

Bernard Fau

Le show Fau

**Si aucune ligne de son CV ne mentionne ses titres ou accessits, Bernard Fau a pourtant accompli une intense carrière, toujours guidée où l'entraînaient ses rêves...
Portrait d'un homme vrai pas comme les autres.**

Texte **Michel Bidault** – Photos **R. Lohrer, G. Delio**, collection **B. Fau**

Compétiteur / acteur / réalisateur...



En 1995, Bernard devient acteur et partenaire d'Ornella Mutti dans le film *Pour Rire...*

LES GRANDES DATES

Né le 22 février 1953
à Suresnes (92)

Sur la piste

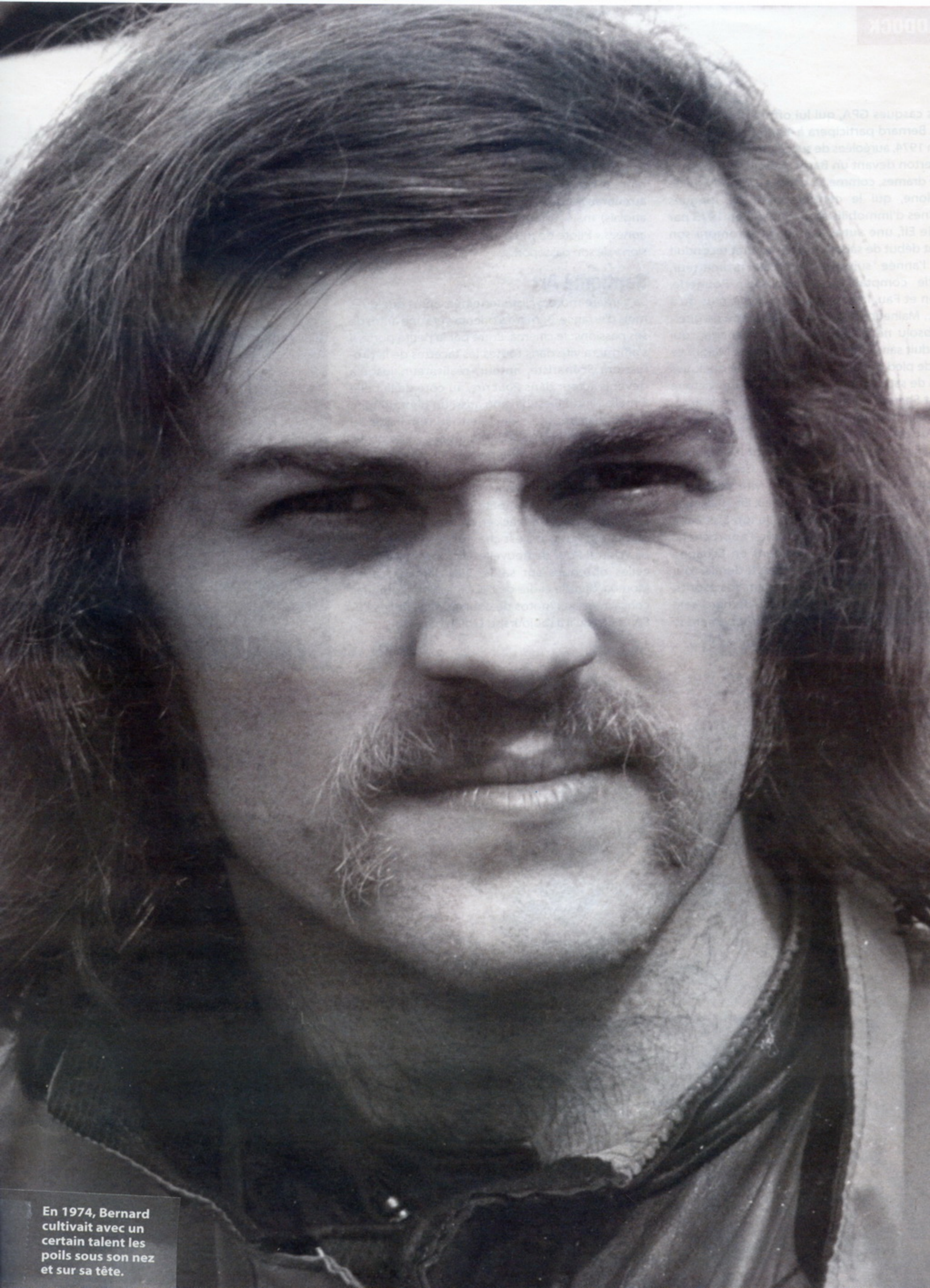
- 1971 Débute la compétition (Matchless G50)
- 1972 Première victoire à Annemasse (Ossa SPQ)
- 1974 Premier Grand Prix sur le circuit de Charade (Yamaha 350)
- 1977 Victoire 750 à Snetterton devant Barry Sheene (Yamaha)
- 1979 Premier pilote privé en 500 (Suzuki)
- 1982 Pilote d'usine Honda endurance
- 1983 Renoue avec les Grands Prix (10^e du GP d'Allemagne 250 cm³)
- 1985 Photographe sur le tournage de « Mauvais Sang » (Leos Carax)
- 1986-91 Photographe de plateau (Navarro, l'Insti'...)
- 1992 Photographe sur le tournage de « Les Nuits fauves » (Cyril collard)
- Depuis 1992 Réalisateur, acteur (« Pour rire »)

