarrassé avec ce propriétaire, alors que je n'ai pas de problèmes^{par}/ailleurs.

Tout ce que je fais, c'est de la rectification. Je reçois une moto à réparer; la pièce que je dois réparer n'existe pas sur le marché, alors je suis obligé de m'adresser au tourneur pour commander une pièce similaire. Le tourneur me fournit la pièce brute, et le finissage, c'est moi qui l'exécute de mes propres mains... Tout cela pour fabriquer une pièce semblable à l'originale, et pour dépanner le client.

Je travaille surtout avec ma tête, parce que pour avoir un bon outillage, il faut du capital, et je n'en ai pas. Il faut des millions pour avoir un tour, une fraiseuse, une chignole électrique et beaucoup d'autres appareils encore : un appareil pour la rectification des soupapes, des bouteilles de gaz pour la soudure... Les petits artisans comme moi ne possèdent pas de telles machines.

Il n'y a que moi qui me suis spécialisé dans les rectifications.

Voyez ce pignon de boîte à vitesses. Il est cassé. Je peux demander au tourneur de m'en fabriquer un grossièrement; ensuite je l'adapte en le travaillant, en le soudant... Pour en faire une pièce parfaite. Seulement, il vaut 3 fois plus que le prix de la pièce ordinaire.

Les adaptations se font sur les pièces d'occasion.

Actuellement, j'ai une meule d'occasion: le moteur est celui d'un frigidaire; c'est moi qui l'ai installé. Elle m'est revenue à 35D., alors que neuve elle coûte 60 à 70D. J'ai une charge-batterie que j'ai ^{achetée} à 33D. il y a 3 ou 4 ans, alors qu'elle coûte plus de 50D maintenant. J'ai des chignoles électriques que j'ai achetées à 19D. 500.

Avant je faisais aussi de la peinture, c'est-à-dire toutes les réparations que nécessite une moto : révision, installation électrique, tôlerie, peinture... Maintenant, je ne peux plus faire de peinture parce que le local est très étroit et je risque de salir les motos des clients. Alors, j'ai abandonné la peinture : il ne me reste que le pistolet qui marche encore bien.

Depuis 2-3 ans, je n'ai rien acheté parce que j'ai ma maison à acheter et les enfants à élever.

Il faut dire aussi qu'on travaille pendant 3 mois pour les 9 autres mois.

Tout le monde cherche à acheter des pièces de rechange.

Actuellement, il y a beaucoup de nouvelles marques de motos : Honda, Yamaha, ... Elles se vendent beaucoup, mais les pièces de rechange manquent. Un importateur de frigidaires, importe une dizaine de motos; il les vend mais n'importe pas les pièces de rechange... Même la maison Yamaha m'envoie ses motos cassées pour les réparer : je les dépanne et les remets en circulation.

On attend toujours l'arrivée des pièces, mais jusqu'à ce jour nous n'avons rien reçu. On dit qu'à Sfax, on en a importé, mais à Tunis il n'y en a pas. Par contre, les pièces de vélomoteurs Peugeot, de toutes les mobylettes françaises, existent. Mais les pièces des grosses motos manquent.

J'entends dire par mes clients qui achètent en France, que les pièces de rechange des Honda sont chères. Quand des clients partent en vacances en France, ils ramènent des pièces avec eux pour réparer leur moto.

Les prix des pièces Peugeot sont abordables et peu chers. C'est rare qu'une pièce disparaisse du marché... Une semaine... un mois... et dans ce cas, elle re-apparaît vite de nouveau. J'entends dire par les clients que parfois la marchandise Peugeot est vite happée, comme les pneus. Actuellement, les pneus de 15, même à Sfax, sont introuvables. J'ai des motos de l'administration (l'Office de Mise en Valeur de la Medjerda) qui attendent des pneus.

J'ai fait la tour partout, même pour acheter à 10 ou 15D. le pneu et je n'ai rien trouvé. Alors j'ai dû procéder à une rectification : j'ai enlevé les 2 pneus, les deux chambres à air et les 2 jantes d'origine et je les ai remplacées par des 16. Cela nécessite du travail, mais ça permet de récupérer les machines.

Moi, je travaille surtout les Hondas, les Yamahas... et les pièces de ces motos n'existent pas. Il n'y a même pas une maison qui les représente. Et encore, il en faudrait deux. Mieux vaut faire face à deux maisons plutôt qu'être à la merci d'une seule. Ainsi, si on ne s'entend pas avec l'une, on peut aller voir l'autre.

Les prix des pièces Yamaha et Honda sont trop chers. Les petites motos je ne vous cache pas que je ne les accepte pas et je ne les travaille pas.

Actuellement, il me manque beaucoup d'outillage comme un poste de peinture, un gonfleur, des meules neuves, un petit tour, des arraches (il y a beaucoup de modèles différents, et chaque année, il y a 3 ou 4 nouveaux modèles). Toutes ces machines se vendent ici à Tunis : je ne peux pas^{en} acheter car les moyens financiers me manquent. Je n'ai pas essayé auprès des banques ou des organismes de crédit parce que je sais qu'on ne m'accorde pas de facilités. De plus, je n'ai rien à leur offrir comme gage ou comme garantie ; je n'ai pas encore terminé ma maison, j'ai une famille nombreuse dont je dois m'occuper...

J'aimerais bien être dans une situation meilleure que celle-là. Si j'avais les machines nécessaires, j'aurais fabriqué les pièces dont j'ai besoin. Il faudrait bien trouver un moyen, une solution pour arriver à une entraide avec les banques et les organismes intéressés : c'est ce que je souhaite.

Le travail augmente à partir du 2^e mois du printemps. Tous ceux qui ont des motos commencent à les faire sortir et procèdent aux premières réparations, à la peinture... , en vue de les préparer pour l'été. Ainsi, dès les vacances, ils ont leur moto avec laquelle ils vont passer les 3 mois d'été. Ils l'utilisent comme moyen de transport, soit pour les courses, soit pour les loisirs, soit pour des randonnées. C'est un moyen rapide, pas encombrant et à portée de la main. Alors qu'en hiver, que vont-ils en faire ? Ils ont peur de la pluie, du vent, du froid... C'est pour cela qu'ils préfèrent les laisser au repos. Donc il y a une période où nous avons du travail, et une autre, qui dure 7 à 8 mois, où nous ne travaillons pas à notre

aise: il n'y a pas assez de gain et le travail diminue. Je dois me résigner, attendre et ne faire que de petites réparations. Pendant cette période, je prépare certaines pièces, je nettoie mon matériel, je l'arrange et je fais de petits dépannages. A partir d'octobre, le travail diminue de moitié, 2 mois après, il diminue des 2/3. Pendant cette période morte, j'accepte même les dépannages de véomoteurs (bougies, carburateurs...) alors qu'en été, je ne les accepte pas parce que je ne trouve pas de temps: je prends en charge 6 à 7 révisions de moteurs selon un programme bien défini, et je n'aime pas faire entre temps autre chose, car je risque de perturber mon programme de travail et de faillir à ma parole.

Je ne loue pas de motos, parce que je n'ai pas de capital. Avant, il y a 5 ans, je pratiquais la location, mais j'ai abandonné à cause des problèmes et des difficultés: chaque jour, j'étais à l'hôpital ou au poste de police, tout le temps sur les nerfs, même en dehors du travail, lorsque j'étais au repos.

En général, on gagne beaucoup dans la location, mais on a aussi beaucoup de problèmes et on n'est jamais tranquille à cause des accidents. Les assurances ne vous remboursent parfois qu'après une année entière, et parfois elles ne vous donnent rien. Quelquefois, pour 1D. de location vous dépensez 100 à 200D. J'ai fait de la location pendant presque 1 an, et je n'ai trouvé du repos que lorsque j'ai vendu toutes les motos.

La location est certes très rentable, mais il faudrait qu'elle soit bien organisée et bien gérée. Il faut veiller à la sécurité des locataires et au matériel, alors qu'actuellement, on loue sans se soucier de la sécurité des gens.

Pour dépanner certains clients, j'effectue parfois moi-même des déplacements en banlieue, à la Marsa, Sidi Bou Saïd... Je ne compte que les frais de réparation, parce qu'il s'agit de ma clientèle. Comme les clients préfèrent faire appel à moi, alors je vais chez eux sur un simple coup de téléphone.

La main d'oeuvre travaille et se débrouille...

Nous n'avons pas de bons ouvriers. Pourtant, chacun prétend être un technicien. Nous, nous avons appris auprès des Italiens, nous avons bien assimilé le travail. Nous sommes toujours en apprentissage parce que dans

la mécanique, il y a toujours du nouveau.

J'ai embauché un ouvrier âgé. Hé bien! il m'a tout volé! Il vendait les pièces en mon absence. Il m'a fait perdre des pièces de 30 à 40D., en se contentant de demander au client 4 ou 5 D. qu'il mettait dans sa poche. Je ne pouvais pas m'en apercevoir sur le champ, parce que j'ai 6 ou 7 moteurs démontés sur place. Je ne peux m'apercevoir de la disparition que lorsque je procède au montage des pièces. Que dois-je dire au client? Surtout qu'il m'a remis les pièces au complet. C'est pour cela que je préfère payer de ma poche et me taire. Ce n'était pas le premier, mais le 2è ou le 3è. J'en ai même surpris avec de la marchandise dans la poche, et je les ai amenés au poste de police de Manouba.

Je suis arrivé à payer un ouvrier jusqu'à 15D par semaine; celui que j'ai payé à ce tarif-là, m'a réparé 2 motos. Mais en fin de compte, j'ai dû tout refaire et perdre 4 à 5 fois la valeur de ces 2 réparations.

Nous n'avons pas de bons ouvriers. Parfois ils ne terminent pas leur travail, ils réussissent leur coup; ils ne terminent même pas la semaine, et on ne voit plus leur "bobine".

C'est pour cela que j'ai fait appel à mon fils. Je lui ai fait quitter l'école, et j'ai mis avec lui un petit apprenti. Ainsi, en formant mon fils, et en le préparant à être un homme, j'ai bien agi, mieux que d'en amener un autre pour me voler.

Il n'y a pas de concurrence entre garagistes, nous travaillons en confiance mutuelle. Mais il y en a beaucoup qui travaillent sans patente, même ici à Bab El Khadra. Avant, ils travaillaient dans la rue; maintenant, ils travaillent plus que moi et leur atelier est 10 fois plus rempli que le mien, alors qu'ils n'ont pas de patente, ni rien du tout. Je souhaite qu'on contrôle ces gens, et qu'on leur demande leur origine, leurs diplômes, leur patente... Et s'ils n'ont rien à présenter, on doit fermer leur atelier..

Moi, je connais 4 ou 5 anciens dans ce métier, qui y sont depuis 20 ans comme moi, et qu'on peut considérer comme des hommes du métier. Les autres, je ne peux rien vous en dire, si ce n'est un jeune qui a travaillé 8 à 9 mois avec moi et qui a maintenant un garage. Mais Dieu seul sait s'il a ou non une patente. Actuellement, il travaille plus que moi, mais pas mieux que moi, et d'ailleurs tout le monde se plaint de lui. Tout le travail que font ces gens revient chez moi, en pièces détachées, dans des caisses. Il y a beaucoup de gens qui ont des garages et qui abîment les motos des clients sans pitié. Et les

clients acceptent cela, du moment qu'ils ont uné moto qui roule et avec laquelle ils font des promenades devant les autres, histoire de se montrer.

