LA PRESSE EN REVUE…

JEUDI 25 JUIN 2015

SOMMAIRE

1) Un dérapage constant…
2) Christian Estrosi et sa bande…

Gérard Diez La Presse en Revue

I) La Cour des comptes craint un dérapage des dépenses en 2015

"La Cour des comptes relève que des risques et incertitudes continuent de peser sur la trajectoire des finances publiques retenue par les pouvoirs publics pour 2015", pour le président de la Cour des Comptes Didier Migaud.

Par LEXPRESS.fr avec AFP

La Cour des comptes française estime dans son rapport annuel qu'il existe des "risques réels" de dérapage des dépenses publiques en 2015 et appelle à "une intensification des réformes structurelles et des efforts d'économies".

Gare au dérapage des dépenses publiques en 2015... La Cour des comptes française estime ce mercredi qu'il existe des "risques réels" d'un tel dérapage et appelle à "une intensification des réformes structurelles et des efforts d'économies" en cours d'année. "La situation des finances publiques de la France reste plus déséquilibrée que celle de nombreux pays européens", lit-on dans son rapport annuel.

"La Cour relève que des risques et incertitudes continuent de peser sur la trajectoire des finances publiques retenue par les pouvoirs publics pour 2015 d'une part, pour 2016 et 2017, d'autre part", a déclaré le premier Président de la Cour des comptes Didier Migaud lors d'une audition devant la commission des Finances de l'Assemblée nationale.

Entre 1,8 et 4,3 milliards d'euros

Il présentait le rapport sur la situation et les perspectives des Finances publiques, dans lequel la Cour évalue le dérapage possible des dépenses entre 1,8 et 4,3 milliards d'euros, portant selon elle "principalement sur les missions Travail et emploi, Solidarité et insertion et Défense".

"Ces tensions sont plus fortes en 2015 qu'en 2014", a précisé Didier Migaud, qui a rappelé que l'effort sur le déficit public (de 4% du PIB en 2014 à 3,8% du PIB en 2015) restait "faible au regard de la situation économique, celle d'une certaine reprise de la croissance". Il sera "en tout cas bien insuffisant pour stabiliser la dette qui pourrait atteindre 97% du PIB". Selon la Cour, le dérapage des dépenses est surtout à surveiller pour l'Etat et les collectivités territoriales.

Parmi les "risques" invoqués, figurent l'aléa de la non-livraison des navires Mistral à la Fédération de Russie - qui va entraîner un remboursement conséquent - et la vente des fréquences hertziennes si celle-ci devait être reportée à 2016. Elle estime en outre que les 8 milliards de crédits gelés par le gouvernement pour 2015, afin de faire face aux dépenses imprévues, ne serviront qu'en qu'en partie à compenser cet éventuel dérapage.

Etant donné ce risque, la Cour affirme que "le déficit public pourrait se situer autour de l'objectif du programme de stabilité, de 3,8% du PIB en 2015, à condition que le pilotage des dépenses soit particulièrement strict".

"Pas d'inquiétude" à Bercy

"Nous n'avons pas d'inquiétude particulière à ce stade de l'année, pas de raison de s'inquiéter" sur la tenue de la norme de dépense, a réagi le ministère des Finances, évoquant une gestion tendue "classique" en milieu d'année. Le même ministère a cependant refusé d'évaluer le montant total des mesures nouvelles prises depuis début 2015, renvoyant aux 8 milliards d'euros gelés pour y faire face.

A noter que devant les députés, Didier Migaud, ancien député socialiste qui ne mâche jamais ses critiques quant à la politique budgétaire du gouvernement, a tenté de nuancer le propos de la Cour, assurant "ne pas méconnaître les efforts réalisés ces dernières années par les pouvoirs publics". Mais, a-t-il prévenu, "les travaux de la juridiction montrent cependant que la prudence doit rester de mise et que l'effort structurel ne doit pas être relâché".

"Quand on regarde les efforts structurels depuis le début du quinquennat, ce gouvernement n'a pas à rougir de sa gestion des finances publiques", a répondu le ministère. Le déficit structurel de la France - qui ne tient pas compte de la conjoncture- représentait 3,6% du PIB en 2012 et 2% en 2014 selon la Cour.

Le gouvernement s'est engagé auprès de ses partenaires européens à ramener son déficit public (Etat, protection sociale, collectivités territoriales) à l'équivalent de 3,8% du produit intérieur brut cette année, moyennant notamment 21 milliards d'économies en tendance dans la dépense publique.

L'EXPRESS L'Expansion

II) Quand Christian Estrosi roulait plein gaz avec la «bande du Centaure»

Jérémy Collado

Photo:Paul Bozio, avec l'aimable autorisation de Gérard Renouf.