Bernard avait 15 ans en 1968, et les « événements » l'ont poussé vers une recherche précoce d'émancipation. L'ado qu'il était voulait devenir « un homme libre », imaginant qu'éclater le carcan familial serait le meilleur moyen d'y parvenir. Passer le permis moto aussi, et rejoindre la confrérie grandissante d'une bande solidaire à laquelle on pouvait adhérer sans être étudiant, intellectuel, ou fils de bonne famille. Dès l'année suivante, papier rose en poche, Bernard s'intronisera motard en acquérant un cadre de Norton 88. Au fur et à mesure, l'ossature sera enrichie : freins Münch, réservoir Manx, mégaphone triomphant et d'un moteur de Matchless G50. L'ensemble avait autant de gueule que son propriétaire de dettes, mais Bernard savait qu'il venait de franchir une étape importante de son existence en lui ayant trouvé un sens. Il allait devenir pilote. C'est donc sur la vieille anglaise qu'il franchit le pas à la Côte Lapize. Pas encore majeur, il fit un faux, Fau, pour obtenir licence sans l'accord parental. Par la suite, considérant la détermin-

tion du garçon, les parents finirent par accepter l'idée de trembler chaque week-end. À Montlhéry, le dépuclage se fit dans la douleur après une chute, mais de toute évidence, le rebelle avait trouvé sa voie. La Matchless remise sur roues, le futur champion écumera les runs chronométrés avec de bons résultats, mais la sagesse préconisait de passer aux japonaises, sans lesquelles toute progression semblait illusoire. Pour Bernard, ce fut un arrache-cœur de se séparer d'une si belle machine liée à ses transgressions de jeunesse, mais les exigences de la course laissant peu de place aux regrets, et c'est donc sur Aermacchi et Ossa SPQ qu'il commencera à se faire un nom. Après avoir échappé au service militaire (autre objectif absolu de l'éternel insoumis!), Bernard tentera sa chance en Coupe Kawa et critérium 750. Classé troisième au général sur la H2, il était logique de passer à l'étage supérieur. Le temps de ruiner copains et petite amie dévouée, on retrouvera l'obstiné sur une TZ 350 ex-Chevallier, bien décidé à conquérir le monde. Épaulé également par la direction



Toute la détermination dans le regard du pilote. Assen, en 250 cm³...



cardes GP, ou l'un de
Bernard participera
1974, sur les de
tion devant un B
drame, comme
me, qui se
n d'insolite
Et, une fois
l'out de se
l'année, se
le temps
n fait
Mort
seuls ne
but sont
de glo

