Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (2002)

Artikel: De Lausanne, Bâle et autres gares
Autor: Cuneo, Anne
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676281

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.08.2025

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

Anne Cuneo

De Lausanne, Bâle et autres gares

La gare de Lausanne est à cent mètres de la maison où je vivais lorsque j'étais enfant. Le soir, pour m'endormir, je me berçais du grincement des roues et du sifflement bref des locomotives, des voix qui évoquaient en plusieurs langues, par haut-parleur, des destinations banales ou inconnues. Il n'était pas rare, lorsque je m'endormais, que je rêve de villes lointaines: Munich, Vienne, Venise, Zagreb, Belgrade, Valence, Madrid, Paris, Dieppe ou Londres, Cologne ou Francfort. Il m'arrivait, pendant la journée, d'aller à la gare étudier l'horaire, d'arpenter les quais, de contempler quelque wagon-lit attardé. Un jour, je partirais, moi aussi, vers une de ces villes fabuleuses, cachées au bout du rail – des villes où tout serait à découvrir. La gare, c'était le point de rencontre des rêves entièrement tourné vers l'avenir. Aujourd'hui encore, je donne tous les avions du monde pour un train. J'ai toujours particulièrement aimé Lausanne parce que c'est une gare ouverte, d'est en ouest (ou vice-versa), et on peut contempler l'horizon, d'un côté comme de l'autre.

J'ai toujours préféré les gares ouvertes à celles en cul-de-sac, en dépit du fait que le cul-de-sac a souvent servi de prétexte à une splendide construction de fer, de vitres et de torsades. Pensez à la Gare de Lyon ou à la Gare du Nord à Paris, par exemple, avec leurs espaces Art-Nouveau, d'une incomparable harmonie. A celle de Paddington à Londres, avec son immense hall que traversent des dizaines de milliers de personnes chaque jour. A Central Station à New York. A toutes ces gares où tant d'histoires se sont faites et défaites. Même Genève garde son caractère de bout de course, bien que depuis des années les trains poursuivent jusqu'à l'aéroport. Et bien que l'architecture n'ait rien de particulièrement exaltant. On y a la sensation que la locomotive est adossée au bout du quai, qu'elle reprend son souffle contre les tampons.

Dans les gares comme Lausanne, rien de tel. Lorsque le convoi s'arrête, la locomotive est comme suspendue sous l'auvent – entre arrivée et départ. Et donne plus que jamais la sensation du temps. Les trains qui arrivent charrient notre passé, ceux qui partent vont par définition vers l'avenir.

Et les gares sont comme la vie: complexes.

Cela devient d'autant plus évident lorsque, ayant longé le Jura on se retrouve – mettons – à Bâle. Etre ou ne pas être dans un cul-de-sac, c'est la première question. Ici, les trains arrivent, et, sur le même rail parfois, ils repartent en avant, tournant le dos au lieu dont ils sont venus. Pas de cul-de-sac, alors? Pas sûr... Car d'autres fois, on est déplacés au cours de manoeuvres complexes, c'est un va-et-vient de wagons et de locomotives – on a la sensation d'aller de l'avant, mais on a tout de même changé de direction. Il y a une autre gare comme ça dans la région, celle de Delémont, qui n'a rien d'un cul-de-sac à première vue, mais qui en est bel et bien un. A Bâle, ce n'est pas aussi évident, du moins à Bâle CFF. Car ici, autre particularité, nous sommes à la frontière, et il y a deux gares l'une contre l'autre. Dans l'une vous êtes en Suisse, dans l'autre en France. Si lorsque j'étais enfant j'avais dormi à cent mètres de cette gare-ci, les trains auraient sans doute sifflé sur plusieurs mélodies. Car adossée à la Gare CFF, il y a la gare SNCF, un cul-de-sac sans équivoque, celui-là, à tous les niveaux. Dans le hall de la gare CFF, un indicateur vous guide: «Bâle SNCF», c'est au fond du couloir, après les journaux, le grand magasin, le buffet. C'est là que vous passez une ligne invisible – la frontière.

Et c'est fini. Ou plutôt, c'est le début du cul-de-sac.

Les lumières de la gare CFF se sont estompées. On est au royaume de la désuétude. Dans le hall, une affiche solitaire offre un «Pass Evasion» pour 80 francs français – on n'a pas jugé utile de la changer à l'introduction de l'euro. Ce qui fut le guichet des Chemins de fer français, la SNCF, est aujourd'hui le bureau des objets trouvés des CFF.

Vous passez le portail au-dessus duquel une inscription en lettres blanches vous annonce: FRANCE. Derrière, c'est le vide, les teintes fanées, le silence. On contrôle parfois vos passeports. Les murs de la salle d'attente sont lambrissés d'un bois sombre, magnifique. Mais même ce lambrissage fin XIXe siècle ne retranche rien à la tristesse de l'ensemble. Vous voulez le bar? Il est là. Fermé, depuis longtemps. Il serait pourtant plaisant, avec son comptoir 1930 d'un genre revenu à la mode aujourd'hui.

Si vous voulez aller faire un tour à Strasbourg ou à Mulhouse, il y a un automate à billets. Mis à jour, celui-là, il est en euros. Mais il n'accepte que des pièces. Il vend des billets pour la région, et pour Paris. Vous êtes bons pour payer, pièce après pièce, quelques dizaines d'euros pour Strasbourg, ou une centaine pour Paris. Et priez pour que l'automate ne se bloque pas juste avant la fin. Il n'y aurait personne pour vous aider. Côté cheminots français, le ton est à la résignation. «On leur a dit, mais les choses se décident à Paris, pas à Bâle.» Et personne n'explique pourquoi Bâle SNCF, avec sa demi-douzaine de quais, station de tête de grandes lignes internationales, est ainsi laissée à l'abandon.

Il ne reste qu'à espérer que Bâle SNCF ne mourra pas tout à fait. Car rien n'est plus triste qu'une gare qui s'éteint, et depuis quelques années, un peu partout, cette tristesse-là est à répétition. Grandes, et surtout petites, les gares se désertifient et disparaissent. Problèmes de rentabilité, peut-être. Mais ça n'arrange ni le confort, ni le plaisir du voyageur. Même si elle ne disparaît pas tout à fait, une gare réduite à quelques automates, sans guichet ni buffet, n'est plus qu'un corps sans âme. Et pour nous, les aficionados, les petites gares pleines de la vie du lieu où elles sont plantées sont en quelque sorte les légumes qui mettent en valeur le plat de résistance des grandes. Si elles sont supprimées, une partie de ce que les voyages ont d'inattendu, et par conséquent l'envie de voyager pour le plaisir, s'en va avec elles.

Car grandes ou petites, les gares où l'animation reste présente sont des points de rencontre où, entre passé et avenir, le temps un instant suspendu permet de vivre des moments uniques.

FIN