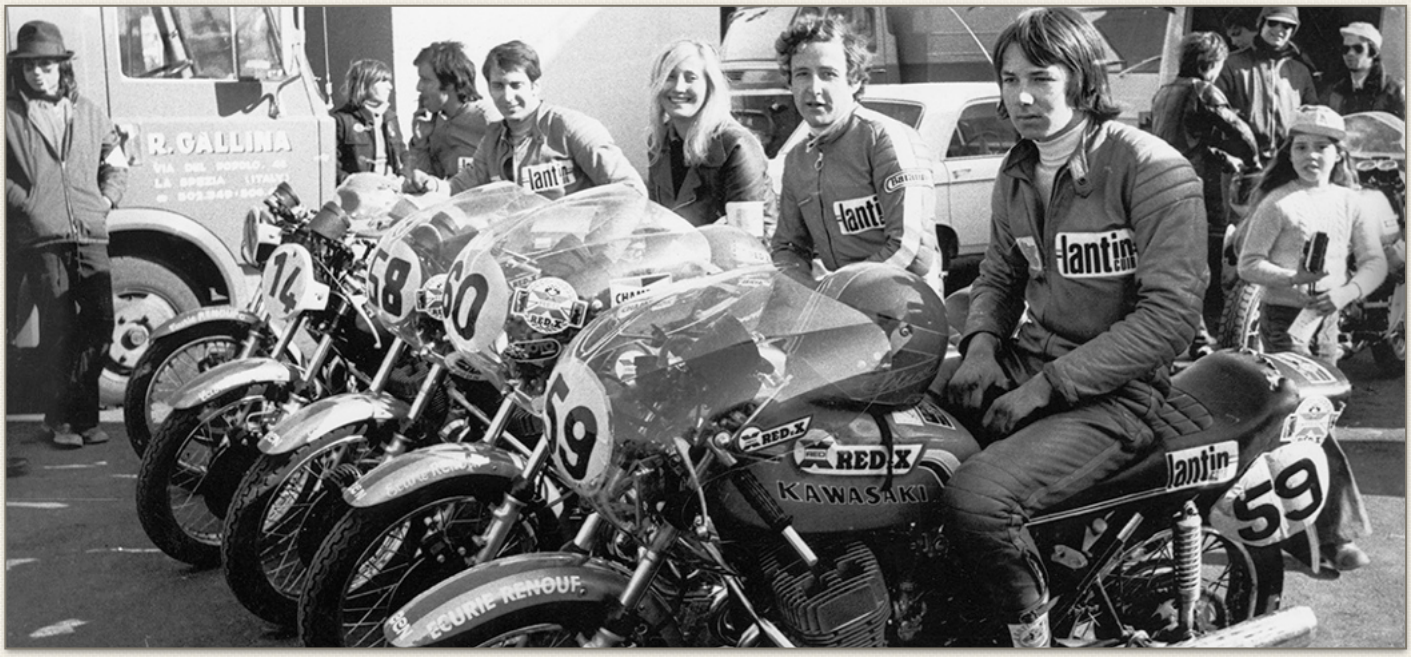


Photo:Paul Bozio, avec l'aimable autorisation de Gérard Renouf.

Avant d'entrer en politique, le candidat à la tête de la région Paca fut champion de moto. C'était dans les années 70. Son époque cheveux longs, filles faciles et grandes lignes droites du bord de mer. Rangés des motos, ses copains racontent cette période où rien ne pouvait leur arriver.

La première voiture que Christian Estrosi lui a léguée était une Jaguar MK1. Un vrai joyau de la couronne britannique, berline élégante de six cylindres parfaite pour les balades sur la promenade des Anglais. À l'autre bout de la table, Estrosi a fixé son ami Battesti et lui a demandé simplement: «Alors, elle te plaît ma bagnole?» «Ça sortait de nulle part cette question. Bien sûr qu'elle me plaisait: c'est moi qui lui avait fait acheter!», se rappelle Jean-Charles Battesti, la soixantaine à peine tassée, queue de cheval gris cendre, Stan Smith blanches aux lacets rouges négligemment posées sur son bureau. «Il m'a alors balancé les clefs en me disant "Eh bah voilà, elle est à toi!". À l'époque, ça valait quoi? 500 francs...»

On est en 1973 et la France n'a pas subi les effets du premier choc pétrolier. On peut encore rouler sur des machines qui consomment jusqu'à 17 litres au 100 sans se préoccuper du plein ou de son compte en banque. «L'essence ne coûtait rien à l'époque... C'était pas un problème.» Le prix du baril ne tardera pas à augmenter sous l'effet de l'embargo lancé en octobre par les membres de l'Opep contre les Etats qui soutiennent Israël. Vu de la Côte d'Azur, la guerre de Kippour est bien loin pour ces gamins qui n'ont pas vingt ans mais rêvent déjà en grand.

Il y eut la Jaguar, donc. Et puis d'autres voitures ont suivi, dont une Pontiac Trans Am 455 HO digne de GTA. Et ensuite les motos. «Chaque fois qu'il déménageait, il m'en ramenait une», sourit Battesti. Parmi elles, il hérita de la première moto étrennée sur les circuits par Christian Estrosi: une Kawasaki 750 H2 bleu azur de critérium, trois cylindres et deux temps, un bruit reconnaissable entre tous.

D'autres motos ont suivi jusqu'à constituer un vrai musée assez largement en bordel, qu'il nous présente: à gauche, la combinaison griffée dans le dos d'un «Estrosi» en lettres rouges, enfilée sur un mannequin qui se tient debout devant la moto sponsorisée par la marque de jeans Mash. Au-dessus, le casque, dans lequel on a creusé un trou juste assez grand pour faire passer la clope. Et à

droite, des collections de voitures, des figurines des seventies, des pièces de voitures incroyables qu'il faut enjamber autour d'une vieille Jeep poussiéreuse. «Celle-là, elle a fait le Débarquement», assure Battesti. Les motos, elles, sont recouvertes d'un linge en soie rouge imprimé du plus belle effet, ambiance de cabaret. Battesti les dévoile avec précaution, même si elles sont «à lui» aujourd'hui.

