

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Band: 33 (2006)
Heft: 1

Artikel: Un coureur automobile devenu une figure culte : Jo Siffert sur grand écran
Autor: Wey, Alain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-912389>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

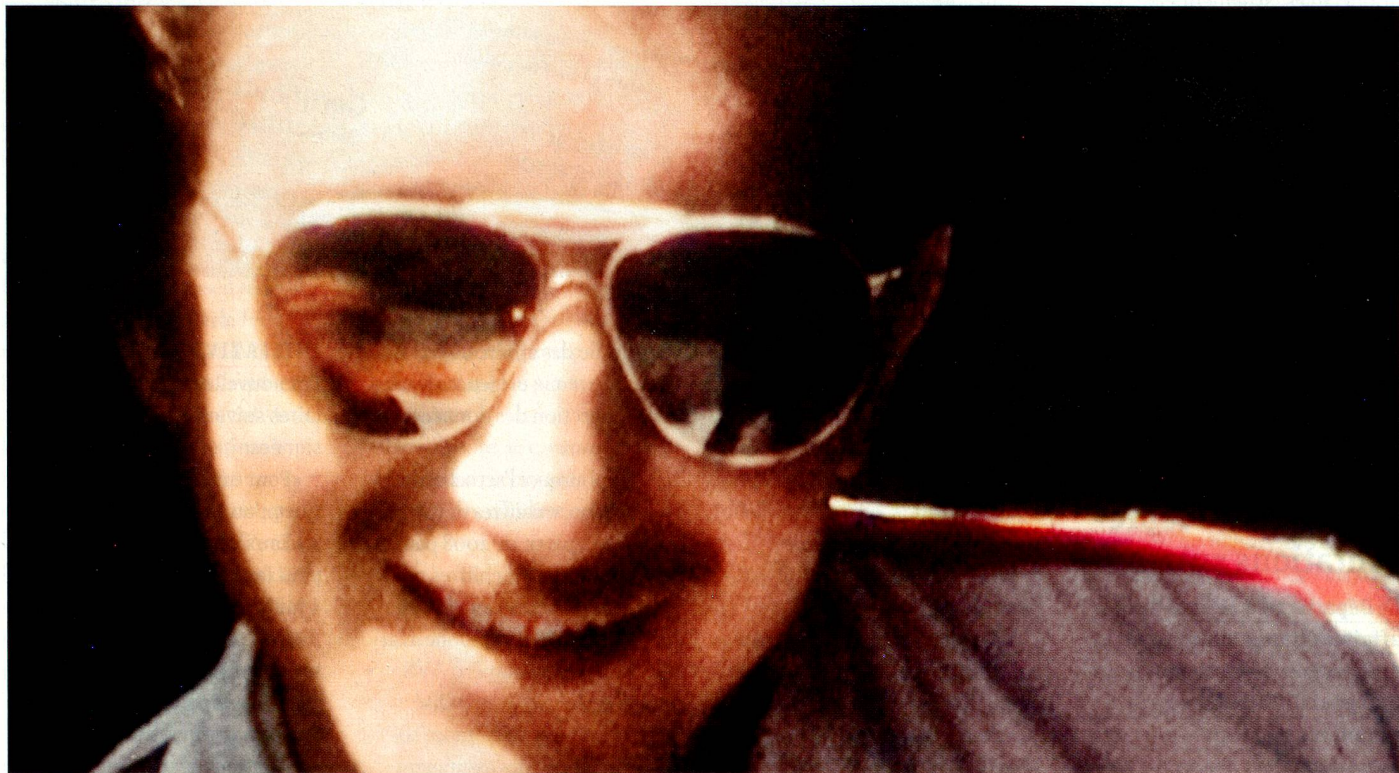
Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Jo Siffert sur grand écran.

Parti de rien, il devint l'un des plus grands pilotes de course automobile de tous les temps. Le fribourgeois Jo Siffert vécut à 300 km/h. Un film documentaire retrace son destin flamboyant et tragique. En piste sur les traces d'un héros mythique. Par Alain Wey

à Syracuse. Jo Siffert est un des rares pilotes à courir en indépendant: il a créé son équipe, le «Jo Siffert Racing Team», récompensé cette même année par l'Association des Pilotes de GP. Il rivalise avec les pilotes d'usine et réussit à battre par deux fois le champion du monde de l'époque Jim Clark (Enna, 64/65). Dès 1964, il commence les courses d'endurance en voitures



Jo Siffert en 1968: «un gentleman charmant et charmeur».