Moi, je demande qu'on fasse un bon râtissage dans la ville pour éliminer tous ces intrus. Nous avons sacrifié toute notre vie pour nous former, former nos enfants, nous donner une bonne réputation, à nous et à notre pays... et voilà que des gosses qui ne connaissent rien du métier ouvrent des ateliers, nous cassent le travail et portent préjudice à notre réputation.

Ils sont nombreux, vous les trouvez à Bab Djedid, à Bab el Khadra... Ce sont d'anciens marchands de légumes, des renvoyés de l'école qui ne font rien. Il y a deux frères : leur père leur a ouvert un atelier pour ne pas les laisser vadrouiller dans la rue, car ils avaient quitté l'école. Les clients se sont rassemblés chez eux, sans aucune raison. Ils ont appris le travail sur le dos des clients.

La solution que je vois, c'est l'imposition d'un contrôle efficace pour vérifier le travail de ces gens. On vérifie les attestations qu'ils ont, si elles viennent de techniciens valables, c'est bon. Si les gens produisent des attestations des écoles, c'est bon aussi. S'ils n'ont rien et ne connaissent rien, il faut leur faire passer un examen par des ingénieurs et des experts dans ce domaine. Celui qui veut ouvrir un atelier de réparation doit subir un examen sur une révision de moteur d'une grosse moto, comme la Yamaha 350, et non sur un petit moteur. S'ils satisfont à ces examens, nous devons les aider, sinon, pourquoi les laisser continuer à nous esquinter, et à esquinter le matériel des clients. Après, nous héritons de la mauvaise réputation.

Moi, je reçois des motos de toute la Tunisie. Au mois de Ramadan, j'ai réparé une "Kawasaki" sur laquelle la maison même n'avait rien pu faire. Je reçois même des clients d'Algérie et de Lybie, de tous les gouvernorats: Médenine, Sfax, Sousse, Le Kef...

La semaine dernière, j'ai fait deux révisions de moteur. La première révision était une Honda 125. J'ai pris 25D de main d'oeuvre et 40D de pièces de rechange. Les pièces, c'est moi qui les ai.

Les prix des révisions diffèrent selon la marque, le cylindrage et aussi l'état de la moto. Si une moto est en bon état, je prends seulement 15D. Si elle arrive en très mauvais état, avec beaucoup de pièces défectueuses, je prends jusqu'à 30D, parce qu'elle me demande beaucoup de temps.

La 2^e révision était une Honda 125 mopo. Je l'ai reçue en pièces détachées: elle avait une bielle cassée. J'ai emmené la culasse au tour pour lui faire faire des bagues. J'ai emmené l'arbre à cames à régler et à ajuster. En tout, cela m'a pris dans les 15D. J'ai aussi effectué un alésage de pistons pour 2 cylindres. Mon travail a consisté à effectuer un embiellage et à refaire tous les joints. Je lui ai changé deux disques d'embrayage d'occasion, car les neufs n'existent pas : c'était pour le dépanner en attendant l'arrivage des pièces neuves. Je lui ai pris en tout 85D dont 45-50D pour le prix des pièces. Le reste est le prix de la main d'oeuvre.

J'ai fait aussi d'autres réparations rapides : dépannages de clients: batterie, fils électriques, masse, bruit, vidange, bougies... Cette semaine je n'ai pas touché grand-chose : quelques 400-500 Millimes par ci, par là. Cette semaine, ça ne va pas . La semaine dernière, j'ai gagné 50D environ, y compris les pièces que j'ai fournies de chez moi, et sans tenir compte des 15D environ que j'ai dû dépenser en dehors du magasin.

En été, j'atteins 40-50D par semaine. En hiver, parfois je n'atteins pas 2-3D par semaine, surtout lorsque la pluie tombe continuellement pendant une semaine à 10 jours. En hiver, j'ai beaucoup de difficultés : il faut tenir compte aussi des frais de déplacement des enfants, des frais scolaires... Ce n'est pas comme en été où on s'habille bien, on mange bien, on passe de bonnes vacances. En hiver, c'est plus difficile, c'est beaucoup plus dur.

Le local est petit, mais il me suffit pour le moment. Je voudrais bien avoir un local plus grand, mais il faudrait payer un pas de porte et un loyer plus élevé. J'ai vécu longtemps dans ce local : 10 ans environ, et 13 à 14 ans dans le quartier. J'ai vu passer beaucoup de clients.

J'ai une remarque à faire à propos de la Municipalité. Elle me crée beaucoup de difficultés. Alors que je leur répare leurs motos pour rien. Les agents de police qui passent par là et qui tombent en panne, je les dépanne pour rien : je les dépanne tous, alors que les contraventions pleuvent sur ma tête. En octobre surtout, les contraventions augmentent. Tenez! Séance tenante, j'ai 4, 5 ou 6 contraventions. Hier seulement, on m'a apporté un avis. Je les respecte beaucoup. Je prends toujours mes précautions pour nettoyer devant mon atelier, pour leur procurer moins de problèmes. J'arrange toujours mes motos en bon ordre, je m'efforce d'être toujours en règle. Le local est très étroit, je le remplis au maximum, ne laissant qu'un petit passage pour circuler. Lorsqu'il vient 2 ou 3 clients devant mon atelier, ils me verbalisent sans demander mon nom qu'ils connaissent bien maintenant: Youssef.

J'entends dire qu'on va déménager les garages de réparation mécanique dans d'autres lieux. Mais moi, je n'ai pas d'argent en main pour acheter du terrain. Tout ce que j'ai acheté, c'est 150 m² pour y construire une maison pour mes gosses.

Je voudrais bien m'associer avec 2 ou 3 bons mécaniciens que je connais, pour avoir un terrain et construire ensemble. Si le gouvernement est décidé à nous encourager, je n'y vois aucun inconvénient. Mais je demande d'abord qu'on fasse disparaître de la ville tous les clandestins qui nous gênent, qui gagnent de l'argent qu'ils mettent directement dans leurs poches. Alors que nous, nous payons, nous dépensons pour nos enfants, pour leur formation, pour leurs études. Nous avons sacrifié beaucoup de notre vie pour apprendre ce métier. Nous ne l'avons pas appris en un ou deux jours. Eux, dès le premier jour, ils ouvrent un atelier pour gagner de l'argent, parce que leurs parents peuvent se permettre de leur ouvrir des ateliers. Ils leur achètent 3 motos à louer pour gagner de l'argent, et des motos pour se promener, sans leur demander de comptes parce qu'ils sont aisés.

Nous, nous n'avons pas d'argent de côté, nous avons des enfants à élever. Moi, j'ai formé par exemple un ouvrier en 8 ou 9 ans. Actuellement, c'est un homme comme moi, avec son garage. Mais nous craignons ces clandestins qui nous étouffent, nous cassent le marché, ternissent notre réputation, et démolissent les moteurs des clients...

L'Etat peut nous encourager, nous regrouper à 3 ou 4, nous faire passer d'abord des examens pour éliminer ceux qui n'y connaissent rien. Qu'on amène des étrangers ou même des Tunisiens pour nous faire passer les tests. Moi, je ne recule pas, bien que je n'aie appris le travail qu'en pratique. Si j'avais du matériel, je pourrais créer une machine de A à Z. J'ai déjà fait ça, il y a deux ans : j'ai modifié une "Triumph" 7CV sur une voiture 3 CV. Elle roule encore; elle est unique en Tunisie. Mais c'est l'argent, les moyens qui nous manquent.

249

VULCANISATEURS

Je suis né en 1944, marié et père de 3 enfants. J'ai commencé à apprendre ce métier à l'âge de 7 ans. J'allais à l'école et faisais mon apprentissage avec mon père qui était vulcanisateur. J'ai fréquenté l'école primaire jusqu'à la 5^e année, et je l'ai quittée à l'âge de 13 ans.

Nous étions trois : mon père, moi et un autre ouvrier. J'ai commencé à apprendre ce métier par le démontage des petites roues, puis par la suite, j'ai appris comment mettre une pièce et gonfler une roue. Pendant 6 à 7 mois, je n'ai fait que les petites roues, et au bout d'un an, mon père pouvait compter sur moi. A ce moment-là, nous vendions également des pneus neufs et d'occasion.

J'ai travaillé avec mon père, sous sa direction, pendant 6 ans. Puis, comme j'avais 19 ans, mon père s'est senti fatigué et j'ai pris sa suite. Nous sommes dans ce local depuis 61 ans. Il fait 5 x 4 m et le loyer est passé à 15D en 1973.

Nous avons des marteaux, des gonfleurs, un appareil pour coller les pièces à chaud. J'ai acheté un appareil pour la vulcanisation des pneus à 95 D, et deux pour la vulcanisation des chambres à air, à 55 et 106 D., ainsi qu'un gonfleur et un chargeur de batteries. Je pense que j'ai toutes les machines qu'il faut, à part quelques-unes qu'on peut remplacer par d'autres. Je n'ai pas de station d'équilibrage des roues. Il n'en existe pas sur le marché et c'est très cher : 850D. il me faudrait beaucoup de temps pour avoir cette somme.

Nous travaillons du matin jusqu'au soir. Même à midi, je prends mon repas sur place.

Les clients viennent soit pour réparer, soit pour acheter. Or, on est toujours dans une crise : on ne trouve pas tous les modèles de pneus, ni les pièces de rechange de chambres à air. Parfois, la pénurie dure 6 mois à la file. Au lieu d'acheter un pneu à 22 D, on l'achète à 33 D. En comptant notre bénéfice de 3 ou 4 D, un pneu Firestone se vend donc à 40D.

La pénurie a touché les pneus de 14 et 15 pour camionnettes 403, 404, les dauphines, 2 CV, et 4L. La crise a duré 6 mois, les pneus^{ne} se vendaient qu'au marché noir. Un pneu de 4L qui coûtait 9D, on l'achetait à 15D et on le revendait à 18 D, et c'était difficile d'acheter un pneu sans chambre à air, même si vous n'en avez pas besoin.

Au cas où mes clients sont en panne, je les dépanne en utilisant l'occasion parce qu'il n'y a pas de neuf sur le marché. Pendant cette crise qui a duré 6 mois, j'ai perdu au moins 1 million. Tout le monde se plaignait de la situation...

Depuis 3 mois, je cherche des pièces pour mes machines qui sont en panne, et je n'en ai pas trouvées. J'ai demandé à la maison Chemico de me vendre une machine neuve, mais il n'y en avait pas sur le marché. Alors je ferme mon atelier et je ne travaille pas.

Pourtant mon atelier fait vivre 25 personnes, moi et mes enfants, mon père et mes jeunes frères qui sont encore à l'école, un autre frère qui est en état d'incapacité, et ses enfants. Pour toute cette famille, je donne quotidiennement 5D à mon père.

De plus, je paye 10D par semaine pour un ouvrier.

Il n'y a pas d'ouvriers qui veulent vraiment travailler. Depuis mon installation, j'ai employé pas moins de 30 à 40 personnes qui n'ont jamais dépassé 6 ou 7 mois, avant de partir à la recherche d'un salaire plus élevé.

Pour apprendre, les jeunes commencent par le démontage des petites roues... Pour les grandes roues comme celles des camions ou des engins de travaux je m'en occupe moi-même, parce que c'est un peu dangereux.

Je paye les jeunes 2D 500 par semaine, jusqu'à 6 mois. Par la suite, je leur donne un salaire plus élevé. Les 3 aides ont le même salaire, sauf l'ancien qui a 9 ans et à qui je donne 10D par semaine, plus 500 millimes par jour parce qu'il passe le midi ici. Les deux autres ont 4 ans et 2 ans d'ancienneté.