«Ici, c'est le petit musée d'Estrosi. À chaque fois qu'il vient là, il commence par répondre à son téléphone pendant quinze minutes. C'est "Monsieur le Ministre"!», chuchote Battesti. «Puis après, il se pose, nous regarde et se met à rigoler. À ce moment-là, il redevient "Minet".» «Minet», comme le surnom de ce gosse d'immigrés italiens et niçois, cheveux longs un peu gras et gueule d'ange, qui aimante alors les filles aussi vite qu'il fonce sur les circuits. Un «minet» qui prit le pari insensé, un soir de l'année 1978, de battre le Corse Battesti au Chalet Suisse, à Cannes: «C'était un restaurant à raclette où on mangeait du fromage servi avec du vin suisse, déjà tu imagines le genre», se souvient Battesti. «Soit on payait sa portion, soit on mangeait à volonté. Le record de la maison, c'était 17 portions, et il était encadré au-dessus des tables. Un soir, Estrosi se met en tête de le battre, et moi avec. Il est donc venu me chercher à 21 heures, je sortais de table: j'avais mangé deux assiettes de couscous. Estrosi a mangé 17 portions. Quant à moi, le patron m'a arrêté à 27.»

En face, Frédéric Armaroli cherche un briquet dans ce capharnaüm. Il soupire en allumant son cigare. Lui aussi était au Chalet Suisse ce soir là. Lui aussi était pilote, champion de France en 1973, vainqueur de la Coupe Quatre Saisons la même année. Malgré les succès, il a renoncé à la course plus tôt que les autres: pas assez d'argent.

Derrière sa mèche argentée, il expose calmement: «Cette période, ça explique tout chez Christian. Si on comprend ça, on comprend pourquoi il est comme il est.»

Il est comme ça Estrosi: à la fois capable d'être détaché des choses matérielles et d'être élu en 2008 maire d'une des villes symboles du bling-bling, où il se réjouit d'organiser un an plus tard la Louis Vuitton Cup, une régate sponsorisée par la célèbre marque de luxe française. Fervent défenseur des concours Miss France et heureux d'accueillir l'exposition d'un «peintre inspiré mais souvent méconnu», un certain Sylvester Stallone. «Avant il roulait à 300 à l'heure sur les circuits. Aujourd'hui, c'est au-dessus: il fait du 400...», abonde Battesti. «Une de ses grandes qualités encore aujourd'hui, c'est que c'est un fonceur et surtout un gagnant. Il va toujours jusqu'au bout, il ne se laisse jamais aller, il se lève à quatre heures du matin pour partir courir à cinq. À 56 ans, c'est toujours un bosseur. Déjà, à l'époque, on n'arrivait pas à le suivre.»

Les Renouf, les filles et les premiers succès

Il n'y avait finalement qu'une seule personne qui parvenait à le suivre, puisqu'il roulait toujours quelques mètres devant lui: Alain Renouf, champion des courses de côte dans la région niçoise. Son pote, son aîné, son frère jumeau. C'est par lui que tout a commencé à la fin des années 60.

L'histoire d'Estrosi, c'est alors celle d'une bande de potes motards qui sillonne la Côte d'Azur à toute berzingue en se foutant pas mal des radars de police. Une histoire de loulous qui sent bon la gomina, les sourires Colgate et les amours d'un soir. Une histoire d'ados sans casques et sans règles dont les visages affichent quelques boutons d'acné, mais à qui rien ne peut arriver lorsqu'ils montent sur leurs motos avec plaques constructeurs. «Le sida n'existait pas», ponctue Armaroli. «On faisait ce qu'on voulait.» À l'époque, ces minots du Sud chevauchent des japonaises quand la mode est à la Vespa. Ils vont mettre l'ambiance dans les restaurants à coups de bagarres de crème chantilly, mais ils restent toujours polis. Les poings sont quelquefois sortis, mais c'est rare. Eux ne sont pas dans les facultés: ils sont sur les routes. Ça n'est pas une bande qui se cogne, juste une bande qui frime.

Estrosi n'imagine pas un seul instant endosser le costume cintré de maire de Nice, mais préfère

alors l'odeur du cuir. Il apprécie aussi les jolies blondes avec casques bols qu'il promène derrière lui, sans trop freiner dans les virages. Le fils de forains est timide, réservé, quasi secret. Sur les photos de l'époque, il tourne toujours son menton vers le côté, presque gêné d'être au centre de l'attention. Mais son regard est toujours fixe, déterminé, comme celui des fils de pauvres. Son père tient un manège où l'on remporte des kilos de sucre en jouant à la loterie (on l'appelle la loterie «Papillon») sur le parvis de la Gare du Sud, sur le passage du «train des pignes» qui va jusqu'à Digne, qu'on appelle ainsi parce qu'il roule si lentement qu'on pouvait, raconte la légende colportée par les vieux Niçois, s'arrêter sur le bord de la voie ramasser des pins et remonter aussi sec.

