

# Le début et la fin des histoires

PETER BICHSEL

Je connaissais un cheminot – seul, célibataire, il ne parlait presque à personne – qui prenait le train tous les week-ends pour aller à Paris et, après avoir petit-déjeuné Gare de l’Est, reprenait le train dans l’autre sens. Il ne connaissait pas Paris, rien que la gare, rien que le chemin qui menait au restaurant de la gare, rien que sa place habituelle. D’ailleurs, il n’en parlait jamais; c’est quelqu’un qui me l’a raconté, et on serait tenté d’inventer des histoires sur cette anecdote, des histoires tristes, sentimentales: un souvenir, une nostalgie, un lien durable – oublions ça, mais les histoires de gares sont toujours sentimentales.

Il y a des usagers de gares qui ne prennent pas le train: des Italiens rêvant d’Italie, des retraités désœuvrés, des désaxés, des clochards, les buveurs de bière et les alcooliques de l’étape. La gare vous protège, le hall de la gare est couvert; ici, on n’est jamais seul, mais c’est ici que la solitude est la meilleure. Une gare intermédiaire, une étape, c’est autre chose – mais les étapes ont aussi leurs habitués, qui restent là, sur leurs petits bancs. Je me dis toujours qu’ils restent là, dans les gares d’étape, à penser aux gares terminus, comme ceux qui restent au bord du fleuve en pensant à la mer.

Les gares sont faites pour les humains. Elles ont des WC publics, rien de plus évident, et il est étrange qu’aujourd’hui, l’idée de gare et celle de WC publics soient inextricablement liées – des lieux pensés pour les besoins: la gare satisfait les besoins, les besoins les plus primaires: des cigarettes, des sandwiches, des gens.

Si les gares sont devenues des centres de l’activité humaine (quoi qu’on entende par «humain»), c’est évidemment dû aux chemins de fer. Mais si les gares sont faites pour voyager, elles ont aussi leur vie propre. Je me dis souvent que les rails sont seulement là pour mener les gens à la gare. En tout cas, mon vieux cheminot devait se dire la même chose.

Je connais des gens – des gens pauvres, des gens simples – qui n’ont pas d’appartement; à la place, ils ont l’abonnement général. S’ils ont froid, ils prennent le train; s’ils ont besoin de sommeil, ils prennent le train. Et ils ne vont pas de ville en ville, ils vont de gare en gare. Ils ne vont pas voir des amis, ils vont de buffet de la gare en buffet de la gare, et ils connaissent les noms des serveurs – ils passent des tripes de Genève aux tripes de Zurich. Ils se connaissent, ils forment une petite communauté, et on les reconnaît facilement au buffet de la gare: ils sont contents de se revoir, mais ils n’ont presque rien à se dire.

Ils ne parlent pas du lac des Quatre-Cantons, du Cervin et des chutes du Rhin, ils ne se racontent pas le festival Guillaume Tell – ils se disent seulement: tu te souviens, on s’est vus avant-hier à Chiasso. De temps en temps, on aimerait bien faire partie du groupe.

En tout cas, dans une ville sans gare – Cleveland dans l’Ohio, par exemple –, je suis déboussolé. Peu importe comment j’aborde une ville inconnue – en voiture, en vélo, en avion –, la première chose que je veux savoir, c’est où est la gare. On ne découvre une ville qu’en partant de sa gare. «Zurich», c’est d’abord et avant tout la gare de Zurich; et la gare de Lu-

cerne, en fait, c’est Lucerne. Les villes ont leur siège à la gare, c’est là qu’on peut lire leur nom; et ce nom-là dit bien comment elles s’appellent. Personne ne va à Goldau – on n’y va même pas en voiture –, tout le monde va à Arth-Goldau.

Et peut-être que les gares – l’idée me vient souvent – sont plus vieilles que nous, les humains. Ce sont les chemins de fer qui sont allés vers les humains, et non l’inverse. (Les aéroports sont plus jeunes que les humains.) Quand je prends le train, je ne pense pas à la technique et aux inventions, mais j’y pense quand je prends l’avion ou la voiture. L’humain est allé vers l’avion, il l’a trouvé, inventé. L’avion ne sera jamais une évidence, et si un jour il le devient plus ou moins, alors on le réinventera, on le métamorphosera et il deviendra encore plus incompréhensible.

Les rails se ressemblent toujours. Comme les gares. Voilà pourquoi les étrangers sont chez eux dans les gares: la gare ressemble à leur gare. Et les rails relient au monde. Ce chemin de fer-là mène à Rome, directement et sans détour, et sur toute la terre on reconnaîtra en lui le même chemin de fer.

Le mal du pays, la nostalgie, la fuite – partir, quitter ce lieu, ce sont encore les nostalgies de la gare – accomplies, inaccomplies, ça ne change pas grand-chose. Mais la fuite, la nostalgie sur les rails, ces rails qui nous ramènent au même endroit – une fuite bourgeoise avec prise de garanties.

S’il m’arrive, exceptionnellement, d’avoir besoin d’un aller simple, ma langue fourche au guichet; le mot «retour» est si naturellement intégré au nom de la gare que je commande un billet «Zurich, retour – simple». Quand on prend le train, on revient presque toujours.