Je travaille surtout avec les agriculteurs. Je travaille beaucoup en été et le premier mois de l'hiver, à réparer les roues de tracteurs, de moissonneuses-batteuses... Pour le reste des saisons, je me débrouille, je vends du neuf. Pour moi, cela me convient plus de réparer que de vendre du neuf : sur la vente d'un pneu, vous avez 1D500 de bénéfice, y compris les frais de transport. Ça me convient de vendre à 5D un pneu d'occasion, alors que je l'ai acheté 2D.

Je ne debauche pas d'ouvriers pendant la morte saison. Mais il m'est arrivé de ne pas les payer pendant 2 semaines en hiver, car il n'y avait pas de travail.

J'ai dans les deux millions (2 000D.) de créances chez les clients, pour des réparations ou des achats de pneus.

Mais la seule difficulté est le manque de marchandises : pneus, chambres à air, pièces. même chez Firestone, je n'en ai pas trouvé. Quand on est en crise, le marché noir règne et le prix double.

J'ai un stock de 2 000D. environ (pneus de voitures et de camions de toutes dimensions).

La majorité des clients préfèrent la marchandise importée, comme Michelin : surtout les propriétaires de 40% camionnettes. Un pneu qui coûtait 45D, était vendu à 90D, et pour acheter un pneu de la maison Michelin, il fallait présenter la carte grise. Un pneu de 17 x 380 était vendu à 100D.

Je voudrais agrandir mon projet, changer tout le matériel, le remplacer par un autre automatique : je veux acheter des appareils qui démontent automatiquement les roues.

Je suis en train de construire un autre atelier de 12 x 7 m à Den Den. Pour le moment, j'ai dépensé 4 000D. et j'arriverai à 6 000D. Je pense l'ouvrir l'année prochaine tout en gardant mon atelier actuel. Pour mon nouvel atelier, je présume que je pourrai employer 6 à 7 ouvriers.

Actuellement, je verse 40D chaque semaine pour mes ouvriers, 95D de patente chaque année, et 60D d'assurance incendie et accident de travail.

Je prends 200 millimes pour les petites roues de voitures, 600 millimes pour les camions, 2D pour les tracteurs et 5D pour les engins de travaux. Une pièce à chaud coûte 3D, et 20D pour les tracteurs : il s'agit de la réparation des pneus et non des chambres à air. Le client préfère payer 15D plutôt que d'acheter un pneu neuf à 105D.

Pour une réparation de 20D, je dépense 5D sans compter la main d'oeuvre, et 1D 500 pour une réparation de 3D. Pour les petites voitures, la pièce revient à 70 Millimes, en plus de la colle et de la main d'oeuvre

(...) Je suggère qu'on importe davantage de marchandises pour qu'on puisse gagner notre pain. Qu'on importe une quantité de pneus pour 2 années, de façon à ce que l'usine puisse stocker ce qu'elle produit. De cette façon, on aurait un stock de réserve qui nous éviterait les pénuries, la spéculation et le marché noir en la matière.

Vous savez, depuis l'ouverture de l'usine Firestone, nous les vulcanisateurs, nous travaillons mieux qu'avant. En effet, la capacité de production de l'usine est inférieure à la demande du marché local, donc la quantité produite est immédiatement vendue et par conséquent les pneumatiques ne dureront pas, faute de temps de stockage. Plusieurs fois, je me suis trouvé en difficulté avec mes clients : ils reviennent me dire que la qualité des pneus n'est pas bonne. Je leur explique que ce n'est pas la qualité qui est mauvaise, mais qu'il faudrait que les pneumatiques produits restent en dépôt 6 mois à 1 an au minimum, avant d'être mis sur le marché. Parfois, un client achète un pneu, et il lui suffit de faire le trajet Tunis-Bizerte pour qu'il éclate. Il revient pour m'engueuler, il se met en colère et ne revient plus. Le client part en pensant que je l'ai trompé, mais je n'y suis pour rien, j'ai vendu la marchandise telle que je l'ai reçue de l'usine.

Je suis né en 1960. Je suis allé à l'école primaire jusqu'à la 6^e année. Je l'ai quittée pour aller chercher du travail. A l'âge de 16 ans, par l'intermédiaire de la bourse du travail, je suis entré comme apprenti dans un garage où j'ai appris tout doucement l'électricité automobile : démarreurs, dynamos...

Dans ce garage, il y avait Mr. Hamouda qui était le responsable technique. Il nous apprenait à nettoyer les induits après leur passage au tour, à couvrir les fils de l'installation électrique d'une voiture. Mais par la suite, il nous dissimulait son travail parce qu'il était "tout" dans cet atelier, et il craignait que le patron ne lui augmente plus sa paye. Mais, nous avons continué à apprendre le travail, lentement, malgré lui...

Il nous a appris d'abord le nettoyage, le grattage de l'induit; je l'aidais à tenir les pièces pour envelopper l'installation. Ensuite, il nous a appris à réparer dynamos et démarreurs, les charbons. Puis, il m'a appris à me servir des machines : le banc d'essai pour les alternateurs, un appareil pour tester l'induit, et d'autres appareils encore pour tester les pièces électriques. Je suis arrivé à réparer et tester tout seul les dynamos. Ensuite il m'a appris à réparer les induits, les démarreurs, à enlever les masses des démarreurs... L'utilisation des pièces du démarreur, la bague de l'induit, son butage... Il m'a pris avec lui dans des sociétés comme Massey-Ferguson pour faire l'installation électrique des tracteurs. L'après-midi, on retournait au garage pour réparer les pièces, changer les fusibles et les lampes grillées. J'ai passé 4 mois environ à faire ce travail. Ensuite, il m'a envoyé acheter les pièces à l'Avenue^{de} Carthage et au bout de 2 mois, nous connaissions le nom et l'utilité de chaque pièce.

De cette façon, j'ai appris et bien assimilé tout le travail de l'électricité automobile.

Au départ, le patron me payait 800 millimes par semaine, puis 1D. et 1D 200.

Le patron, qui était un Italien, est parti en France, et il a vendu tout son matériel : une partie à Hamouda une autre partie à d'autres électriciens. Hamouda a ouvert un atelier de réparation électrique.

J'ai chômé pendant un certain temps. Puis ma mère m'a avancé de l'argent; j'ai emprunté un peu de-ci de-là, et j'ai ouvert un atelier sur la route de Bizerte. J'avais 150D et j'ai emprunté 400D. Avec ces 550D, j'ai acheté du matériel, des clés de 7 à 21, des clés à bougies des clés à fourche... Le local, le propriétaire de la villa^{ne} voulait pas me le louer au début: ce garage lui servait à garer sa voiture. J'ai insisté et il a accepté. Au départ, je l'ai loué 15D, puis 20D et 25D.

J'ai ramassé un peu d'argent, et avec, j'ai acheté un chargeur de batteries et un petit banc d'essai pour tester les alternateurs. J'ai voulu réparer les roues, sans vendre de pneus. Alors, j'ai acheté un appareil pour les pièces à chaud, un compresseur d'occasion, un outillage pour le démontage des pneus, du caoutchouc pour les pièces et un manomètre.

J'ai débuté doucement dans la réparation des roues. Petit à petit, je suis arrivé à ramasser un peu d'argent : j'ai acheté des chambres à air à Tunis, puis avec le temps, j'ai acheté des pneus neufs. Et, depuis les affaires se sont améliorées.

J'ai eu l'idée de réparer les roues parce qu'il n'y a pas de vulcanisateur sur cette route. Au début, je ne savais pas réparer les roues. La première fois, j'ai amené une chambre à air chez un vulcanisateur et durant l'opération, je suis resté à côté de lui, je regardais comment il faisait... Et, c'est ainsi que j'ai appris seul à démonter un pneu, enlever, réparer, remettre et gonfler une chambre à air. J'ai passé un mois à apprendre. J'ai commencé par une roue, ensuite des chambres à air de camions, de tracteurs... Et maintenant, je répare toutes les roues.

Actuellement, je fais plus de vulcanisation que d'électricité.

Je répare 4,5, 6 ou 7 roues par jour. Cela dépend des jours. Alors qu'en électricité, je ne reçois qu'une ou deux voitures par jour, (dynamos, clignotants, stop, veilleuses, démarreurs), je remplace les charbons et toutes les pièces usées. J'ai même acheté quelques pièces de rechange ~~vla-~~ plus que j'utilise de temps en temps. Je n'ai jamais exécuté d'installation complète.

La réparation d'un démarreur ne dépasse pas une demi-heure ou une heure. Le tarif dépend du travail et du nombre de pièces à changer. Pour un démarreur, je prends 1200 à 2D 000 de main d'oeuvre, et c'est le client qui achète les pièces à Tunis. S'il s'agit d'un petit dépannage électrique, comme

une lampe, je prends 200, 300 jusqu'à 500 millimes.

Au début, j'allais acheter les pièces de rechange. Mais certains clients m'ont reproché le prix. Alors, j'ai cessé d'y aller et c'est le client qui achète ce qu'il lui faut. Parfois, il trouve, parfois il ne trouve pas; et alors il est obligé de laisser la voiture sur place. Les induits pour démarreurs et dynamos manquent. Quand il n'en trouve pas, le client est forcé de faire un bobinage d'induit. Or cette opération ne tient pas longtemps: entre 4 et 5 mois. Si l'induit est neuf, il peut servir pendant 1 an, 1 an et demi.

Si on ne trouve pas de pièces neuves, on les achète d'occasion, comme les induits de 4 CV, de 403 ou de 404. En électricité, je vends des ampoules, des charbons de démarreur, des bagues, de petites pièces... Je prends 150 M. pour une pièce de chambre à air de voiture, 500 millimes pour un camion et 1D pour un tracteur. Une pièce à chaud d'un pneu de voiture coûte 1D.

Parfois, nous devons vendre des pneus usagés, surtout lorsqu'il y a pénurie... Nous gagnons plus sur les vieux pneus : vous n'avez que 4% de gain sur un pneu neuf, et encore pas sur tous les pneus, alors qu'avec les vieux, cela dépend du client.

J'ai loué ce garage depuis 1 an. J'avais avec moi mon frère aîné, âgé de 20 ans, qui avait abandonné ses études. Nous avons appris la vulcanisation ensemble. Lorsqu'il a été appelé sous les drapeaux, j'ai fait sortir mon petit frère de l'école, pour qu'il vienne m'aider, parce que nous n'avons pas trouvé d'ouvriers.

Je travaille avec lui depuis 6 mois, et j'ai recruté un jeune apprenti que je paye 1D 500 et à qui j'ai appris les réparations de chambres à air, et maintenant il travaille bien. Mon frère peut maintenant réparer toutes les roues, l'apprenti n'en répare que quelques unes.

Je me réserve la partie électricité.

Cette année le prix de la marchandise a augmenté : pièces électriques et chambres à air. Le client s'interroge toujours sur le nouveau prix que vous lui annoncez. Il ne sait pas qu'une chambre à air coûte 4D actuellement; il ne connaît que son ancien prix.

Nous n'achetons pas beaucoup de pneus, et pas directement de l'usine, nous les achetons par l'intermédiaire d'un garage qui en vend. Tous les 3 ou 4 mois, nous achetons une dizaine de pneus, selon la quantité qui est vendue. Nous avons une remise de 4 % et nous vendons au tarif fixé par l'Etat.

Actuellement, je paie 25D de loyer par mois, pour un local de 6 x3,50m. L'apprenti touche 1D 500 par semaine, et mon jeune frère 2D. Je paie aussi 10D d'assurance. Pour la patente, j'ai déjà payé 25D de droit d'ouverture, et mon frère a, lui aussi, payé quelque chose : j'ai ouvert ce garage pour l'électricité seulement; je n'ai pas demandé pour la vulcanisation. Au début, je n'ai pas pu obtenir l'autorisation d'ouverture parce qu'on m'avait dit qu'on allait donner des autorisations collectives. Même le propriétaire a essayé d'intervenir à la Municipalité, mais en vain. Il a fallu 2 mois de va-et-vient à la Municipalité, et l'intervention d'une connaissance pour pouvoir obtenir l'autorisation.