Christian Estrosi | Photo:Paul Bozio, avec l'aimable autorisation de Gérard Renouf.

Estrosi est calme mais il fonce sur les routes qu'il écume avec «la bande du Centaure», du nom de cette grappe de copains niçois qui se retrouve chaque dimanche pour une ballade sur la «route du bord de mer», parfois jusqu'à Saint-Tropez et les clubs à la mode où l'on croise Johnny Hallyday, qui achète ses motos chez les Renouf.

Gérard Renouf a bien connu le bonhomme à cette époque. C'est même grâce à lui qu'il va débuter. Autour d'un pâté de foie gras et d'un côtes d'Auvergne, dans sa maison mouillée par la pluie près du Puy-en-Velay, il rembobine cette histoire méconnue dont Estrosi ne se vante pas, de crainte d'attiser les sarcasmes:

«Christian, je ne l'ai jamais appelé par son prénom. C'était "Minet", oui, mais pas vraiment pour les filles, même si c'est vrai que c'est ça qui l'intéressait avec mon frère. Mais un "Minet", ça rappelait les minettes; il avait ses cheveux longs, il était beau garçon et blondinet, alors on l'appelait comme ça.»

Estrosi a seulement quatorze ans. Il traîne dans les rues de Nice et débarque un jour à l'atelier que tiennent Gérard et son frère, au cœur du quartier Sainte-Hélène, pour réparer son cyclomoteur de marque italienne, une Giuletta. «Une superbe machine à frimer», de l'avis même de son propriétaire. Les Renouf le toisent, se méfient de ce «rital» et lui conseillent de se débrouiller. Patiemment, Estrosi va apprendre. Il démonte quelques pièces. Puis se prend au jeu de la course en observant Alain, de six ans son aîné, qui décroche même quelques photos dans Nice Matin en devenant champion de Provence en 1969.

Estrosi finit par s'acheter sa première bécane, une japonaise: la Kawasaki 250 S1. Son entrée dans la compétition 250 cm3 se solde par plusieurs succès. Il se fait remarquer au circuit Paul-Ricard, dans le Var, connu pour son immense ligne droite, où il termine cinquième. À partir de là, Estrosi ne fera plus que ça. Selon ses propres dires, il n'est pas très doué pour les études, même s'il se passionne pour l'histoire, la géographie et le latin. Il raconte qu'il est «bon en français», mais c'est tout. «Un jour, je vais le voir, il était encore fourré au garage», se souvient Alain Renouf. «Je lui demande "Mais tu vas pas à l'école?" Il me répond "Non, j'ai autre chose à faire". Alors; on lui a fait faire des courses.»

Problème, si Estrosi est doué, il est aussi un peu jeune pour se lancer. À dix-sept ans, Renouf et la bande vont s'arranger pour qu'il prenne le départ en bidouillant son âge sur sa première licence. «J'ai trafiqué la date en brûlant sa date de naissance», chuchote Renouf, qui ne veut pas que l'affaire s'ébruite, même s'il y a prescription. En 1972, il entre dans le grand bain. Un an plus tard en 1973, il remporte une victoire en critérium et signe son premier engagement professionnel au sein de la team Kawasaki. En décortiquant sa machine, les assesseurs devinent qu'elle a été un peu bricolée. On lui retire sa place sur le podium. Mais jamais le virus de la moto. Très vite, il va percevoir un salaire trois fois plus élevé que le SMIG, comme on l'appelle encore, ce qui lui permet de se consacrer totalement à la course et déserter les salles de classe.

LAPRESSEENREVUE.EU

«Dès sa première course, les gens ont dit que c'était fini pour Alain Renouf. D'ailleurs, c'était le seul qui pouvait le suivre», confie son frère, de huit ans son aîné. «On a d'abord pensé que c'était un fils à papa parce qu'il allait à l'école privée, mais pas du tout.» Quand la bande boit jusqu'à l'aube, fume des joints et avale quelques acides, Estrosi et Renouf ne prennent jamais une cuite, obsédés par la moto. Alain, qui devient son mentor, partage la même passion qu'Estrosi: les filles. Les deux copains ont du succès et ça leur suffit pour remplir leurs soirées, même s'ils ne rechignent pas devant un petit rosé de temps en temps. Gérard Renouf hésite avant de raconter l'anecdote: «Une fois, on lui a mis un LSD dans son café sans qu'il ne s'en rende compte. Il était complètement défoncé», rigole le bonhomme, plus de 70 ans au compteur aujourd'hui. «J'ai vu Christian tituber et nous regarder un peu de travers. Il nous montrait du doigt en disant "Vous...". Visiblement, il se doutait de quelque chose.»

L'hiver, c'est la trêve. Alors, le dimanche, la bande décolle par cette fameuse route du bord de mer, de Théoule à Saint-Raphaël. Et revient par l'autoroute. «On était une vingtaine, chacun avec sa gonzesse derrière. On mettait l'ambiance dans un restaurant mais on s'est jamais fait dégager. Au contraire, tout le monde se marrait», remet Renouf. «Le seul qui déconnait pas trop, c'était Christian. Il était sage, concentré.» On ne sait pas bien si Renouf dit la vérité, s'il ne veut pas causer du tort à son ancien copain, qui l'appelle de temps en temps au téléphone («Rien depuis six mois, mais il est très occupé»), mais il dresse en tout cas la légende dorée d'un pilote tout entier dévoué dans sa passion.

