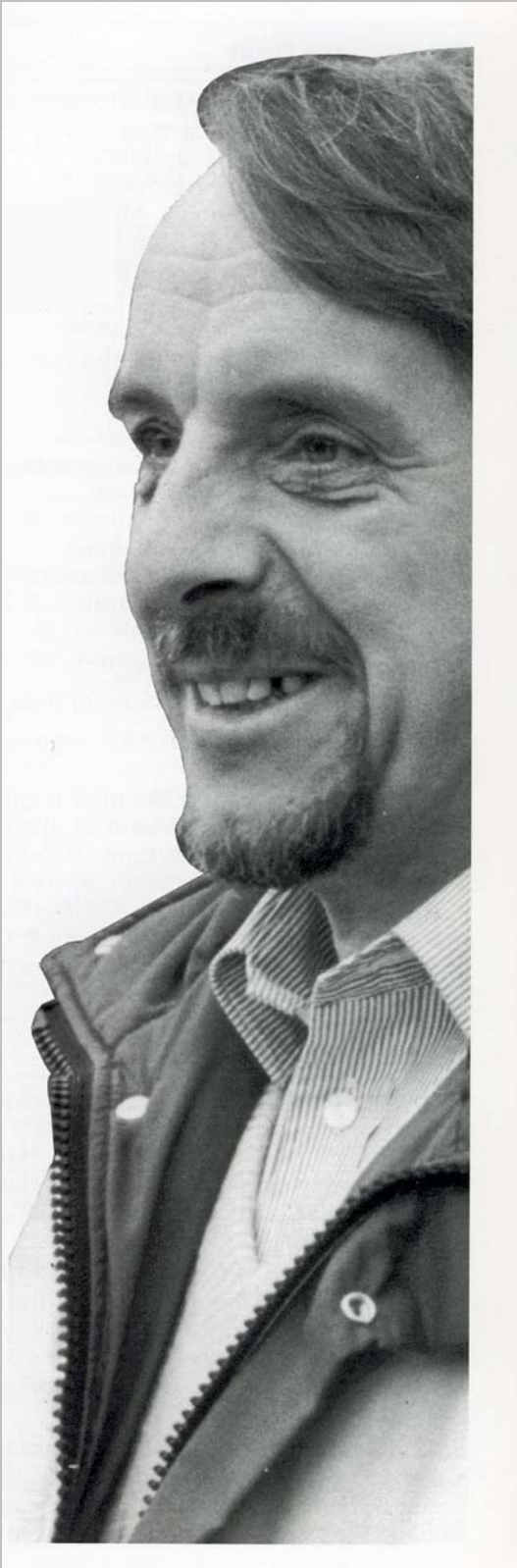


## Daniel Fausel : habitant du milieu du monde

*Par Michel Busset (Rallye 92 – Championnat Suisse)*



Où se terre le milieu du monde ? Les Vaudois vous diront que c'est à Pommaples, très précisément au pied du Moulin Bornu. Les eaux qui le baignent hésitent ; une partie d'entre elles vont se jeter dans la Venoge, puis dans le Léman, enfin dans le Rhône et la Méditerranée. L'autre va prendre le chemin de l'Orbe, du Rhin et de la mer du Nord. Tout ce que le sport automobile helvétique compte de pratiquants, pilotes, dirigeants ou organisateurs, vous répondront que ce serait plutôt à Berne, à la, Wasserwerksgasse 19, 2ème étage. C'est là que surnage, à la verticale de l'Aar, et entre vingt piles de dossiers entassés les uns sur les autres, le bureau de Daniel Fausel, le responsable du service sportif de l'ACS. Aux yeux de certains, qui n'hésiteraient pas à lui donner de l'ayatollah comme on donnait du Monseigneur aux temps passés, il ferait même la pluie et le beau temps...

L'allusion doit lui être familière ; elle ne provoque en tout cas pas, chez Daniel Fausel, le plus petit mouvement de sourcil. «Je sais, je sais... C'est ce qu'on dit. Il est vrai que tout ce qui peut concerner, de près ou de loin, le microcosme du sport automobile passe sous mes yeux, qu'il s'agisse du suivi des licenciés, du contrôle des dossiers préparés par les organisateurs, de la gérance des classements, des règlements à présenter à la Commission sportive nationale (CSN) ou encore des contacts avec la Fédération internationale. Et sans doute, de par la position, hautement stratégique, que j'occupe depuis 1966, ai-je fini par avoir quelque influence sur la marche de ce sport dans le pays. Il serait vain de le nier. Mais il ne faut pas tout mélanger. Les décisions d'importance, ce n'est pas moi qui les prends, c'est la CSN et elle seule. Les pilotes, qui s'adressent souvent à mon service, l'oublient par fois. Comme ils oublient que le sport automobile est tel un grand jeu de société, avec beaucoup de partenaires, et qu'il est impératif que tout le monde en respecte les règles. Mon rôle est d'y veiller.»