Actuellement, il y a une crise : la gomme manque sur le marché. Il faut beaucoup de démarches pour s'en procurer un rouleau. J'ai acheté ce rouleau de gomme au marché noir à 25D, chez un vendeur de rouleaux sans facture. Et sur 150 m., le prix de la pièce, je dépense 70 M. Sur 500 m. pour une pièce à chaud de camion, je dépense 100 m. Et sur 1D. pour une pièce à chaud de tracteur, je dépense 700 m. parce qu'il faut aussi compter le courant, le travail du compresseur, la fatigue de l'ouvrier... Les jantes des machines de pièces à chaud manquent aussi. J'ai deux machines dont l'une est en bon état, mais dont l'autre a la jante cassée depuis 4 mois.

RECTIFICATION SUR MACHINES

(TOURNAGE - FRAISAGE - AJUSTAGE)

Si Abdessèlem - Tourneur

Quartier de Bab Bhar

Je suis entré dans ce métier comme apprenti à l'âge de 13 ans. J'ai fait un peu l'école primaire, mais je ne suis pas arrivé jusqu'en sixième.

Ce sont mes parents qui m'ont orienté vers cette profession. Et de mon côté, je préférais apprendre un métier plutôt que de continuer mes études. L'essentiel pour moi était de sortir de l'école pour travailler, je n'avais aucune idée du métier vers lequel j'allais m'orienter.

Je suis originaire du Gouvernorat de Sfax. J'ai 36 ans, je suis marié sans enfants. C'est à Sfax que j'ai commencé mon apprentissage vers 1956-57. Mon travail à ce moment-là consistait à faire les courses, aller chercher telle ou telle chose, assister sans rien toucher. Ce n'était pas comme aujourd'hui.

Je suis resté 4 ans avec mon premier patron, puis je l'ai quitté. Je touchais alors 2D par semaine. Dans le temps, le patron ne voulait pas que tu apprennes, pour te garder toujours sous son autorité. Par contre aujourd'hui, on cherche à faire apprendre de force aux apprentis.

Chez ce patron tunisien, je travaillais sur machines. Il n'y avait pas réellement de méthode, il fallait que l'apprenti soit attentif afin de voler le métier.

J'ai donc commencé par faire les courses, nettoyer les pièces, démonter une pompe à eau, la charrue d'un tracteur... D'une façon générale, on démontait et on passait le travail au patron, pour qu'il voie. Puis on a commencé à apprendre un peu la soudure. Donc pendant ces 4 ans, je n'ai jamais touché une machine. C'est le patron qui ne voulait pas : une machine qui coûte des millions, on ne la confie jamais à un apprenti, et aussi parce qu'elle est dangereuse.

Mon second patron à Tunis m'avait donné tout pouvoir sur son atelier : je m'occupais du travail, des apprentis et tout... Il avait une confiance complète en moi. Il ne m'avait pas testé, parce qu'il me connaissait depuis que j'étais à Sfax, chez ses frères. Son travail consistait à faire le tournage et l'électricité de bâtiment (installation à domicile); il était donc toujours à l'extérieur et c'est moi qui le remplaçais. C'est comme ça que j'ai pu apprendre le travail : en tant que responsable de l'atelier, j'ai pu toucher les machines, les faire tourner, bien que je n'aie pas eu d'expérience. Je ne cache pas que j'ai commis plusieurs gaffes, mais je suis arrivé à m'améliorer.

Le patron nous montrait les mesures sur le pied à coulisse et c'est ainsi que l'on a pu apprendre l'utilisation de cet instrument indispensable. En plus, il y avait le palmer qui est plus précis.

Si on apprend les mesures, je crois qu'il n'y a plus de difficultés : on ne peut pas dire qu'on soit arrivé au bout; on travaille et on continue toujours à apprendre, on doit toujours se tenir au courant des nouvelles pièces savoir comment on les démonte, comment on les remonte, quel est leur défaut, pourquoi la pièce a été cassée. Donc on doit toujours être en train d'apprendre, parce qu'il ne suffit pas de savoir faire tourner une machine; il faut encore savoir comment réparer la pièce.

Chez mon second patron, je suis arrivé à gagner 500 ou 600 millimes par jour, c'est à dire dans les 3 ou 4D par semaine et je suis arrivé jusqu'à 60D par mois, lorsque je l'ai quitté en 1973. A ce moment-là, notre métier n'était pas demandé et de plus, les gens faisaient confiance aux Italiens, et non aux Tunisiens.

En 1973, je me suis installé à mon compte dans cet atelier. Ce sont des amis qui m'ont procuré ce local. Ils ne m'ont même pas réclamé de loyer. L'essentiel était que je travaille pour être un homme. Lorsque ma situation se serait améliorée, à ce moment-là, je leur réglerais le tout. Vu les liens qui nous rattachaient, et les services qui nous lient, je ne paye pas de loyer jusqu'à aujourd'hui. Le local fait dans les 20 m²: pour le moment, j'y suis à l'aise, mais je veux agrandir.

Au début, j'ai acheté des machines d'occasion pour 160D : tour, perceuse, fraiseuse et meule.

Le tour est une machine-outil qui sert à façonner une pièce montée sur un arbre en rotation (une raboteuse pour le fer en quelque sorte). La meule sert à affûter et la perceuse à percer.

En 1976, je me suis endetté et j'ai acheté un autre tour pour 3600-3700D, par facilités, grâce à l'entremise d'un ami. Actuellement, il coûte dans les 5 à 6 millions.

Actuellement, ce matériel me suffit et je n'ai pas besoin d'autres machines. La seule chose qui me décourage d'agrandir, c'est qu'il n'y a pas assez de travail : je répare les pièces des engins agricoles.

Dans mon atelier, je ne me contente pas de contrôler, je participe aussi aux travaux. J'ai un apprenti et deux ouvriers. L'apprenti est en train de se former petit à petit, depuis 4 mois, et les ouvriers, je les ai embauchés récemment, depuis 5 mois. Ils sont qualifiés, mais j'ignore comment ils ont été formés.

Il faut au moins 3 années pour l'apprentissage, parce que lorsqu'on dit 2 ans, il faut en déduire les congés, les absences... et les 2 ou 3 mois du début où ils sont encore des bleus et ne connaissent absolument rien. Il leur faut un temps pour se familiariser avec les machines et avec l'atmosphère du travail.

Il n'y a aucune différence entre les jeunes qui ont fait l'école et ceux qui ne l'ont pas fait. Pour ceux qui savent un peu lire, généralement la formation est plus facile; les autres y arrivent aussi, mais plus difficilement. Je peux dire qu'un apprenti éduqué se forme en 3 ans; l'autre, il lui faut une année de plus.

En conclusion, il faut que le jeune soit encadré de ses parents, qu'il écoute ce qu'on lui dit, qu'il ne rechigne pas s'il travaille 1/2 ou 1 heure de plus : alors, après 3 ans, il arrivera à faire quelque chose.

Si une machine tombe en panne, je la répare moi-même, parce qu'on ne trouve pas de pièces de rechange, pas même à l'étranger. Vous savez, dans les autres pays, on utilise la machine pendant une année et puis on achète une autre neuve, alors que chez nous, la machine durera toute la vie. On est donc obligé de la réparer. Si chaque fois que la machine tombe en panne, on devait la jeter, on n'a pas de quoi se permettre d'en acheter des neuves. On ne présente pas de garanties pour avoir des prêts bancaires. Les grands magasins de vente demandent au moins la moitié de la somme d'avance, et encore s'ils acceptent le paiement par facilités, ce qui est rare.

Ces machines sont rares sur le marché, et en plus elles sont chères : un tour français fait de 12 à 15 millions; les autres marques sont moins chères (tours importés de Bulgarie à 5 millions, ou d'URSS). Nous, nous cherchons le moins cher, car nous n'avons pas les moyens.

En ce qui concerne les clients, la majorité sont des particuliers : des agriculteurs, des boulangers... Les grandes sociétés passent leurs marchés avec les grands ateliers dont ils savent qu'ils ont des moyens financiers et

matériels très larges. Ce n'est pas comme nous qui travaillons dans des locaux très exigus. De plus, elles n'ont pas confiance dans notre travail. Mais on pourrait satisfaire leurs demandes.

J'essaie toujours de garder la clientèle en pratiquant des prix modérés. J'ai le projet d'installer un local dans une zone industrielle : je vais demander un prêt bancaire pour construire et agrandir ce projet.

Pour le moment, je n'ai pas de difficultés concernant les formalités administratives, parce que j'ai des amis qui m'aident à réaliser ce projet : tout d'abord, je n'étais pas très chaud à ce sujet, et puis j'ai trouvé des encouragements et je n'ai pas reculé : avec mes propres moyens, je n'arriverais jamais à faire quelque chose.

J'ai demandé un lot de 3000 m² environ du côté de l'Ariana. Le m² revient à 4D400 et je pense que ce n'est pas cher. La seule difficulté, c'est que les lots sont trop grands : 5000 m², cela revient cher. Ainsi personnellement, je n'ai pas besoin de 3000 m², je me contenterais de 300 m², mais je suis obligé de choisir ce lot parce que c'est le plus petit. La société immobilière (=l'AFI: Agence Foncière Industrielle) ne distribue que des lots de 5000 m² et plus : on ne peut pas se permettre de payer des millions pour le terrain, même la banque ne donne pas de grosses sommes. Si on a besoin de 10 ou 20 millions, on peut les avoir par l'intermédiaire des amis.

On travaille selon les saisons : le labour, la moisson. S'il y a une bonne récolte, on passe une bonne saison, sinon on travaille 3 ou 4 mois sur toute l'année. Notre travail est liée à celui de l'agriculteur. Le travail est faible pour le reste de l'année.

A ce moment-là, je ne peux pas débaucher les ouvriers, mais on baisse le nombre d'heures de travail par jour : jusqu'à 4 ou 5 heures, au lieu de 7 h 1/4.

Il y a des mécaniciens qui payent à la journée, d'autres au mois ou à la semaine. Moi je paie à l'heure. J'ai un ouvrier à 350 millimes l'heure, un autre à 300 millimes, et l'apprenti touche 2D par semaine.

Si une machine tombe en panne, je fais tourner la seconde machine, et si je n'arrive pas à répondre aux besoins de la clientèle, je fais des heures supplémentaires.

Comme suggestions, je demande qu'on nous accorde des prêts pour sortir de cette exiguité et nous encourager à travailler mieux, car dans un petit local, on ne peut pas se permettre d'élargir notre production ou de promouvoir notre travail. Travailler pour des sociétés qui donneraient du travail en série, nous aiderait à gagner plus et à travailler toute l'année.

Je suggère aussi qu'on n'importe plus les petites pièces qui peuvent être fabriquées ici. Mais un seul ne peut rien faire...

Il y a encore une chose à laquelle il faudrait porter remède : on se présente chez un vendeur pour acheter des barres de fer pour arbres de transmission. On vous répond qu'on en ignore le prix, alors qu'on voit la marchandise en train de sortir sous nos yeux. Lorsqu'on proteste, on vous répond que c'est une livraison par bon de commande. Personnellement, je voudrais bien connaître ce système de bons de commande. Comment faire pour l'obtenir ? Souvent, on ne connaît le prix qu'après épuisement de la marchandise... Dans ces conditions, on est obligé d'acheter de la ferraille qui est toujours chère, et la plupart du temps, on y perd.

ou rectifieur doit passer par l'ajustage.