Une épopée dans la veine du film «Rocky». Une vie étourdissante sur les paddocks du monde entier. Une volonté de fer et un virtuose de la course automobile. Le pilote fribourgeois Jo Siffert était tout cela et bien plus à la fois. Il vécut et est mort pour la course. Alors que le film documentaire «Jo Siffert, Live Fast – Die Young» le célèbre sur une musique pop des sixties, le pilote de Formule 1, disparu il y a 34 ans, court encore et toujours dans la mémoire collective.

Fonceur, courageux, il mis tout en œuvre pour atteindre son rêve d'enfant: devenir pilote de Formule 1. Jo Siffert réussit avec panache et humilité. Mais alors qu'il n'avait jamais été aussi performant et populaire, le destin décida de couper court à sa formidable ascension vers les sommets du sport automobile. En 1971, sur le circuit de Brands Hatch en Angleterre, lors d'une course de F1 en l'honneur du champion du monde Jackie Stewart, Jo Siffert est victime d'un accident mortel à l'âge de 36 ans. Toute la Suisse le pleure et plus de cinquante mille personnes assistent à son enterrement à Fribourg. La légende faisait place au mythe.

Parti de rien, il a dû se battre dès son plus

jeune âge. Né à Fribourg en 1936, Joseph Siffert, dit Seppi (diminutif de Joseph en suisse-allemand), s'invente un parcours à l'image du funiculaire qui relie la basse à la haute ville. «Déjà tout petit, il voulait devenir coureur automobile, raconte sa sœur Adélaïde. Le déclin s'est produit lorsque mon père l'a emmené au Grand Prix de Berne à Bremgarten en 1948.» Issu d'une famille pauvre, il sera tour à tour chiffonnier et ramasseur de douilles, avant de faire un apprentissage de carrossier. Son but est clair, les moyens financiers font défaut. Seppi parcourt la Suisse romande en quête de voitures accidentées qu'il restaure et revend. Il débute par des compétitions de motos, puis de side-cars en Europe en tant que copilote dans le panier. Son courage et sa rage de vaincre deviennent réputés. A 24 ans, il s'achète à force de dur labeur une Formule Junior et part avec deux mécaniciens, Michel Piller et Jean-Pierre Oberson, faire le tour des circuits d'Europe. Très vite, ce vagabond de la course, qui couche et mange dans son camion avec ses mécaniciens, remporte des compétitions. Il passe à l'échelon supérieur: la formule 1.

En 1963, il remporte son premier Grand Prix

sport prototypes, discipline dont il deviendra le maître. En Formule 1, la chance sourit à Seppi: le mécène anglais Rob Walker le prend dans son écurie. Walker disait de son poulain qu'il était «l'un des plus grands pilotes de course de notre temps, aussi bien en prototype qu'en monoplace». «Très sportif, il ne se mettait jamais en colère, sauf si la voiture allait mal alors qu'il pilotait bien, écrivit Walker. Tel un lion furieux, il s'essayait alors dans le stand, mais au bout d'une demi-heure il reprenait son attitude naturellement gaie, entrecoupée de quelques «merde alors!»»

L'épopée de Siffert s'inscrit dans une période charnière du sport automobile: «à mi-chemin entre un sport de gentlemen et un sport de professionnels», souligne Jacques Deschenaux, biographe et ami du pilote. Qui ajoute: «chaque année, il y avait 4 ou 5 morts». Seppi ne tenait pas en place et courait aussi bien en Formule 1, en Formule 2 qu'en prototypes (Porsche). Pilote complet, il ne prenait pas de repos lorsqu'il rentrait sur Fribourg où il avait ses affaires, son garage et un hall d'exposition avec les marques Porsche et Alfa Roméo.