En 1978, Estrosi donne une interview à Moto magazine qui ne dément par cette version. Il a vingt-trois ans, «conserve le moral et la rage de vaincre d'un débutant» alors qu'il «fait aujourd'hui partie des dix meilleurs pilotes de vitesse du monde», écrit le journaliste venu l'interroger: «Je n'ai pas tellement de vie de famille, et de toute façon, du 1er janvier au 31 décembre, je m'emploie à fond dans ma carrière sportive pour laquelle je fais d'énormes sacrifices. En fait, je fais un pari sur l'avenir», lance le gosse, rempli d'ambition. Un an plus tôt, il a terminé onzième à Daytona et vient de courir son premier championnat du monde à Dijon. Sur son casque, l'emblème du Centaure Club de Nice. Et sur le carénage de sa moto, l'écusson de la ville. «Lorsque je suis sur ma moto, je ne pense qu'à la trajectoire sur la piste, puis à aller le plus vite possible, à freiner le plus tard possible», dit-il. «Je suis incapable de penser à autre chose.»

La mort de son «frère», le Bol d'or et Barry Sheene

S'il doit se concentrer autant, c'est aussi qu'il vient de traverser un drame horrible dont il ne s'est jamais remis: la mort de son meilleur ami, Alain Renouf, dans un accident de moto. Ce gamin qui, quelques années plus tôt, est venu dormir chez Estrosi et sa mère, qui vit désormais seule après son divorce, va laisser un vide immense.

On est en 1974 et Renouf essaie sa nouvelle moto. À deux cents à l'heure, la roue arrière, mal serrée, se dévisse et se bloque. Le pilote chute et glisse sur plusieurs mètres à plat ventre. «Là, on s'est dit qu'il s'en sortirait avec quelques brûlures, le lot de tous les pilotes qui tombent puis se relèvent», explique Frédéric Armeroli. Mais quelques tours avant, une autre moto est tombée sur la piste et personne n'a pris le temps de la ramasser. Alain Renouf la percute de plein fouet et meurt sur le coup. Le décès de son frère laissera Gérard dans une tristesse insurmontable: «On voyageait toujours avec un Transit vert, couleur Kawasaki, siglé AG Renouf», se remémore-t-il difficilement, chaviré par l'émotion quarante ans plus tard. «Christian, lui, était au Mans sur le circuit Bugatti. Un gars de l'hôtel où il dormait a vu le Transit vert et lui a demandé si c'était la même équipe que le pilote qui était mort le matin même. Voilà comment il a appris la mort de son pote.»

Jean-Charles Battesti accompagne alors Estrosi dans la Sarthe. C'est lui qui est au volant du transit sur le chemin du retour jusqu'à Nice: «On a fait 1.000 kilomètres et pendant ces 1.000

Christian a pleuré», détaille-t-il «On écoutait une chanson de Creedence Clearwater Revival, qui tournait en boucle. Quand on est arrivé, Christian a sorti la cassette du magnéto et me l'a tendue en disant "Tiens, tu peux la jeter maintenant, je ne pourrais plus jamais l'écouter".» Pour lui, Renouf est plus qu'un pote. C'est devenu un frère. «Le grand frère que je n'ai jamais eu», dit-il à Philippe Reinhard, qui lui consacre une biographie en 2010. «Alain savait me faire ressentir les motivations qui poussent un homme à devenir pilote», poursuit Estrosi dans l'interview de 1978 pour Moto magazine. «C'est non seulement un pilote qui m'a marqué sur le plan amitié, mais aussi par ses performances. Cependant, jamais je n'ai voulu l'imiter ou me comparer à lui.»