Je suis resté 5 ans aux Travaux Publics, de 1955 à 1960. Ensuite, je suis allé travailler à la SOTAL, Société Tunisienne d'Aluminium, pendant 6 mois. Là-bas, je faisais simplement l'ajustage. Je faisais des matrices. Le dernier mois avant de partir, je gagnais 32D, soit 131 M. de l'heure.

Ensuite, j'ai appris par un collègue qu'il y avait une offre chez "Rectif", rue Arago, maison qui existe encore. C'est un atelier assez important. J'ai passé un test. Oui, le test est nécessaire, même quand on a des certificats de travail et des feuilles de paye. J'y ai travaillé 2 ans, de 1960 à 1962 et j'ai acquis une bonne expérience sur le privé : parce qu'il y a une différence entre l'Administration où l'on a assez souvent le même travail à exécuter, et le privé qui s'avère être le meilleur endroit de stage pour une personne qui veut connaître la mécanique et qui veut avancer. Dans le privé, on est toujours en contact direct avec le chef et on fournit plus de rendement. Ça ne se passe pas comme dans l'administration, où l'on travaille "tout doucement le matin, pas trop vite le soir". Mais le sacrifice dans le privé est récompensé. On a un pointage strict à respecter : on est vraiment là pour faire ses 8 heures. Pour la question du travail, on fait tout dans le privé : la rectification d'un moteur par exemple : dans le privé, on fait Peugeot, Simca, Fiat, Caterpillar... tout. L'Administration ce n'est pas la même chose, elle travaille pour elle-même, sur ses engins, c'est limité.

Chacun a toujours tendance à vouloir améliorer sa situation, à chercher des offres... On n'est jamais content de son sort, on cherche toujours mieux... C'est humain. J'étais toujours ambitieux... J'ai alors quitté rectif en 1962, pour aller travailler chez un particulier, faire de la rectification générale. Ni ajustage, ni travaux de tour... La rectification, c'est le travail de toutes les pièces mécaniques d'un moteur : vilebrequin, bloc, culasse... tout ce qui est moteur, diesel ou essence.

Je suis resté six ans chez ce particulier, de 1962 à 1968. Je gagnais bien. Le dernier mois, je touchais 70D. Ensuite, l'atelier a fermé, suite à une dispute entre le propriétaire du local et le locataire. Il est vrai que nous occupions un local qui n'était pas destiné à un atelier mécanique : le propriétaire a déposé plainte et nous avons fait une cessation d'activité générale.

J'ai travaillé un peu partout... Je n'ai pas eu de difficulté dans la recherche d'un travail. J'explique cela par la compétence professionnelle. Actuellement, les techniciens dans cette spécialité sont assez rares. Je ne comprends pas pourquoi. C'est un point que je tiens à souligner : dans les écoles professionnelles que nous avons, on ne fait pas la formation sur la rectification, mais sur le tour ou la fraise...

Alors, un jeune qui se présente chez moi avec son CAP me demande si j'ai besoin d'un tourneur. Je lui réponds que j'aurais besoin d'un rectifieur de vilebrequin. Il me répond qu'il ne sait pas. C'est une spécialité qui a été négligée.

Autrefois, il y avait des étrangers qui avaient cette spécialité et actuellement, il y a quelques tunisiens qui se comptent.

Il manque des ouvriers dans cette spécialité. C'est pourtant une spécialité assez demandée. Des ateliers de rectification, il n'y en a qu'à Tunis, Sfax et Sousse, et à Sousse ce n'est que depuis récemment. Leur nombre est insuffisant ; pourquoi ne pas en créer à Bizerte, Béjà, Le Kef...

Ce n'est pas moi qui ai choisi ce métier. J'étais jeune, il fallait un métier. L'essentiel était d'en apprendre un. Alors, j'ai eu la chance de tomber sur un atelier où on faisait de l'ajustage et des travaux de tour. J'avais mon frère aîné qui travaillait chez un collègue de mon premier patron, et lorsque j'ai quitté l'école sans même obtenir le certificat d'études, j'ai demandé à mon frère s'il serait possible de travailler avec lui. Il en a discuté avec son patron et celui-ci m'a trouvé une place. Je suis donc entré par une relation et des interventions.

Donc après ces 6 dernières années, le patron a fermé l'atelier et il est parti en France. J'ai cherché du travail. Ça n'a pas été long. Je suis entré à la Société Le Moteur ; j'y suis resté 2 ans, puis chez Fiat. Ensuite, j'ai eu une offre en Lybie, par l'intermédiaire d'un ami qui travaillait là-bas. Il est venu me voir à l'atelier et m'a proposé d'aller travailler pour un Lybien. J'ai discuté et nous sommes tombés d'accord sur tout. Je suis parti pendant un an et demi. Le Lybien était associé à un Italien. C'était au cours des bouleversements politiques à Tripoli. L'Italien est parti. Je ne l'ai pas remplacé, mais j'étais en contact direct avec le Lybien. Cela ne m'a pas profité sur le plan des connaissances, mais surtout sur le plan pécunier. Malheureusement, je n'ai pas pu en profiter beaucoup :

je ne suis pas resté longtemps et puis j'étais marié avec deux enfants, Ma femme était à Tunis et moi à Tripoli. Ce n'était pas bien.

En 1971, je suis rentré en Tunisie, et par hasard, j'ai rencontré l'ingénieur de chez Fiat. Il m'a proposé de réintégrer la société, d'autant plus qu'il prévoyait un stage à Tunis sur les pompes à injection auquel je pourrais satisfaire. Alors j'ai accepté et je suis retourné chez Fiat. On a tenu les promesses qu'on m'avait faites. J'ai effectué mon stage sur les pompes en Italie : c'était en dehors de la rectification. Le stage était court : 2 mois seulement. J'ai passé un test concluant au bout des 2 mois. Je suis rentré en Tunisie, mais les promesses n'ont plus été tenues et j'ai quitté la maison Fiat. Je me suis excusé auprès de l'ingénieur en lui disant : "Vous, vous m'avez dit une chose, la direction m'en a dit une autre. Ce n'est pas ce que je veux".

Deux semaines après, j'ai contacté Mr. Montenet, le représentant de la maison "Massey-Ferguson". J'ai été embauché. J'ai travaillé 2 ans avec lui, et puis j'ai monté cet atelier. J'avais toujours eu l'idée de monter un atelier, j'ai toujours voulu être patron à mon compte, former mon personnel...

J'ai été présenté à quelqu'un qui voulait monter une affaire de mécanique. Il était du domaine, mais sur un plan théorique. De plus, il avait de l'argent. Je lui ai proposé une affaire de rectification : nous étions d'accord pour monter une affaire, chercher un local, acheter des machines... Or, les machines, cela coûte cher. J'ai contacté Mr. Ali pour louer son atelier équipé de machines : il n'était pas du domaine. Nous sommes tombés d'accord sur un prix forfaitaire, sans pas de porte, 2 mois d'avance à raison de 160D. par mois (local et machines). Nous avons loué le local sous forme de société.

J'ai une rectifieuse de vilebrequin : un ancien modèle; on en fabrique encore. Je ne peux pas estimer son prix, c'est une machine presque réformée, elle a 25 ou 28 ans. Neuve, elle coûte 25 millions environ. Il y a l'aléseuse en ligne pour aléser les logements sur les blocs (logements des coussinets de la ligne d'arbre d'un bloc moteur): neuve, elle vaut 15 à 18 millions. Il y a aussi une petite machine portative : une aléseuse de cylindre pour aléser les blocs cylindres, il y a 5 ou 6 ans, elle coûtait 900D neuve. Il y a un tour réformé qui ne travaille plus.

Tout le petit outillage est à moi: des clés, des tarauds, des filières, des alésoirs, des instruments de mesure: palmers et comparateurs. Leur prix est raisonnable: un comparateur neuf coûte 120-130D. Les palmers vont de 0,25 à 150-200 et coûtent de 15 à 80D. Tout cet outillage, je l'ai acheté à Tunis, en totalité le jour de mon installation à l'atelier. Nous y avons trouvé des machines nues, et mon associé et moi avons acheté cet outillage en commun. Actuellement, je n'ai plus d'associé et je suis le seul responsable: j'estime l'outillage que j'ai à 300-400 D.

Il me faudrait encore beaucoup plus d'outillage, et il y a beaucoup de travail que je fais faire à façon. La glaceuse de cylindre me manque et je fais faire le glaçage à façon (on passe le bloc au glaçage après l'alésage) De même pour la culasse, la rectification du siège... Tout ce matériel, je ne l'ai pas: mes moyens ne me le permettent pas. J'ai essayé de contacter le patron d'une banque pour lui demander s'il y avait des possibilités de crédit. Mais on m'a répondu que c'était impossible parce que je ne présentais pas de garantie. Je suis là, mais je ne suis propriétaire de rien.

Mon cas est un peu particulier. Vous me demanderez: vous étiez deux, et maintenant vous êtes seul? Eh bien, c'est parce que l'atelier n'est pas rentable. Le loyer est assez cher. On paye 160D. par mois depuis 1974. Et on s'est aperçu plus tard qu'on joignait les deux bouts avec difficultés. Ça dépend des périodes. Je travaille moi-même; je ne peux pas me permettre beaucoup d'ouvriers parce que je m'en sors tout juste: pas assez de travail d'un côté, une concurrence énorme, surtout étrangère, de l'autre côté.

Je pense qu'il n'est pas juste que les petits ateliers n'obtiennent pas de crédit. La banque avec laquelle je travaille - oh bien sûr, ce n'est pas un travail énorme - je ne vois pas pourquoi elle ne veut pas m'accorder un crédit. Je suis un client sérieux, je n'ai jamais eu quoi que ce soit avec telle ou telle banque...

J'aurais bien voulu avoir une aide financière pour pouvoir investir, agrandir... et même essayer de changer de machines. Comme je vous le disais, la rectifieuse est à réformer: il faut un ouvrier qui a beaucoup d'expérience pour la faire marcher.

Ce n'est pas le travail qui manque: je suis très optimiste.

J'ai perdu plusieurs clients, des sociétés même. Et pourquoi? Parce que

dès que le responsable de telle ou telle société se présente dans mon atelier, il n'est pas content de voir mes vieilles machines et de constater que certains travaux sont effectués à façon. Alors il préfère aller chez un autre où son travail est effectué sur place, de A jusqu'à Z, plutôt que d'être fait ici et là.

Je donne du travail à façon à cause du manque de matériel. J'en donne à des ateliers plus importants que le mien. Il m'est arrivé d'en donner à des sociétés, plusieurs fois, chez Fiat. Je peux vous montrer les factures. Par contre, les grandes sociétés ne me donnent jamais de travail.

Alors que si j'avais toutes les machines dont j'ai besoin, je pourrais exécuter tous les travaux qu'on me demande. Par exemple, on m'apporte un moteur complet : culasse, bloc, vilebrequin, bielle... Le bloc, je le fais dans mon atelier, le vilebrequin et la culasse, je les donne à façon parce que je n'ai pas de surfaceuse de culasse, ni d'appareils pour faire les sièges.

Pour compléter mon matériel et faire tout le travail qu'on me demande il me faudrait 8.000D. environ. Le local n'est pas un problème, puisque le propriétaire est d'accord d'agrandir le local le jour où ce sera nécessaire pour mon affaire.

Les travaux que j'exécute sont la rectification de vilebrequin, et l'alésage de cylindre.