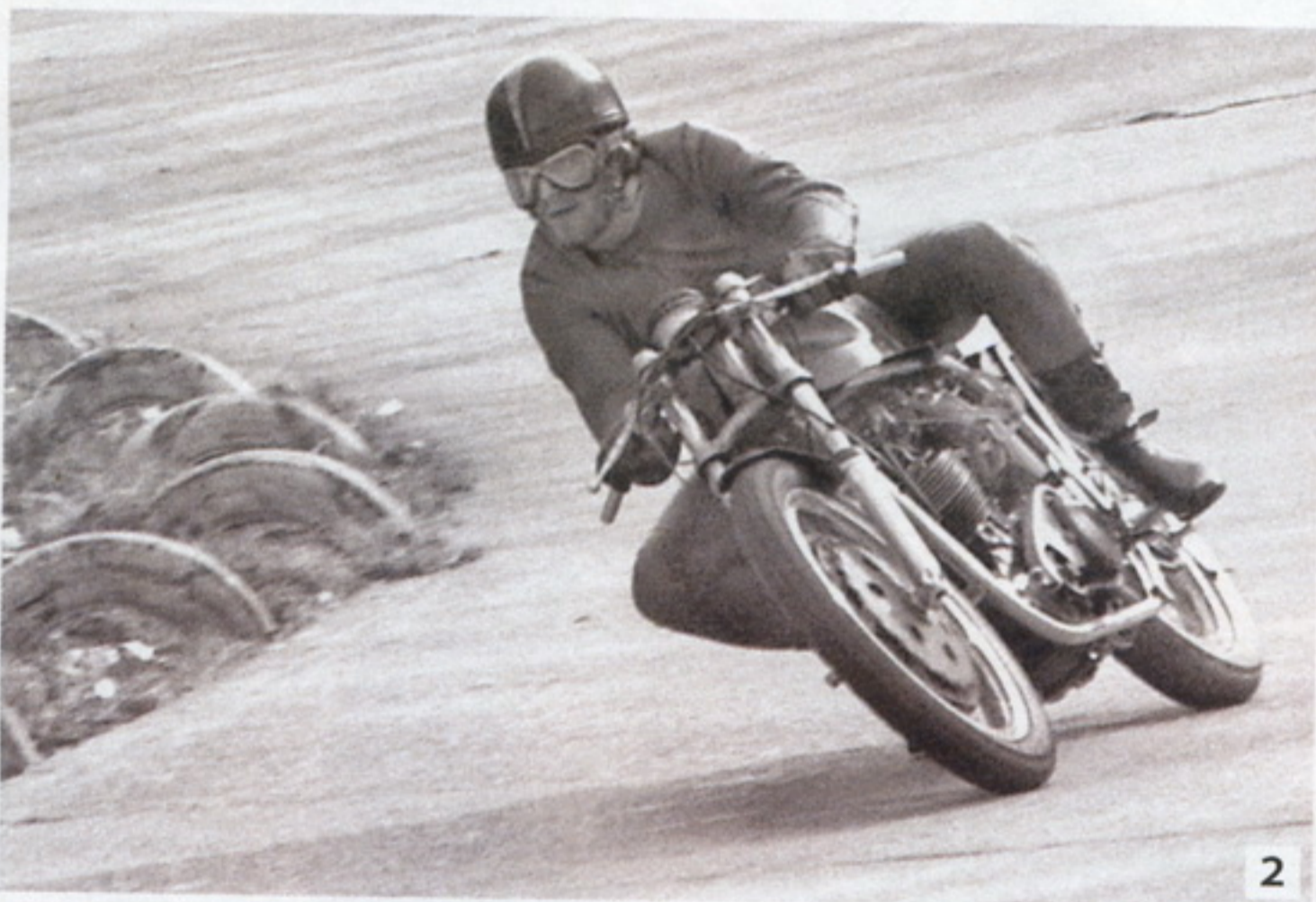
En 1974, Bernard cultivait avec un certain talent les poils sous son nez et sur sa tête.