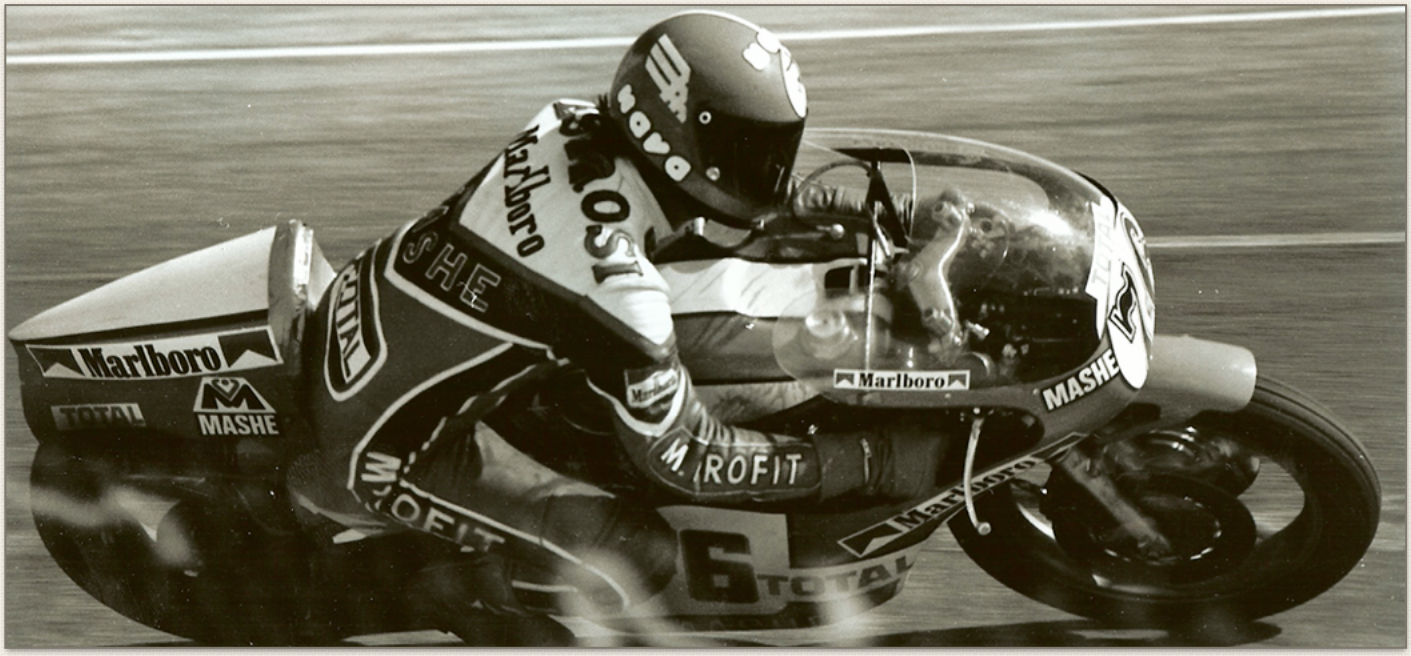
Le jour de l'accident, Gérard Renouf est à Ajaccio. Il a épousé une Corse et lancé une succursale sur l'île. «Quand j'ai su ça, j'ai tout de suite fait cadeau de mon garage à mon pote et associé, qui s'appelait Marcel, et j'ai pris ma Porsche, ma Winchester chargée, mon magnum, et je suis rentré directement à Nice», raconte Gérard, qui n'en dira pas plus. Pour lui, la moto est une parenthèse qui vient de se refermer. Il crée Radio Vintimille et se consacre à l'animation de ses émissions. Plus tard, il deviendra même patron des programmes de France Bleu Azur, où il reverra Estrosi, qui s'est lancé entre temps dans le bain de la politique. «J'ai fait venir Jacques Médecin, le maire de l'époque, qui était blacklisté à l'antenne. Estrosi était devenu son adjoint. On a déjeuné ensemble. Et j'ai même eu les félicitations de la direction!», se félicite Renouf, qui aura tout fait dans sa vie: chercheur d'or en Alaska, vendeur des premiers Hara-kiri dans les rues de Paris, concessionnaire Lamborghini à Monaco et, désormais, retraité paisible dans sa maison d'Auvergne qu'il a retapé tout seul pendant un an. «Du boulot...»

Quand Renouf meurt sur la piste, Frédéric Armaroli est également sur le circuit Paul-Ricard, «l'un des plus sûrs de France», jure-t-il. Heureusement, sa moto ne démarre pas. Estrosi n'a pas le choix: il se relève et va enchaîner les succès, comme pour venger cette mort injuste du seul concurrent sérieux qu'il avait dans la région. Champion de France trois fois de suite en 1975, 1976 et 1977, Estrosi connaîtra l'équivalent de la F1. Toujours en 1975, il monte sur la deuxième marche du podium au célèbre Bol d'or. Et finit deuxième aux 200 miles de Magny-Cours derrière l'immense Barry Sheene. Un exploit qui le transporte de joie. Comme ce jour de 1976 où il remporte sa première victoire en championnat du monde, à Nogaro. Il a vingt ans. Il entonne la Marseillaise. Il est ému car il vient de terrasser Agostini, la terreur des moteurs, un authentique champion. Avec Armaroli et Battesti, Estrosi va ainsi vivre la deuxième partie de sa carrière de coureur après la mort de Renouf. «Les sorties et tout le reste, ça n'était pas notre truc. On était à la fois dedans et en dehors de la Bande du Centaure. Ça n'était pas vraiment notre univers», estime Armaroli. «Ce qui comptait dès lors, c'était la performance de haut niveau. Et ça nécessitait une hygiène de vie parfaite.»

Leur rencontre a eu lieu quelques mois plus tôt, par une de ces coïncidences qui soude à tout jamais les vraies amitiés: «En 1973, quand Christian fait sa première course à Magny-Cours, j'étais inscrit en 500 et lui en 750», décrit Armaroli. «Par hasard, on s'arrête à la station essence d'Aix-en-Provence et on a discuté, parce que j'avais mis la moto sur une remorque. On a tout de suite sympathisé et du coup, on a fait la route ensemble. Je ne sais plus quel résultat il a fait. Mais moi j'ai gagné.» Armaroli devient ensuite pilote international. Avec Battesti, les trois hommes se rapprochent. Avec le recul, ils sont fiers de son parcours: «Quand on voulait s'affirmer, il y avait trois moyens: soit reprendre l'affaire de son père, soit faire des études, soit faire du sport. Christian a choisi la troisième solution.» La décennie 70 est une période bénie. Chaque week-end, ils s'engagent sur une course. Et dépensent l'argent gagné pendant la semaine suivante. «On ne s'est jamais posé la question de la retraite», confie Armaroli. «Mais tout a changé...» Il écrase son barreau de chaise dans le cendrier. Puis va se rasseoir: «En 1974, j'avais acheté la Yamaha TZ 700, c'était la meilleure machine. Mais j'avais pas les sous donc j'ai arrêté de courir. J'ai dit à Christian "Toi, t'as l'opportunité de l'avoir, alors vas-y". En 75, il est devenu champion d'Europe avec cette moto.»