Prenons l'alésage de cylindre : ce travail demande 3 heures de temps pour un ouvrier; le prix revient à 6D.500 pour le tout : alésage et glaçage. Pour le vilebrequin, il faut 2h 30, et en moyenne 6D.000 avec 1D.000 en plus ou en moins selon la marque de la voiture.

Comme clients, j'ai surtout des mécaniciens, des garagistes, des particuliers et quelques sociétés. Je ne travaille pas par contrat avec des sociétés parce qu'il faut attendre longtemps avant d'être payé. J'ai été contacté par Tunis-Air qui voulait travailler avec moi. Ils me demandaient de leur fournir la main-d'oeuvre et les pièces. Or, pour acheter les pièces, il faut un capital : c'est une chose que je ne peux pas me permettre; pour la main d'oeuvre à la rigueur, je peux me débrouiller; mais les deux à la fois, je ne peux pas. Les pièces de rechange coûtent cher... Quand on fait une révision de moteur, il faut changer des pièces : coussinets, pistons... Ça coûte ... Un jeu de pistons pour camion Mercedes coûte 300-350D. Il y a une façon de travailler qui consiste à charger le tourneur de tout.

Comme clients, il y a aussi les agriculteurs : ils représentent à peu près 10 % de mon travail.

La période de gros travail, c'est le printemps et l'été.

L'automne, ça va moins bien, et l'hiver, c'est mauvais. Cela s'explique peut-être par le fait qu'à un certain moment, on arrête le travail, et on s'occupe plus des questions administratives que du matériel. Ici, nos agriculteurs ne pensent à leur matériel que le jour où il se casse ou la veille du labour ou de la moisson. Lorsqu'il n'y a ni labour ni moisson, le tracteur reste là, il ne travaille pas... On ne pense pas à le mettre en bon état.

Nous avons surtout de la concurrence étrangère. Ce n'est pas du côté des clandestins que nous avons de la concurrence, mais du côté de la concurrence étrangère, et des sociétés mieux équipées, plus importantes... Surtout des petits ateliers comme le mien. Ils nous concurrencent par leur présence et leur nationalité. Le Tunisien qui amène son moteur à Alfredo se sent plus en garantie que lorsqu'il l'amène à Mustapha.

Il pense que l'Italien travaille mieux, alors que ce n'est pas l'Italien qui travaille : tout son personnel est Tunisien, je peux le prouver. Il n'y a plus un seul Italien qui travaille. Mais il n'y a que le nom qui demeure. Fréquemment des gens m'amènent du travail, mais ils changent tout de suite d'avis en prétextant qu'ils se sont trompés d'adresse ou qu'ils ne vont plus faire réparer leur moteur. Moi, je comprends bien la chose; je le fais suivre par mon apprenti, et effectivement il sort de chez moi pour aller faire faire le travail dans un atelier Italien. C'est malheureux, mais c'est comme ça. Il est vrai que les Tunisiens travaillent dans ce secteur depuis peu de temps. Mais maintenant, il y en a.

Les étrangers travaillent depuis longtemps, et ainsi ils se sont fait un nom. Et puis ça devient une habitude chez les clients : l'Italien est connu pour être un Technicien, le Tunisien, il lui manque quelque chose.

Je vais vous raconter quelque chose : quand je travaillais chez Montenot comme chef d'équipe, il a reçu une nouvelle machine pour les vilebrequins et m'a chargé de m'en occuper. Mais il estima qu'un stage au Maroc où existait une telle machine me serait nécessaire. J'ai accepté la proposition, d'abord parce qu'elle venait du Directeur, et ensuite parce que j'améliorais mes connaissances. Malheureusement, j'ai été écarté par la suite au profit d'un Italien qui n'appartenait pas du tout à la société

et qui avait un atelier à Medjez El Bab : il y était bien connu des agriculteurs. Un nouvel ingénieur français a refusé mon stage et l'a accordé à l'autre. On l'a recruté sur le champ et on l'a envoyé. Mon chef d'atelier a protesté et s'est opposé. Il a dit à Mr. Montenat : " Vous avez commis une faute parce que l'Italien que vous avez envoyé en stage, il ne va pas rester. Il viendra un jour, et puis il partira. Mustapha par contre est Tunisien. Il est là et il restera".

La concurrence est très grande, bien que leur nombre ait considérablement diminué; ce petit nombre accapare le marché; la plupart du travail est entre leurs mains.

Ce n'est pas une question de prix : le prix est partout le même, à 500 M. près. Moi, j'ai toujours proposé à mes clients un prix moindre : par exemple, si le vilebrequin se fait à 6D.000, moi j'accepte 5D.000 seulement. Mais malgré cela, on n'a pas encore gagné toute la confiance des clients. Ca, je le dis en prenant mes responsabilités.

Cet état de fait n'a pas que des conséquences sur le travail. Psychologiquement aussi, je sens que je ne suis pas... Je suggère qu'on Tunisifie les ateliers.

(...) Mon voisin a un matériel très vétuste, vraiment de la ferraille et pourtant il travaille.

On ne s'arrange pas entre nous, sauf pour la question des travaux à façon. Par exemple, la maison Montenat que je connaissais bien et que j'ai quittée en bons termes, me chargeait d'un travail jusqu'au jour où elle a reçu sa propre machine.

J'ai un apprenti qui est sorti de la 6^è année primaire. Théoriquement, il était nul, mais après 2 ans de travail appliqué, il est devenu excellent et touche un bon salaire. Deux années d'apprentissage sont suffisantes, mais cela dépend de l'apprenti. Il y en a qui, dès le premier jour, veulent travailler et apprendre, et d'autres qui n'ont aucun enthousiasme. Ils vous déclarent franchement que le travail ne les intéresse pas et qu'ils préfèrent être mécaniciens, réparer les voitures... Les machines ne leur disent rien.

En général, les apprentis se présentent avec un niveau très faible.

Actuellement, j'ai un apprenti et un ouvrier à l'essai. Je souhaite beaucoup qu'on prenne en considération cette branche qu'est la rectification.

J'ai entendu parler des projets de développement rural. Je crois que ce sont de bons projets qui occupent bien leur place dans l'économie du pays. Cela ferait gagner beaucoup de temps aux fellahs : si un mécanicien, après avoir démonté le moteur du tracteur, s'oblige à descendre les pièces au tourneur à Tunis, cela fait beaucoup de dépenses. Pourquoi n'y a-t-il pas de tourneur sur place ? On vient travailler chez moi du Kaf, de Béjà. Ils sont tous pressés de retourner chez eux; ils se sont levés de bonne heure, ont pris un louage, perdu toute une journée, ou plus, parce que je ne peux pas toujours les dépanner le jour même quand j'ai du travail et que je suis engorgé.

Petite Sicile.

Après mes études primaires, je suis rentré au Lycée Emile Loubert, où je suis resté 1 an et demi. J'ai dû le quitter en 1945, et en 1946, je suis rentré au Centre d'Apprentissage de la SNCFT. Il n'y avait pas de contrat d'apprentissage; l'essentiel était d'avoir un parent ou une connaissance à la SNCFT. Je suis resté 1 an et demi, à la suite de quoi, j'ai passé un test et je suis rentré dans les ateliers. C'est en fonction du test que la qualification se fait. J'ai été admis directement comme ouvrier et on m'a installé sur les machines-outils, et le tour. J'avais alors moins de 18 ans. J'ai passé 20 ans à la SNCFT.

Actuellement, je suis marié, père de 3 enfants. Je suis encore locataire : je n'ai pas voulu acheter une maison, car j'ai préféré agrandir mon projet avec l'argent que j'ai gagné. J'estime que l'argent que je dois investir dans l'achat d'un logement est une somme bloquée: en agissant ainsi, mon projet reculerait au lieu d'avancer.

A mes débuts à la SNCFT, je gagnais 80 M. par jour. Le jour où j'ai quitté la SNCFT, j'arrivais à gagner 50 à 60D. J'avais le grade de contre-maître. Un bon élément peut passer des examens tous les 2 ou 3 ans et avoir des augmentations. En 1966, lorsque j'ai quitté la SNCFT, j'étais à l'échelle 10.

C'est dans les ateliers qu'on reçoit la formation réelle. On y trouve des vieux qui ont acquis de l'expérience et c'est par leur intermédiaire qu'on a appris le travail.

L'apprentissage comporte deux phases : la théorie et la pratique. Dans la pratique, il y a beaucoup à apprendre : le tour de main, et les ficelles, qui ont beaucoup d'importance.

La formation pratique doit se faire avec des gens compétents. Les petits qui n'ont pas acquis une bonne formation à l'école trouvent beaucoup de difficultés pour réussir, car ce travail nécessite des calculs de précision : algèbre, racine carrée...

Quand on confie à un gosse une pièce à exécuter d'après le plan et qu'on lui donne un morceau de fer brut, il ne peut exécuter ce travail qu'après avoir passé une heure à faire des calculs. Pour transformer un fer rond en fer carré, il faut qu'il fasse d'abord les calculs, par exemple extraire la racine carrée de 2 qui est 1,414, à multiplier par le diamètre pour pouvoir trouver les angles, et c'est ensuite qu'il coupe son morceau

de fer pour que son travail soit bien fait. S'il ne connaît pas tout cela et qu'on lui donne un morceau de fer à couper suivant une dimension précise, il va couper son fer plusieurs fois, commettre des erreurs et perdre du temps.

Il y a des ateliers qui travaillent sur une base solide, et d'autres qui, malheureusement, ne respectent aucune base dans leur travail. Ces gens là créent de la concurrence, soit parce qu'ils ont de l'argent, soit parce qu'ils sont poussés par des parents à eux qui les encouragent en leur achetant des machines prétextant que ce métier est un métier d'avenir qui rapporte de l'argent. Ces gens qui ont de l'argent, ouvrent des ateliers, achètent des machines et font travailler des ouvriers alors qu'ils n'ont aucune connaissance dans ce métier.

Ce genre de concurrence ne réussit jamais. Personnellement, plusieurs clients m'apportent des pièces à réparer qui ont été travaillées dans d'autres ateliers. En examinant ces pièces, je reproche souvent à ces clients d'être allé faire faire des réparations chez de mauvais artisans. Ils répondent tous qu'ils ne savaient pas le degré de technicité de ces gens-là, qu'ils regrettent de s'y être rendus : s'ils sont allés chez eux, c'est parce que ces gens prétendaient être de bons techniciens et qu'il y avait une grande enseigne décrivant leur savoir-faire, au-dessus de leur atelier. De ces réponses, je déduis que ces gens-là nous font de la concurrence et ne savent rien. Si au moins il y avait un contrôle... Car jusqu'à présent, il n'y aucune loi qui empêche ces gens d'exercer. Il y a un fait : ces gens voient leur réputation diminuer continuellement jusqu'à ce qu'aucun client ne vienne plus leur proposer du travail. J'ai constaté cela à Tunis où quelques-uns que je connais encore ont dû fermer leur atelier, et vendre leurs machines à des types du métier. Ce sont des gens qui ont un capital et un fils qu'ils veulent faire travailler, ils ouvrent un atelier et veulent gagner sur le dos des ouvriers alors qu'ils ne sont pas du métier. Mais cela ne marche jamais, car si le responsable n'est pas du métier, il ne réussira pas. Ce n'est pas une question de capital. Le capitaliste peut faire du commerce, mais il ne peut jamais faire le technicien ou l'industriel. L'industriel, il faut qu'il soit du métier, le capitaliste, il peut faire du commerce : acheter des sacs de pois-chiche à 10 M. le Kg pour le revendre plus cher. Il peut faire cela... Il n'aura qu'à mettre un comptable à côté de lui pour lui faire ses comptes. Mais là, il s'agit d'un métier, très vaste, et qui s'améliore continuellement. Personnellement, j'ai 35 ans de métier et je viens d'acheter un nouveau livre : je vais souvent à la STD voir s'il n'y a pas de nouvelles brochures. Dernièrement, j'étais en vacances en France, en famille. A Paris, la femme et mes filles

admiraient les vitrines, pendant que moi, je cherchais les nouveaux livres et j'ai pu en acheter 3 ou 4 qui parlaient des nouvelles techniques : il y a toujours du nouveau; on continue toujours d'inventer. Et, il ne faut pas qu'on reste dans son coin, ici en Tunisie, pendant que les autres inventent.