C’est sûrement pour ça que les gares sont toujours un peu comme un terminus: on en part ou on en revient. Les étapes sont plutôt rares. A la gare, on est soit au début, soit au bout du monde. C’est le point de rencontre des âmes pleines d’espoir et des désespérés. Ce n’est pas pour rien que les désespérés sont là, assis derrière leur bière, à la gare, au bout du monde.

Sans gare, le monde n’a plus de début et il n’a plus de fin. Voilà pourquoi les gens qui ne prennent jamais le train luttent aussi pour sauver leur ligne de chemin de fer quand on veut la leur prendre. La gare est plus que le bâtiment commercial d’une entreprise de transports. Quand j’étais jeune, la gare était l’endroit où je me sentais le plus jeune au monde – il paraît que les vieux ne se sentent nulle part aussi vieux –, c’est le début, et c’est la fin.

Ce ne doit pas non plus être pour rien que les humains ratent toujours leurs aéroports. L’aéroport de Francfort, par exemple, m’apparaît toujours comme un désert, et je me demande très souvent ce que penseront les archéologues qui le découvriront dans quelques milliers d’années.

Pourtant, même dans des milliers d’années, on verra bien – je suppose – que les gares étaient des lieux de communication. Mais les centres commerciaux qu’on a mis sous les gares ressemblent déjà à des aéroports, et on commence à lisser certaines gares pour les transformer en aéroports. Alors on ne pourra plus les utiliser comme des gares, et peut-être que sans gares, il n’y aura bientôt plus de trains. (Peut-être que les gares ont accouché des trains.) Les spécialistes du secteur ferroviaire ont peut-être tendance à l’oublier.

Les buffets de la gare vraiment beaux, vraiment communs, ceux qui ont cet air que seuls les buffets de la gare peuvent avoir, sont de plus en plus rares. Ça rend les apatrides encore plus apatrides, mais ils ne sont pas les seuls: ils vont aussi nous manquer, à nous, les buffets de la gare, et avec eux, peut-être la gare elle-même.

Je parie que nous continuerons à raconter son histoire.

Titre complet: «Le début et la fin des histoires. Les gares: partir d’elles, vivre en elles». Texte inédit traduit de l’allemand par Alexandre Pateau.

## biblio

### Un monde sur le papier.

Huit courts récits, trad. par Alexandre Pateau, Ed. Œuvre suisse pour la jeunesse, 2025.

### La Démocratie totale

Chroniques, trad. par Laurent Vallance, Ed. de L’Aire, 2022.

### Histoires enfantines

Trad. par Gallimard, 1971, puis Le Nouvel Attila, 2014.

### Le Buson

Traduit par Alexandre Pateau, Ed. d’En Bas, 2017.

### Chérubin Hammer et Chérubin Hammer

Roman, trad. par Jean-Philippe Mathieu, Ed. Héros-limite, 2013.

### La Couleur isabelle

Chroniques choisies et traduites par Ursula Gaillard, Ed. d’En Bas, 2012.

### A la ville de Paris

Histoires trad. par Ursula Gaillard et Gilber Musy, Ed. d’En-bas, 1996.

Deux lundis par mois, retrouvez dans *Le Courrier* le texte inédit d’un·e auteur·e suisse ou résidant en Suisse, ou une traduction inédite d’un·e traducteur·trice de Suisse. Voir [www.lecourrier.ch/articles/inedit](http://www.lecourrier.ch/articles/inedit) Avec le soutien de Pro Helvetia, de la République et canton de Genève, de la Fondation Cœrtli, de la Fondation Pittard de l’Andelyn, de la Fondation Minkoff et de l’Association [\[chlitterature.ch\]](http://chlitterature.ch).



## bio

**PETER BICHSEL**, né le 24 mars 1935, est une figure intellectuelle parmi les plus populaires de Suisse alémanique. Nouvelliste et chroniqueur pour divers journaux, il nous a quittés le 15 mars 2025, à une semaine des célébrations prévues à Soleure pour saluer son 90<sup>e</sup> anniversaire. Le texte inédit que nous publions ici a paru dans l’hebdomadaire allemand *Die Woche* le 26 novembre 1981. Peter Bichsel officiait alors comme «écrivain municipal» de Bergen-Enkheim, près de Francfort-sur-le-Main, ville qui lui avait ainsi décerné sa plus haute distinction littéraire. On l’a souvent qualifié de «dernier grand écrivain suisse» (et même allemand), dans le sillage de ses amis Max Frisch et Friedrich Dürrenmatt – une image qui n’était pas pour lui plaire, lui qui fut le conteur des gens simples, la voix des laissés-pour-compte, lui qui aimait à affirmer, précisément, qu’il n’était pas un grand écrivain, car «les grands écrivains sont irresponsables», lui qui s’est engagé toute sa vie pour une certaine idée de l’humanisme, du dialogue ouvert entre les cultures et les religions. La biblio ci-contre liste ses titres traduits en français. *Le Courrier* a choisi de rendre hommage à Peter Bichsel en publiant ce texte entièrement inédit en français, exhumé par Alexandre Pateau aux Archives littéraires suisses de Berne. Alexandre Pateau travaille à une nouvelle traduction enrichie du *Laïtier* de Peter Bichsel, à paraître en 2026 chez Héros-limite. Il évoque dans un texte à lire sur notre site son travail sur *Le début et la fin des histoires*, sous-titré «Les gares: partir d’elles, vivre en elles». **CO**