Pernod, la politique et des souvenirs

C'est là qu'Estrosi va vraiment décoller. Il reprend la concession Renouf et gagne suffisamment d'argent pour se débrouiller tout seul. Jusqu'en 1982, il tutoie les sommets. Le plus haut niveau. Mais peu à peu, la bande est décimée par les accidents. «Ils sont tous morts», regrette Armaroli. Pons, Rougerie et tous les autres. Célèbres ou inconnus vont se tuer dans les virages qu'ils empruntent régulièrement ou sur les circuits. «Ça faisait partie de la moto. Personne



Christian Estrosi sur sa Yamaha 750 | Photo:Paul Bozio, avec l'aimable autorisation de Gérard Renouf.

Après l'adolescence et les courses de haut niveau comme pilote, la troisième vie d'Estrosi va alors commencer. Il devient manager de l'écurie Pernod, va assumer un nouveau rôle plus éloigné de l'asphalte mais impliqué à tous les niveaux: «C'est là qu'il a appris à diriger une équipe. Il devait choisir les pilotes, les mécanos, ceux qui s'occupent de la presse. Un boulot dingue.» Après un départ aux Iles Canaries en 1975, Armaroli revient et rejoint ses potes.
Fini les hôtels et les bars à frime, il se range et s'associe avec Estrosi qui lance Speed 06, l'écurie qui succède à l'entreprise Pernod pour laquelle ils couraient, qui va lâcher l'affaire, pas assez lucrative. «Y'avait deux actionnaires, Christian et moi», remet Armaroli. «C'était un job à plein temps.» Battesti, qui pointe chez Manufrance, les suit par amitié. Il n'a plus les moyens de courir: «Je dépensais 1.000 francs par week-end alors que j'en gagnais 800 par mois. Ça ne pouvait pas tenir.»

Toute cette période, Estrosi ne s'en vante pas et pourtant, elle en dit long sur sa vie et son parcours. Elle craquelle l'image abîmée et caricaturale qu'il traîne dans les médias: celui d'un homme très à droite, qui enfonce des portes ouvertes sur l'islam et les musulmans pour plaire à son électorat, talonné par les Le Pen dans sa terre niçoise. «En fait, il répond à des interviews nationales en donnant des réponses locales. Donc ça ne va pas», veut croire Armaroli. On lui colle volontiers l'étiquette du «flingueur», un rôle qu'il a joué le temps d'un quinquennat où la Sarkozie triomphait, sans réellement avoir conscience que son comportement résonnait avec son caractère entier et guerrier. C'était sa place, au fond.

Libéral décomplexé, pragmatique et sans grande charpente idéologique, mais apprécié des électeurs de sa ville qui vantent son bilan et sa «proximité». Voilà Estrosi, qui a commencé de rien pour finir ministre. En classe, petit, il essuie les moqueries. On l'appelle «Estrasse», mot provençal pour «chiffon». De sa famille, Estrosi dit lui-même: «Ce sont des gens de nulle part et, finalement, assez heureux de l'être! En fait, nous nous préférons en conquérants plutôt qu'en héritiers!» À la case «profession» du père, il inscrit systématiquement «commerçant» et jamais «forain». Mais est-il à ce point dénué de nuances? Sa devise tend à le prouver: «Je dis ce que je fais, je fais ce que je dis.» On a rarement fait plus basique. «Pour mes cinquante ans, j'ai invité Christian Pellerin [promoteur immobilier à qui l'on doit notamment le quartier de La Défense, ndlr] et je lui ai dit qu'il y aurait Estrosi», témoigne Armaroli. «Sa première réaction, c'était de dire "Mais vraiment, tu vas inviter ce gars, caricatural et tout..." Et à la fin du dîner, il a découvert un type attachant, bien loin de l'image qu'il avait dans les milieux parisiens.»

Derrière son bar à l'étage de son garage, Battesti décapsule deux bières en bouteilles et continue l'histoire: «Moi, je ne fais pas de politique. Pour moi Sarkozy, ce n'est pas un con, mais plutôt quelqu'un qui m'énerve. Même si Christian est ami avec lui, ça ne fait rien.» Avant Sarkozy, qui en fit un de ses ministres, Estrosi a longtemps heurté un plafond de verre, incapable de de peser au-delà des montagnes de l'arrière-pays niçois, où il est élu et dans lesquelles il accomplit ses heures de jogging matinal.

Christian Estrosi entouré de deux pilotes | Avec l'aimable autorisation de Gérard Renouf.

L'homme ne soigne pas ses réseaux parisiens. Se contrefiche d'être invité au Supplément de Canal Plus. Alors forcément, en jouant à fond la carte de la «désacralisation», lui, Nadine Morano ou Frédéric Lefebvre ont payé l'addition. Pour lui qu'importe: ce qui compte, c'est surtout Nice.