Les livres qui parlent des techniques de ce métier sont très rares en Tunisie, on ne les trouve qu'à la STD. Il y a la question des normes internationales : des réunions sont prévues à Genève où tous les pays se réunissent et discutent des modifications de la normalisation internationale, comme par exemple le filetage : celui-ci a subi des modifications, alors tous les vieux bouquins se rapportant au filetage n'ont plus de valeur. Le matériel relatif au filetage a lui aussi changé : les dimensions des tarauds et filières ne sont plus les mêmes. Alors on fabrique du nouveau matériel et on imprime de nouveaux livres pour remplacer les anciens.

Ceci est très important en mécanique : supposons que vous achetiez ou fabriquiez un écrou à Tunis, il faut que cet écrou s'adapte au même boulon, que ce soit en France ou en Angleterre. Il y a une normalisation internationale à respecter. Cette normalisation change tous les 4 ou 5 ans, après une réunion à Genève. On décide des changements, ou des améliorations, selon les nécessités.

C'est un métier qu'il faut toujours suivre et ici à Tunis, on a tendance à acheter souvent de nouvelles machines. Prenons l'exemple des machines d'impression : le comptoir Tunisien du Papier vient d'acheter une machine à 200.000D. Cette machine fabrique des cahiers à raison de 3500 par heure. Cette machine a beaucoup de boulons, de filetages... Si une pièce se casse, on s'adresse à moi pour la réparer. Dès que je regarde le filetage, je dois le connaître, et ce, grâce à la documentation que je possède. Parfois, la pièce cassée ne peut pas être manipulée, soit à cause du poids, soit à cause du temps qu'il faut pour l'enlever. Pour moi, il doit me suffire de l'observer pour pouvoir fabriquer la pièce qui convient, et qui devra directement s'adapter. Et la pièce qui est fabriquée à Tunis doit pouvoir être montée en France. Ceci n'est possible que si nous suivons régulièrement toutes les modifications qui s'opèrent. Donc nous ne devons pas nous tenir à l'écart des nouvelles méthodes et des nouvelles modifications. Ce métier est comparable à une grande mer et personne ne doit dire qu'il est arrivé au sommet, ou qu'il est arrivé au bout.

Personnellement, j'ai 35 ans de métier. J'ai appris avec des gens à qui

on doit tirer notre chapeau. J'ai appris avec Mr. Khemais, aujourd'hui décédé. Que Dieu ait son âme ! A la SNCFT, c'était plus disciplinaire que dans l'Armée. Un jour on l'a envoyé aux Travaux divers pour le punir d'une faute : c'était tous les travaux manuels difficiles. Cependant un ingénieur, M. MAZET avait des difficultés pour résoudre un problème de mécanique : connaissant la valeur de Khemais, il est allé le chercher sur le chantier pour lui demander conseil. Et c'est grâce à ses recommandations que M. MAZET a pu résoudre ses difficultés. Ceci pour vous montrer la valeur des personnes qui nous ont appris le métier.

Moi, je cherche toujours à m'informer des nouveautés, même en Europe. Chaque fois qu'on passe quelque chose d'intéressant à la télé, surtout à la télé Italienne, j'impose le silence pour écouter et suivre attentivement, afin d'apprendre si la chose est de mon domaine.

Un jour j'ai senti que j'étais capable et que je pouvais compter sur moi-même, c'est à dire mener des réparations comme il faut, faire moi-même les modifications qui s'imposent. J'avais alors 45 à 50 ouvriers sous mes ordres avec leurs machines, et je les faisais travailler. Je sentais en moi une capacité. Tout le monde me louait pour le travail que je faisais. Je me suis dit qu'au lieu de travailler ici, à diriger 50 machines sans difficultés, il serait meilleur pour moi de partir pour travailler à mon compte même avec deux machines seulement. C'est ainsi que l'idée m'est venue. J'ai présenté officiellement ma démission. On m'a dit qu'on allait me donner la médaille du travail de 20 ans. Je les ai remerciés et je suis parti. Par la suite, on m'a convoqué pour me demander de rester, en me disant que la société avait besoin de moi. J'ai refusé, car moi aussi, je devais penser à mon avenir et à celui de mes enfants.

J'ai loué un local rue de la Marne, sans pas de porte, grâce à une relation qui avait un grand atelier de menuiserie. Il a accepté de me céder la moitié de son atelier pour m'aider comme on l'avait fait pour lui auparavant.

J'ai acheté une machine neuve chez Mine-Usine, en 1966, car je ne pouvais pas travailler sur les vieilles. Il s'agissait d'un tour universel qui faisait toutes les opérations. Je l'ai acheté à 12000. Je me suis débrouillé 6000. et j'ai payé le reste par traites sur un an environ. Je me suis serré la ceinture au début, d'autant plus que j'étais toujours régulier. A la fin de chaque mois je commençais à payer la traite. S'il



couvrant le cardan, il fallait de l'habileté pour l'enlever, raccourcir la longueur du cardan, non pas au tour mais à la main, et remettre le tout en place. Ainsi, j'ai usé de ma patience, j'ai travaillé avec gêne pour que vous soyez à l'aise. J'ai mis une heure et trente minutes à travailler dessus. Il a insisté pour me payer, mais j'ai refusé. Pourquoi? Parce qu'il arrive parfois qu'on exécute des travaux avec enthousiasme, et que c'est là qu'on trouve sa vraie récompense. Ce n'est pas en travaillant de la sorte, pour un simple merci qu'on arrive à vivre. Mais quand on vit à l'aise, il faut de temps en temps accorder une aide, tout en acquérant de nouvelles connaissances. Dans cet exemple, j'ai pu me sortir de cette histoire de cardan, mais en y mettant tout mon coeur. Dans ce domaine, il faut travailler avec amour, mais si l'esprit commercial s'infiltré c'est le déluge.

Très rares sont les apprentis qui travaillent avec amour, et c'est regrettable. J'en reçois beaucoup : j'en forme 5 à 6 tous les 2 ou 3 ans. Ils me quittent pour une raison ou pour une autre. Certains ne veulent pas se fatiguer. Pourtant nous ne leur demandons pas l'impossible... Nous leur demandons une seule chose, et vous pouvez les voir en mon absence : je leur demande d'apprendre un métier, et en contrepartie je ne leur demande rien. Et bien qu'au cours de leur apprentissage ils nous cassent du matériel et des machines, d'autant plus qu'elles sont compliquées, malgré cela je les encourage en leur donnant 12 à 15 dinars par semaine à chacun. Oui, je donne 12 à 15 D. par semaine à un apprenti quand il lui reste un an d'apprentissage. Moi, je veux faire les choses avec franchise : en lui donnant 12D. je lui montre qu'il ne les gagne pas réellement en une semaine: il me fait perdre plus que je lui donne, et je le paye quand même pour l'encourager. C'est comme cela que j'ai appris quand j'étais jeune : j'ai trouvé des gens qui m'ont encouragé et maintenant, je ne veux pas être "jaloux" des apprentis. Je veux que d'autres apprennent.

Je ne peux pas dire si les autres patrons les payent autant que moi. Je ne connais pas tous les patrons, et parmi ceux que je connais moi, je ne m'immisce pas dans leurs affaires de paye.

S'il y a des jeunes qui ont l'amour du métier, ils peuvent apprendre en 2 ans. Mais s'ils n'ont pas l'amour du métier, ils restent les mêmes. D'ailleurs, je les préviens dès les 5 ou 6 premiers mois : "Toi, tu ne vas pas apprendre ce métier, bien que toutes les possibilités existent et en bon nombre, parce que tu n'as pas l'amour du métier. Chaque jour je te demande de venir à l'heure le matin et tu ne viens pas à l'heure; tu t'absentes

au moins un jour par semaine sous prétexte que tu es malade que tu as une affaire, tu as emmené ton père je ne sais où... J'en déduis que le petit n'a pas l'amour du métier, je le laisse passer la période convenue dans le contrat, et je n'ose pas le renvoyer puisque je n'ai renvoyé personne, et que je sais qu'en le renvoyant il va trainer dans les rues, prendre de mauvaises habitudes... Alors je lui pardonne.

Par contre, il y a une chose dont personne ne s'est aperçu du point de vue administratif, c'est qu'en finissant leur apprentissage de 2 ans, ils abordent l'âge du service militaire. Or dans les grandes entreprises et les administrations, on peut demander et obtenir un sursis militaire pour ces jeunes, lorsqu'on en a besoin. Par contre, on ne le leur accorde pas pour nous les petits artisans. Je propose donc que ces autorisations couvrent aussi les petits artisans puisqu'il s'agit de l'intérêt général, et puisque, comme vous me le dites, vous cherchez à aider et épanouir les petits ateliers. Je pense qu'il y a beaucoup de facteurs qui peuvent contribuer à l'essor de ces petits ateliers, pour qu'ils arrivent à leur but et puissent prospérer.

Jusqu'ici, nous avons surtout parlé des apprentis avec lesquels nous sommes perdants, mais il y a aussi le problème des bons ouvriers qualifiés qui émigrent. Je pense que ces gens-là devraient rester chez eux. Pourquoi ne le font-ils pas et ne donnent-ils pas un coup de main à leur pays ? Ils sont éparpillés dans plusieurs pays. J'ai beaucoup voyagé et j'ai rencontré beaucoup de jeunes et je les ai observés. Ils ne sont pas gâtés comme chez eux. Dès qu'ils rentrent du travail, ils pensent à leurs achats, ils cuisinent seuls, parfois à deux... Ils vivent dans la difficulté, mais ils préfèrent vivre là-bas plutôt qu'ici. Que voulez-vous que je vous dise ? Les causes me paraissent minimes. Il se peut que ce soit à cause des distractions qui n'existent pas ici, ils trouvent plus de liberté qu'ici. C'est ce que je vois. Si c'est une question de paye ? Il y en a qui touchent le même salaire qu'ici, mais là-bas ils peuvent économiser de l'argent, alors qu'ici ils ne peuvent pas. Mais pour arriver à ramasser de l'argent là-bas, il faut se serrer la ceinture : ils ne mangeront pas bien, ils habiteront à 4 ou 5... Ils ne vivent pas bien comme ici, que ce soit en Europe ou à Tripoli. Je suis allé voir jusque dans leurs chambres à Tripoli, là où beaucoup s'en vont... donc je pense qu'il faut penser à une solution pour les retenir ici. Car nous en avons grand besoin, surtout actuellement. Il ne faut pas négliger ce problème : il y a une grande pénurie...

Moi, si j'avais actuellement à Tunis des garçons que j'aurais formés moi-même, c'est-à-dire des garçons qui au départ ne savaient rien et qui le reconnaissaient, je les aurais pris tout de suite et je les aurais installés dans ce grand atelier vide où nous sommes; j'aurais acheté les machines et je les aurais laissé travailler, pendant que moi j'aurais pris un autre domaine, un domaine où j'aurais pu fabriquer moi-même quelque chose de mes propres mains, plutôt que de stagner dans le domaine de la réparation seulement.