Quel pilote était-il? «Un virtuose, catégorie

attaquant, analyse M. Deschenaux. Chaque fois qu'il s'est retrouvé au volant d'une bonne voiture, il a fait des résultats! En prototypes, il a été le plus grand pilote d'endurance de l'histoire avec, peut-être Jacky Ickx. En F1, la dernière année, ça a vraiment marché avec la victoire en Autriche, la 2^e place au Grand Prix des Etats-Unis quelques jours avant son acci-

connu l'épopée de Jo Siffert, contée par sa grand-mère, mais était fan de l'autre grand Suisse de la F1, le Tessinois Clay Regazzoni. «C'est une histoire très américaine: quelqu'un qui part de rien et réussit à réaliser son rêve par ses propres moyens. Bien que la fin soit tragique, je pense qu'on a besoin de telles histoires: il est bon de prendre des risques, il faut être

courageux et faire les choses avec enthousiasme!» Durant les entretiens avec les proches de Siffert, Men Lareida a constaté, chose plutôt rare dit-il, qu'il n'a jamais rien entendu de négatif!



Joe Siffert en 1967 après une course avec des amis et sur l'affiche du film (en bas).

dent. On parlait de lui comme étant un «mondialisable». Il donnait l'impression qu'avec une bonne voiture et une bonne structure, il aurait pu être un jour champion du monde!»

Grand ami de l'artiste Jean Tinguely, qui lui dédia une fontaine aux Grands-Places à Fribourg, Jo Siffert étaient un gagnant, un meneur entouré de copains qui l'aiderent à atteindre son but. Son aura mondial fut telle que le réalisateur du film «Le Man» (avec Steve McQueen) lui demanda de fournir les véhicules pour la bonne marche du projet. Bilingue, il fut un véritable héros national. «Un gentleman charmeur et charmant», disait Rob Walker. Parler de mythe en évoquant Jo Siffert est légitime: tel un héros de la mythologie grecque, il accomplit bien des exploits avant qu'un 24 octobre 1971, les dieux ne décident de s'en mêler.

«On pourrait peut-être le comparer à James Dean, raconte Men Lareida, réalisateur du film «Jo Siffert, Live Fast – Die Young». Mais je ne pense pas qu'il y ait eu d'autres sportifs avec le rayonnement de Jo Siffert. Il était unique. Il fascinait les gens. C'était un héros authentique et abordable.» Passionné de courses automobile depuis l'enfance, le Grison de 37 ans n'a pas

PALMARÈS

- 1957-59: courses de moto (champion suisse en 350 cm³ en 1959) et de side-car
- 1960: débuts en Formule Junior
- 1961: Champion d'Europe (officieux) de Formule Junior
- 1962: débuts en Formule 1, 96 GP disputés jusqu'en 1971; 2 victoires (Angleterre en 1968 à Brands-Hatch et Autriche en 1971). 3 victoires

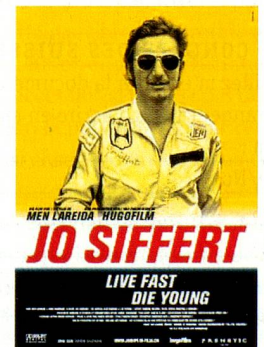
COUP DE PROJECTEUR

■ Seul film suisse présenté au Festival de Locarno en 2005, «Jo Siffert – Live Fast, Die Young» retrace l'épopée du légendaire pilote avec de très beaux documents d'archive. On y retrouve les témoins de son irrésistible ascension: les mécaniciens, Jean-Pierre Oberson et Heini Mader, sa famille (sœur,

hors-championnat (Syracuse 1963, Enna 1964 et 65). Meilleure saison: 4^e au championnat du monde des conducteurs en 1971

- 1968/71 : pilote officiel Porsche en Sport-prototypes. Porsche remporte le championnat du monde des marques de 1969 à 1971. 14 victoires en Championnat du monde: 24 heures de Daytona

1968, 500 miles de Brands Hatch 1968/69, 1000 km du Nürburgring 1968/69, GP d'Autriche 1968/69/70, 1000 km de Monza 1969, 1000 km de Spa 1969/70, 6 heures de Watkins Glen 1969, Targa Florio 1970, 1000 km de Buenos Aires 1971.



production et rappelle, de surcroît, les perles cinématographiques des années 60.