► des casques GPA, qui lui offrira une deux-et-demi, Bernard participera à 43 courses durant la saison 1974, auréolées de succès, telle sa victoire à Snetterton devant un Barry Sheene tout surpris, ou de drames, comme sa chute au Grand Prix de Barcelone, qui le contraindra à de longues semaines d'immobilisation. Engagé en 1975 par l'écurie Elf, une autre gamelle interrompra son brillant début de saison, mais le contrat reconduit pour l'année suivante semblait prometteur. L'écurie comptait trois surdoués: Rougerie, Coulon et Fau, la concurrence n'avait plus qu'à subir... Malheureusement, son étiquette de guerrier absolu ne plaisait guère au manager, qui l'éconduit sans autre forme de procès. Malgré ce coup de pied de l'âne, Bernard trouvera quelques motifs de satisfactions, comme une autre victoire devant Sheene (à Assen cette fois), et la désintégration au bout de trois mois du team qui l'avait viré! Après un passage en mondial 750 sur une Kawasaki usine, Bernard Fau atteint la catégorie reine sur une Suzuki compé-client. Gravissant les échelons quatre à quatre, il fut vite considéré comme le meilleur privé du plateau. En 1979, malgré ses nombreuses places dans le top 5, aucune usine ou sponsor d'envergure ne l'approchera. Dépité après un terrible accident en Espagne (auteur de la pole, un vol plané dans le dernier tour l'amènera à constater, en reprenant ses esprits, que sa 500 est coupée en deux!), Bernard sera contraint à ne plus suivre qu'épisodiquement le

Continental Circus, pour s'en éloigner définitivement le dernier bouton de culotte englouti. Il n'empêche que tous ses rêves furent réalisés. Appartenir à l'élite mondiale de la vitesse, de l'endurance (il courut sur les Honda officielles), participer aux épreuves les plus dures (Macao et short circuits anglais), mais surtout d'avoir eu d'écrit de longues années « Pilote de moto », devant la case « profession » de son passeport...

Septième Art

Sa carrière motocycliste terminée, après quelques mois d'errance, Bernard s'orienta vers une autre de ses passions: le cinéma. Entré par la petite porte, il s'affirmera vite dans toutes les facettes de la profession. Scénariste, auteur, réalisateur, jusqu'à devenir acteur dans *Pour rire*, au côté de la belle Ornella Mutti! Il est devenu aussi un photographe de plateau réputé. Son talent se remarque en observant ses clichés réunis dans l'ouvrage qu'il a consacré au film *les Nuits fauves*. S'il n'a pas abandonné la moto (il roule chaque jour sur la route et a repris le sentier des circuits), il pratique également le deux-roues de compétition... Sans moteur! Devenu un véritable crack en courses de vélos, l'ex-gladiateur à moto s'est changé en rétiaire de la bicyclette! Pour de nouvelles victoires, ajoutées à celles obtenues sur sa TZ 350 Yamaha cadre Morena, dans le cadre de L'ICGP et VMA, formules consacrées aux motos de courses des années 70-80. Celles qu'il a toujours su si bien mener... ■