Avant Nicolas Sarkozy, il y eut d'abord Jacques Médecin. À Nice, ce fut le maire incontesté, qui succéda à son père Jean. En bon baron local, Médecin affiche publiquement son soutien à Estrosi dans les années 80, pour récupérer un peu de la manne cette gloire sportive qui l'accompagne. Après des décennies de victoires incontestables, en 1977, celui qui affirme «partager à 98% les idées de Jean-Marie Le Pen» est réélu de justesse aux élections municipales. Alors il concocte une stratégie pour se donner de l'oxygène et remporter la mairie plus facilement six ans plus tard. Dans sa tête germe une idée pas si folle que ça: et si la notoriété d'Estrosi pouvait le servir? Le champion fait l'unanimité. C'est suffisant pour convaincre Estrosi, qui figure en 57e position sur la liste RPR, tandis que Médecin n'est jamais parvenu à faire élire plus de 50 conseillers. En 1983, ils seront pourtant 57 à être élus. «Pour Estrosi, c'était naturel d'aider son maire et de redonner à Nice ce que la ville lui avait apporté», juge Armaroli. «Mais jamais il n'avait planifié d'en faire une carrière. Il ne pensait même pas être élu!»

La chance d'Estrosi, c'est l'âge plutôt avancé de l'adjoint aux Sports Charles Ehrmann. À moitié aveugle, l'ancien laisse le jeune inaugurer jusqu'au moindre terrain de boules de la cinquième ville de France. Des tournois de ping-pong aux plus petites associations de quartier, Estrosi est au front tous les week-ends. Il donne de sa personne. Et tente de gommer cette image de star qui lui a pourtant permis d'accéder au conseil municipal: «C'était d'abord la vedette qui était reçue, avant le jeune élu», rappellent ses copains d'enfance. À 28 ans, Estrosi roule alors en Porsche 944 rouge: «Très vite il a compris que s'il voulait percer, il fallait l'échanger contre autre chose. Alors il a troqué sa Porsche contre une BX gris métallisée», sourit Armaroli. «Oui mais attention, une BX sport!», complète Battesti.

L'écurie Speed 06 va devenir un vague souvenir. Elle est dissoute en 1986, après que Pernod renonce à fournir ses propres moteurs. C'est la fin d'une épopée. «On ne pensait jamais qu'il allait faire de la politique. On pensait qu'il allait ouvrir un magasin», jure Gérard Renouf. Depuis, Estrosi

n'est monté que deux fois sur une moto. Une fois à Dijon, en 2006, pour une «Historic Race» où de vieilles gloires viennent démontrer qu'ils n'ont rien perdu. En 1977, c'est ici qu'il avait remporté sa plus belle victoire à Dijon, face à Agostini. Il est monté une autre fois en 2009, au circuit Paul-Ricard. «Pour des gens comme nous, qui avons connu la compétition, partir en balade sur une moto, ça n'a aucun intérêt», explique Armeroli. «C'est même dangereux: on pense plus à la façon dont on prend le virage qu'à s'arrêter au feu rouge.»

Christian Estrosi, Frédéric Armeroli et Jean-Charles Battesti, en 2006 | Avec l'aimable autorisation de Gérard Renouf.

De cette période, que reste-t-il? Un tempérament individualiste, fonceur, pugnace, qui s'est fait à la force du poignet. L'histoire d'un «motodidacte», la tête enfoncée dans le guidon, à qui l'on revoie cette image péjorative, bien qu'il ait cravaché pour s'en sortir. Ce qu'il en reste, c'est fin des illusions d'un génération, aussi. Car Estrosi est un ado des années 70. Une époque bénie où l'on ne risque pas la prison pour un excès de vitesse. Une époque maudite, également, où tous les copains meurent à vivre trop vite. «Ce qui compte, c'est de vivre avec passion», conclut Armeroli. Certains ont choisi la drogue, d'autres non. Certains ont choisi l'alcool, d'autres non. Certains ont choisi de se consumer et d'autres n'ont peut être pas eu le choix. Certains enfin ont choisi la politique: elle apporte une reconnaissance médiatique à la hauteur de sa vie d'avant, mais elle est certainement la plus violente des trajectoires.

Au fond, Gérard Renouf ne lui trouve qu'un problème, à son ami Estrosi qui, à 59 ans, vient d'être réélu à Nice aux municipales de 2014 et se présente aux régionales en région PACA à la fin de l'année. «Il a enchaîné la moto puis la politique. Il fonce, mais est-ce qu'il est vraiment dans la réalité? Par exemple, il ne regarde jamais la télévision. Je ne dis pas qu'il faut la regarder tout le temps, moi-même je suis pas fan. Mais pour sentir le pays, il faut quand même regarder la télévision...» Que reste-t-il alors? Peut être seulement des souvenirs. Et une Kawasaki 750 H2 bleu azur, sur laquelle Battesti nous ramène jusqu'à la gare de Cannes –pas plus de 70 kilomètres à l'heure en ville–, pour arriver sans griller un feu rouge mais en sens interdit devant deux policiers qui clignent à peine des yeux. Une Kawasaki qui n'a pas fini d'attirer les filles, apparemment.

Jérémy Collado

LAPRESSEENREVUE.EU

A Suivre...
La Presse en Revue