Là où je travaille actuellement, je ne fais que des réparations et 2, 3, 4 ou 5 % de fabrication seulement.

Je pense qu'il serait nécessaire d'étudier cette question, et je crois que les gens beaucoup plus haut placés que moi doivent trouver un moyen pour retenir ces gens-là; non par la force ou l'atteinte à la liberté, mais par des moyens efficaces, car c'est une question d'avenir. Aujourd'hui, nous^{ne} sommes peut-être pas conscients que cette pénurie actuelle due à leur départ se répercutera dans l'avenir.

Moi, si j'avais toujours les ouvriers que j'ai formés, je ferais autre chose. Mais les nouveaux ouvriers que j'ai, je dois les suivre dans le travail, leur montrer ce qu'il faut faire, et répéter toujours les mêmes choses, alors qu'ils sont 3 ou 4... Je ne trouve plus de temps de repos et de patience... Parce que dans notre métier, il faut du repos. Quand j'étais à la SNCFT, je prenais toujours mes 2 mois de repos, je passais un mois à l'étranger et un mois à Tunis. Maintenant, je n'ai plus rien, ni un mois, ni un jour. Si je m'absente une journée... Actuellement nous sommes réunis ici... Si on retourne à l'atelier, vous verrez ce qu'ils ont fait.

J'ai acheté la première machine à 1200D en 1966. Elle existe encore parce que je veille moi-même à son entretien et cela a une grande importance. Je change moi-même l'huile en temps voulu; j'arrête la machine dès que j'entends un bruit irrégulier; chaque fois qu'il faut, je change le ou les roulements. Une machine bien entretenue peut durer 13 à 20 ans. Actuellement, elle vaut 5000D à l'état neuf. Sa valeur en l'état actuel, je ne la sais pas: c'est une question d'offre et de demande.

Par la suite, j'ai acheté un tour plus grand: cela me permet de travailler des pièces plus grandes. Je l'ai acheté en 1968-69 à 3000D. Actuellement, il vaut 7000D neuf.

J'ai acheté une fraiseuse d'occasion à la SNCFT qui en avait acquis une neuve. Alors que la fraiseuse d'occasion me paraît meilleure que la neuve, puisqu'elle me permet d'exécuter certains travaux que la neuve ne pourrait pas faire, sinon difficilement. Je l'ai achetée en 1969 suivant offre sous enveloppe fermée, à raison de 500D. J'ai changé beaucoup de pièces au début. C'est une fraiseuse "Grafenchtaden" de marque française (Alsace). Neuve elle coûte 12000⁰. C'est pour cela que je préfère garder celle-là. Je la répare; elle me donne parfois des difficultés, mais c'est toujours mieux que d'acheter une neuve à 12000D : et d'ailleurs où les trouverais-je ?

Avec ces deux tours et cette fraiseuse, il faut une perceuse pour percer certains objets, et une scie à métaux mécanique. Je les ai : c'est indispensable. Pour faire marcher le tour, il me faut d'abord passer par la scie mécanique qui coupe la pièce avant de la passer au tour. Ces 2 machines ne sont pas chères : la scie, je l'ai achetée à 150D et la perceuse à 200D, en 1970. Actuellement, la perceuse coûte 700 à 800D, et la scie 600D.

Il y a la rectifieuse que je n'ai pas pour toutes les pièces de précision. Il me manque aussi les traitements : une pièce bien finie, il faut la passer au tour, ensuite la traiter, puis la rectifier. Je me demande pourquoi en Europe on est arrivé à faire ça; nous, on est capable, il ne nous manque que quelques petites bricoles pour y arriver. Mais il me faut un marché ou un client sûr pour pouvoir m'engager à acheter ces machines. Actuellement, je fais du bricolage : j'essaie de bien finir ma pièce sur le tour, bien que ce ne soit pas son travail; avec de la toile, des trucs comme ça et beaucoup de tour de main, on peut finir la pièce.

En matière de machines, on ne peut jamais être satisfait, mais l'atelier ne peut en contenir plus qu'actuellement. S'il faut agrandir il faut agrandir... Mais une question m'embarasse et me laisse perplexe : c'est la question de la main d'oeuvre. Si j'achète une autre machine, je ne pourrai pas trouver tout de suite une machine d'occasion, donc il faut que j'en achète une neuve, avec mon argent, celui de la banque ou de n'importe qui... Il faut lui préparer un bon ouvrier, et je ne peux pas m'engager sur une machine qui coûte 10 à 12000D, tant que son ouvrier n'est pas disponible. Je ne peux pas travailler moi-même sur cette machine et ne

pas m'occuper de mes autres ouvriers. Actuellement, je peux travailler un peu, pas beaucoup et je dois m'occuper aussi des ouvriers que j'ai; le reste de mon temps, je dois le leur consacrer. Si je travaille, ils ne feront jamais marcher leur ^{propre} travail, ~~Tout~~ seuls, sans que je sois auprès d'eux, ils n'avancent pas.

Passer par une banque ? Oui, mais attention : la banque débloque de l'argent avec intérêt. Et les intérêts ? Moi, je préfère me débrouiller à droite et à gauche, et acheter une machine à 3 ou 4 millions. Donc passer par la banque : c'est augmenter le prix de la machine, c'est mon point de vue. Je fais toujours mes comptes tout seul : si je passe par une banque combien cela va me coûter ? Et si je passe par l'intermédiaire d'un parent ou d'un frère pour me prêter de l'argent, combien il me faut ?

Moi, si je passe par le SOPRODI, on doit m'autoriser à importer des machines directement de France ou d'Italie, sans taxes. A ce moment là, je pourrais agrandir mon affaire et participer à l'épanouissement, au "développement" du pays, comme on dit. Mais ces machines ne sont pas disponibles, ou si elles le sont, elles sont trop chères, hors de ma portée, ou alors ce ne sont pas de bonnes machines.

Actuellement, il y a des machines bulgares, mais une machine bulgare ne vaut pas une machine française, anglaise ou allemande par exemple. Une machine française ou allemande avec la même capacité que la machine bulgare vaut 4 ou 5 fois le prix de la machine bulgare. Une machine bulgare, longueur 1m 10, vaut 2,5 à 3 millions. La différence de prix vient du fait que la machine n'est pas assez robuste : en termes techniques, elle n'a pas un "banc traité". Car on traite les bancs des machines : on commence par prendre le banc, on le coule à la fonderie, et on le laisse traîner à l'air pur, au soleil et à la pluie, pendant 4, 5 ou 6 ans. Il y a même des maisons qui laissent traîner le banc pendant 10 ans. Après, on le prend et on en fait l'usinage, on le rectifie. Alors que chez les Bulgares on coule le banc à la fonderie, puis on le passe directement à l'usinage. Que va faire ce banc ? Eh bien, il va travailler chez vous ! Le métal travaille. Cela, c'est la première différence. Il y a aussi les matériaux, les engrenages, les axes, les pignons et les roulements qui sont bien traités, bien rectifiés, en acier de très bonne qualité. Alors que les alliages des machines bulgares, c'est du commerce.

Nous venons d'exposer le problème des ouvriers et le manque de machines. J'ai assez d'espace et c'est tout : à peu près 400m² de construit. Je l'ai fini il y a deux ans et je ne peux pas l'occuper parce que je manque de main d'oeuvre et de machines.

Je ne peux pas y mettre des machines qui laissent à désirer : je préfère acheter de bonnes machines, puisque je suis du métier. C'est sur ces machines que j'ai appris il y a longtemps. Elles valent des millions.

Même si je transfère celles que j'ai, je dois ajouter quelques autres machines. Il faut d'abord chercher la clientèle sur le marché. Pour qui je travaille ? Pour quelqu'un ? Et ce quelqu'un, il faut le trouver.

Je n'ai pas encore trouvé les fonds parce que les machines sont chères. Si je n'ai pas les moyens, je devrais attendre toute ma vie. La machine est chère, et si je dois passer par une banque, elle va me revenir encore plus cher. C'est pour cela que je suis toujours freiné. Mais j'ai toujours de l'espoir. J'attends quelque chose que je ne vois pas.

Actuellement, comme clientèle, j'ai les agriculteurs; malheureusement c'est saisonnier; et puis j'ai la petite industrie, l'industrie du papier, de l'imprimerie : on répare les machines; un peu les garagistes aussi : on modifie les pièces, cardans, axes, des choses comme ça. Tout ça, c'est du bricolage. Je suis un bricoleur, mais je ne voudrais pas rester dans le domaine du bricolage.

Oui, parfois je travaille pour les fondeurs, comme vous avez vu tout à l'heure : quelqu'un se présente chez le fondeur et lui donne une pièce où il y a des travaux d'usinage. Le fondeur prend la pièce, il la coule et il me l'apporte. Parfois, il y a 500 pièces, 1000 pièces... Ça existe, des travaux comme ça. Mais parfois, je les refuse, parce que je ne suis pas assez grand, je n'ai pas assez d'espace, pas assez de machines. Ces machines, c'est pour bricoler; mais pour faire de l'usinage, de la production si vous voulez, je refuse. Cela m'est arrivé souvent de refuser de gros travaux. On m'a dit : "Arrêtez, fermez pour tout le monde et travaillez pour moi seulement". Mais je ne peux pas le faire. C'est un industriel qui a beaucoup de travaux en série qui m'a proposé ça.

On pourrait faire des objets en plastique, ou bien travailler avec

Mine-Uaine ou Revolon, pour des pièces, des raccords ou des choses comme ça. On me l'a proposé, mais alors il faut que je ferme, que j'arrête pour tout le monde et que je ne travaille que pour eux. Je pourrais. Mais une fois que j'aurai terminé ma série de 500, 1.000, 10.000 ou 100.000, qu'est-ce que je ferai ? Je préfère travailler avec 10 ou 15 clients plutôt qu'avec un seul grand. Une fois, j'ai fait des travaux pour un forgeron-soudeur. Lui, il exécutait la partie soudure et forge, et moi je m'occupais de la partie mécanique, parce qu'il y avait des vis, des engrenages... On s'est mis d'accord sans contrat. Car si je demande un contrat à quelqu'un qui se présente comme ça, il s'en va... On a commencé à travailler, il a construit beaucoup de ces choses qu'il a vendues un peu partout. A la fin, il a déclaré faillite, parce que personne ne l'a payé, n'a voulu le payer. IL est venu me voir et m'a dit : "J'ai fait faillite et je n'ai pas d'argent pour vous payer. Faites ce que vous voulez, portez plainte ou n'importe quoi". Je lui ai répondu : "Vous avez fait faillite, et moi, j'ai perdu 500 ou 600 D., le coût du travail que j'ai exécuté...". C'est pour cela que je ne veux pas m'engager auprès d'organismes qui n'ont pas de travaux de grande série, mais seulement des petites ou moyennes séries. Car si ça ne marche pas chez eux, ça ne marchera pas chez moi non plus, et je serai obligé de fermer. C'est pour cela que je garde 2 ou 3 clients qui viennent : c'est mieux.

Donc, si je trouve les moyens, je laisse le petit atelier pour les travaux de bricolage et je m'installe ici dans le grand atelier. Ca c'est mon idée.

C'est une petite assurance si vous voulez. Je mets des machines et je suis disposé à mettre le petit fonds que je possède, si je trouve des encouragements, un contrat ou n'importe quoi. Et je m'engage à faire n'importe quoi : je suis disposé à créer et à inventer moi-même beaucoup de choses. Je peux prendre n'importe quel modèle fabriqué en France ou en Italie, et faire la même chose. Seulement, il me faut un client sûr.