1. Le repos du guerrier. Jolie blonde et lauriers. Nogaró en 1973...

2. Première intrusion sur piste sur la G50. Le moral pour principal sponsor!

3. Sur le circuit de Dijon, en 1977, entre Agostini et Steve Baker. Que du beau linge!

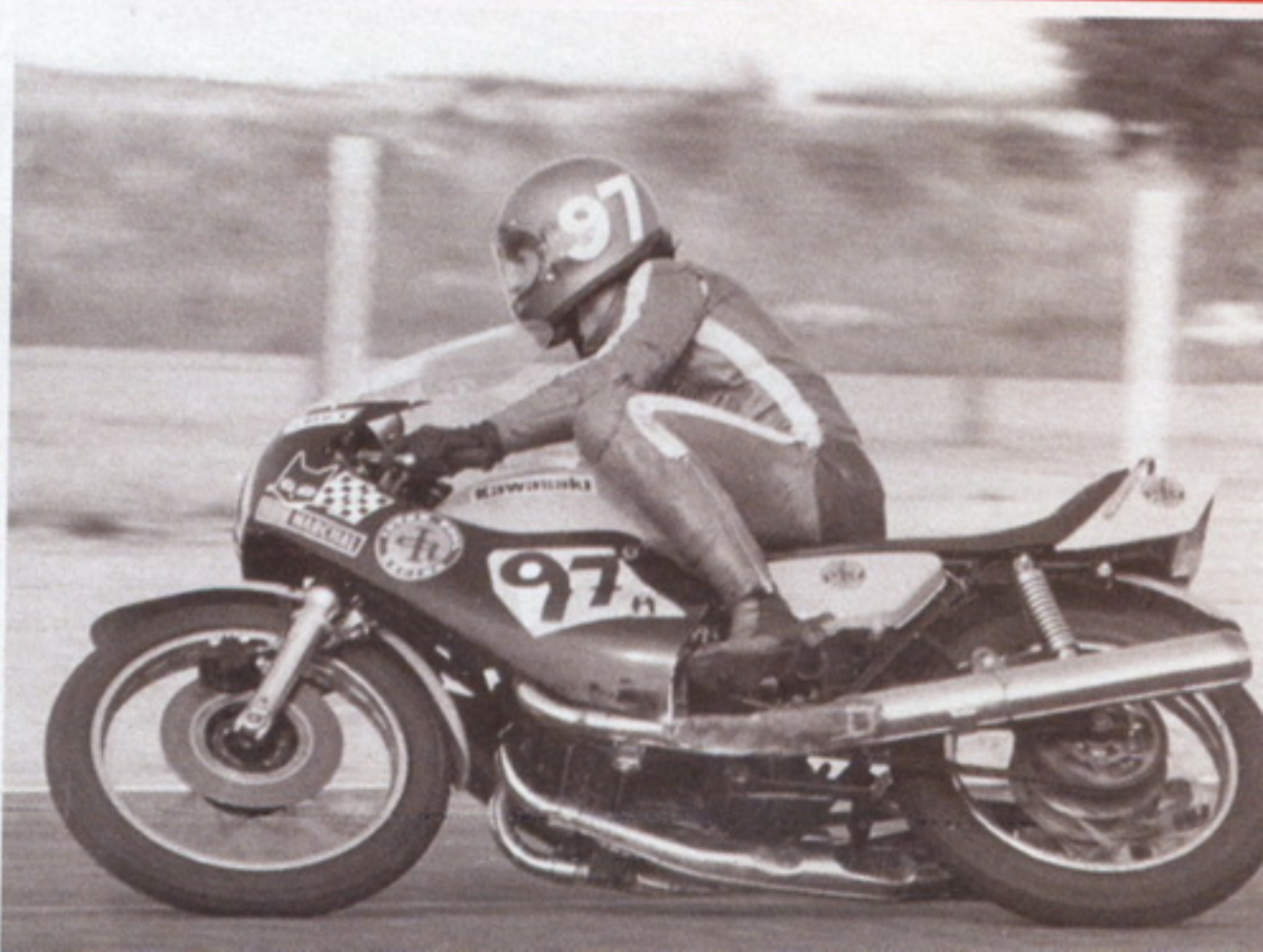
4. Sur la Kawasaki H2, Bernard obtiendra d'excellents résultats...

5. Considéré comme meilleur privé en 500, Bernard, entre casses et chutes, n'a jamais quitté le top 5...

6. À Mallory Park en 1974, entouré de Ballington, Pons et Sheene. Bernard a toujours eu les plus grands pour adversaires...

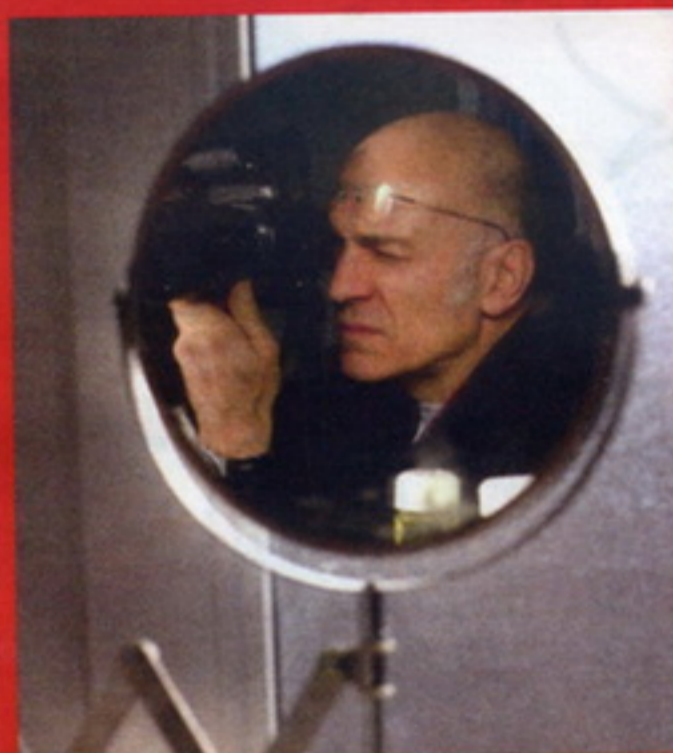
7. 2013, Bernard Fau gagne encore! Une victoire supplémentaire sur 350 TZ Yamaha, et coupe du vainqueur remise par Christian Sarron en personne!