Il n'empêche que le reproche est souvent fait à Berne, et Daniel Fausel est généralement le premier visé, de trop de rigidité. «Il n'y a en l'occurrence pas de fumée sans feu. Et je comprends que la souplesse ne soit pas la qualité qu'on nous prête le plus volontiers. Mais ceux qui nous taxent de rigidité bornée seraient les premiers à nous fustiger si l'on se mettait à interpréter à tout propos, voire à louvoyer. La vérité, c'est qu'il ne peut y avoir de cas particuliers. Nous sommes imperméables au poids que peuvent représenter la notoriété d'un pilote ou

l'importance d'un organisateur. Les règles sont identiques pour tout le monde. L'argument de l'argent n'a pas cours lui non plus, c'est une évidence.»

«Un exemple est resté célèbre. Il y a déjà un certain nombre d'années, Roland Salomon avait perdu le titre de champion suisse de Formule 3 pour ne pas s'être inscrit dans les délais à la course de côte du Marchairuz. Fallait-il lui accorder un passe-droit, sous prétexte qu'il jouait gros ? On ne l'a pas fait et on a eu raison. Si on avait eu cette faiblesse, il aurait fallu abolir dans la foulée toute notion de délai d'inscription et, comme aurait dit de Gaulle, c'eût été le début de la chienlit. Quant à agir sous le manteau, dans certains cas effectivement dommageables pour l'équité sportive, n'y songeons pas ; celui qui bénéficierait d'une telle largesse serait le premier à le crier sur les toits...»

Daniel Fausel, curieusement, n'a jamais été détenteur d'une licence et son père lui avait tracé un tout autre sillon. «Il était quincaillier à Saint-Imier et c'est tout naturellement que j'ai fait un apprentissage dans une quincaillerie de Moudon. Ensuite, j'ai filé en Allemagne pour acquérir une solide connaissance de la langue de Goethe. Et c'est là que mon destin a obliqué. Sachant que je me passionnais pour la course automobile, mon paternel m'envoyait chaque semaine la *Revue Automobile*. Un jour, j'y ai découvert une annonce de l'ACS. J'ai vite fait un saut de puce à Berne pour me présenter à M. Curt Schild et, sans doute grâce à mon bilinguisme, j'ai été engagé. J'avais 21 ans.»

Daniel Fausel, depuis, n'a jamais songé à changer d'horizon.

«Faire son métier de ce qui n'était qu'un hobby n'est en général pas une opportunité qui se présente deux fois... Cela dit, n'allons pas croire qu'il suffit d'œuvrer dans un domaine qu'on aime pour vivre dans la félicité des satisfactions chaque jour renouvelées. J'ai aussi eu droit à mon lot de frustrations. Le chapitre ne concerne pas tellement mes rapports avec les pilotes ; s'il y a parfois quelques éclats, tout finit toujours par s'arranger. Non, mes déceptions concernent avant tout des projets dans lesquels je m'étais fortement impliqué et qui ont échoué, ou fortement dérivé. Ce fut le cas du groupe N. La Suisse avait eu le privilège de travailler sur le dossier avec les représentants de trois grands pays constructeurs, l'Allemagne, la France et l'Italie. Tous nos efforts ont tendu à ce que ce groupe reste à la portée des amateurs et qu'il y ait suffisamment de garde-fous pour que les constructeurs n'y mettent pas le nez. On sait ce qu'il en est advenu. Une Coupe FIA, assimilée à un Championnat du monde du groupe N, a été créée et les grandes marques, inévitablement, s'y sont intéressées... Le groupe N aurait dû rester fidèle à sa vocation d'origine, comme c'est le cas du groupe N-CH. Si nous avons fini par ne plus imposer ce dernier en rallye, c'est parce que le Championnat suisse fait plusieurs étapes à l'étranger et qu'au-delà des problèmes pratiques que cela posait, il fallait aussi que nos pilotes puissent s'étalonner par rapport aux références étrangères. Je craignais ce passage du groupe N-CH au groupe N-FISA et je constate qu'il n'y a pas eu le moindre problème. Sauf du côté des portemonnaies...»

Daniel Fausel regrette aussi que le Code sportif international soit consacré à 90% aux courses en circuit eu que les règles applicables à la côte et au rallye doivent le plus souvent procéder d'interprétations. «Nous sommes quelques-uns à avoir travaillé pendant trois ans sur une réforme de ce code, mais la FISA, ou plutôt M. Balestre, a jeté le bébé avec l'eau du bain sans autre concertation.» Daniel Fausel en fut d'autant plus contrarié qu'il aurait plutôt les yeux de Chimène pour le rallye et ses ambiances si particulières. «C'est vrai, j'aime cette discipline, même si son devenir n'est pas sans me faire souci. C'est incontestablement le volet le plus exposé du sport automobile. La tolérance n'est plus ce qu'elle était et il suffirait d'un prétexte, d'un accident grave, pour que se déclenche une avalanche d'interdictions de toute nature. Les gens du

rallye doivent en tenir compte. Les pilotes ne sont pas les derniers concernés ; ils savent, mais oublient souvent que les reconnaissances sont sources de nuisances souvent mal acceptées et c'est à eux de les réduire au minimum. De même, tant en Championnat d'Europe qu'au niveau des Championnats nationaux, l'avenir, et l'intérêt sportif de la spécialité, appartiendra à des voitures moins performantes et moins coûteuses. Dans cette optique, la Coupe suisse 2 litres que nous allons mettre sur pied en 1993 n'est pas sans arrière-pensées. Elle préfigure sans doute ce que seront les Championnats de demain. Et pas seulement en Suisse. »