8. Pilote d'usine Honda... Un rêve de plus réalisé!



Il était une fois le Continental Circus

Mobilisation générale! Bernard Fau tourne actuellement un long-métrage, relatant le parcours des pilotes français depuis le début des années 70. Pour mener ce projet à bien, une chaîne de solidarité s'impose. Éclairage du pilote/réalisateur.



C'est le titre d'un film, en cours de tournage, qui raconte une période du Continental Circus des seventies, la French Generation, au travers d'un de ses acteurs, âgé de 60 ans, Bernard Fau, et son retour en piste. L'aventure se déroule en Europe, sur certains circuits appartenant à la légende, et c'est le présent, et sa part d'imprévu, qui nous renvoie au passé par les biais des images et des voix. La saison se termine à Aragon, en octobre 2013. La première partie du projet a pu se faire grâce au soutien de la FFM, la Mutuelle des motards, Yamaha France et autres particuliers, mais le budget n'est pas encore bouclé, et pour finaliser le film (post-production et achat des droits de diffusion des archives de l'INA), une souscription va bientôt être mise en place sur le site www.touscoprod.com

Toute la musique que j'aime

« Adolescent, j'écoutais les Beatles, Pink Floyd et Bob Dylan, mais aussi le hurlement de la Honda 6 de Mike Hailwood. Au cinéma, je me précipitais pour voir en boucle le film *Continental Circus*, relatant le parcours héroïque du coureur privé Jack Findlay. En 1974, le rêve est devenu réalité: je suis au départ de mon premier Grand Prix, à Charade, sur la même grille que Jack. Peu à peu, je me hisse parmi la French Generation, Pons, Rougerie, Chevallier, Léon, Choukroun et les autres. J'ai (miraculeusement) survécu à cette époque des circuits bordés de rails et de si peu de paille... En 1983, Jacques Bolle, le futur président de la fédération, fait gagner la moto française, la Pernod, au GP d'Angleterre. En ce qui me concerne, après une saison désespérée sur une moto vierge de sponsor, je raccroche le cuir... 2013, le rêve se réveille, et, à 60 ans, le désir de rattraper le temps perdu me pousse comme un démon de midi. Entre-temps, un autre espoir a mûri, celui de réaliser le film qui raconterait

l'aventure d'une poignée d'hommes, possédés par une passion et confrontés à la réalité de la compétition aujourd'hui et de ses enjeux. Comment être et avoir été? Revisiter le passé grâce au présent en action, tel est l'enjeu et la ligne directrice du projet. Reprenant la route des circuits pour un revival du Continental grâce à l'ICGP (International Classic Grand Prix) créée et organisée de main de maître par Éric Saul, j'ai eu la chance, à ce jour, de rester sur mes deux roues et faire qu'ainsi le film puisse avancer. D'une durée de 2h30, au minimum, il sera constitué, environ, d'un tiers d'archives de l'INA, un tiers d'interviews en situation des protagonistes (pilotes, journalistes, photographes, préparateurs) et le dernier tiers sur la saison 2013 (une dizaine de courses, de Cadwell Park, à Rijeka en passant par le Castellet, Aragon, Magny-Cours, etc.) Le cinéma et la compétition moto ont un point commun, celui d'exiger une certaine somme d'argent pour avoir une chance d'obtenir un résultat satisfaisant. Aujourd'hui, grâce au Web et aux réseaux sociaux, vous pouvez participer activement à la production de ce film. J'aimerais que ce projet, où le passé et le présent se mêlent pour parfois se confondre, vous intéresse. Qu'il vous montre la compétition moto, ceux qui l'ont faite et la font encore, avec la simplicité et la proximité qui étaient de mise dans les paddocks. Du temps où ils étaient ouverts au public, du temps où les pilotes privés pouvaient s'engager librement à un Grand Prix, du temps du Continental Circus... C'était avant la mondialisation. Merci et à bientôt. »

Bernard Fau (stradaprod@gmail.com)

