Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (2002)

Rubrik: Invitation au voyage... en train

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: 29.06.2025

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

Invitation au voyage… en train.

Sept nouvelles par

Etienne Barilier

Peter Bichsel

Anne Cuneo

Anna Felder

Ulrich Knellwolf

Milena Moser

Peter Weber

Etienne Barilier

Le Gothard et les Pyramides

Les bâtisseurs de la pyramide de Chéops ont déplacé près de trois millions de mètres cubes de pierres. Quand un train traversera le tunnel de base du Gothard, il foncera dans un vide équivalent à cinq pyramides de Chéops. La différence, c'est que les anciens Égyptiens transportaient toutes ces matières au nom de l'esprit: parce qu'ils voulaient gagner l'éternité. Nous ne voulons que gagner du temps – une heure sur le trajet Zurich-Milan.

Bref, les anciens Égyptiens consacraient toutes leurs forces à compenser la mort, à conquérir la vie éternelle, à rendre hommage aux dieux dans une œuvre pure et gratuite. Et nous, à quoi nous servent nos travaux pharaoniques? À faire circuler plus vite les personnes et les marchandises, ou peut-être à transformer les personnes en marchandises?

Telle est la critique amère que nous adressons souvent à notre civilisation matérielle et matérialiste: ses constructions ne font qu'assouvir et creuser en même temps sa soif de vitesse, c'est-à-dire de croissance. Nous sommes aujourd'hui à l'ère des communications universelles et instantanées, des voyages virtuels. Pour que les voyages réels restent rentables, pour que les réseaux ferroviaires gardent leur utilité, ne faut-il pas contracter encore l'espace, ratatiner les distances à défaut de les abolir, afin que le «temps réel», en face du «temps virtuel», demeure concurrentiel? Le tunnel de base du Gothard n'est-il pas une imitation de l'Internet à haut débit? Au vingt-et-unième siècle, un train dans un tunnel, avec ses compartiments éclairés, est-ce autre chose que le succédané d'un message lumineux dans une fibre optique?

Et pourquoi pas! rétorquent les défenseurs de la modernité. Oui, le tunnel de base du Gothard est un effet d'Internet. Oui, ce travail pharaonique ne nous gagne pas l'éternité mais seulement un peu de temps. Cependant, notre énorme avantage sur les Égyptiens, c'est que le temps existe, tandis que leur éternité n'existe pas. La pyramide de Chéops ne sera jamais qu'une gigantesque pierre tombale scellant une vaine espérance. Le tunnel de base du Gothard ne nous fera gagner qu'une heure, mais une heure de réalité, une heure de vie et de travail, multipliée par les millions d'usagers à venir!

Qui a raison? Ceux qui jugent un tunnel plus utile qu'une pyramide et le temps plus vrai que l'éternité, ou les autres? Les matérialistes ou les spiritualistes? Les chantres du développement ou les critiques de la consommation? Je leur donnerais volontiers tort à tous les deux. Car ils

croient tous les deux que le Gothard est le contraire de Gizeh, et que tout nous sépare des anciens Égyptiens, à part le nombre de tonnes de pierre que nous déplaçons. Je crois au contraire que tout nous en rapproche, et les rapproche de nous.

Bien sûr, les Égyptiens tentaient d'arrêter le temps, et nous cherchons à l'accélérer. Ils priaient le dieu Amon, et nous le dieu Mammon. Peu importe, cependant. Par l'immensité même, la folie même de leur entreprise, les Égyptiens transcendaient leurs dieux. Et nous, à notre tour, nous transcendons les nôtres. Les travaux pharaoniques, anciens ou modernes, commémoratifs ou fonctionnels, dégagent une puissance autonome, qui se rit des intentions de leurs promoteurs. Leur immensité, leur gigantisme, leur monumentalité mêmes irradient un mystère unique, le mystère des possibilités humaines. Les travaux pharaoniques n'habitent pas seulement l'espace, ils le révèlent et le possèdent, en un vertige qui n'est pas simplement physique. Dans l'altitude des gratte-ciel les plus profanes, comme ceux du World Trade Center, nous ne pouvons nous empêcher de voir, comme dans la Tour de Babel, une volonté d'atteindre le ciel, la volonté d'être debout. Et lorsque ces gratte-ciel s'effondrent, ils entraînent dans leur chute infiniment plus qu'un symbole du capitalisme américain.

Au fait, la plus haute tour du monde, c'est aujourd'hui la cheminée de près de mille mètres de hauteur, qui, de Sedrun, descend au cœur de la galerie centrale du tunnel du Gothard. La plus haute tour du monde, pour travailler au plus long tunnel du monde! Comment ces ouvrages aux dimensions des œuvres de la nature n'exerceraient-ils pas sur notre imaginaire la même fascination que les gorges les plus profondes et les pics les plus sourcilleux? Non, une fascination plus grande encore. Les Alpes sont sublimes, sans doute. Mais ce qui, au cœur même de la nature, est aussi vaste qu'elle, et pourtant l'œuvre de nos mains, n'est-ce pas plus sublime encore? Nous sommes ce qui nous dépasse: voilà bien tout le mystère humain.

Bientôt, quelques minutes nous suffiront à franchir, en train, les cinquante-sept kilomètres du tunnel de base du Gothard. Personnellement, si je vis cette expérience, je ne profiterai pas de l'absence de paysage pour me plonger dans la lecture du journal ou pour surfer sur Internet grâce à mon ordinateur portable (tube virtuel dans le tube réel). Mais je crois que, durant ces vingt minutes de gestation dans la terre-mère, au ventre secret de la Suisse, je ne penserai pas non plus au temps gagné. Je penserai très fort à la Pyramide de Chéops; à la muraille de Chine, visible de la Lune; à la Tour de Babel peut-être; à celles de Manhattan sans doute. J'aurai l'impression, dans le calme de mon compartiment, de vivre l'aventure humaine, et de gagner quelque chose qui n'est peut-être ni le temps ni l'éternité, mais qui les vaut assurément.

FIN

Peter Bichsel

Voyages avec mon Lecteur Klaus Roehler

«L'ennui, avec les voyages en Transsibérien, c'est que petit à petit on en vient à parler à tous les passagers», me dit Otto F. Walter en automne 1963, «mais si vous tenez absolument à rencontrer Klaus Roehler, il ne vous reste qu'à vous accommoder de cet inconvénient - à côté d'autres, qui n'ont guère d'importance.»

Je lui expliquai que je n'avais aucunement l'intention de voyager en Transsibérien, et qu'il interprétait mal mon goût pour les histoires de Triboll s'il croyait que j'éprouvais le besoin impérieux d'en connaître l'auteur.

Il allait monter – Roehler bien sûr – dans le train à la deuxième gare, à peu près la première nuit, dit Walter, cependant il me conseillait de prendre quand même le train à Moscou. Roehler était certes d'une obstination constante – en ne montant par exemple par principe dans les trains qu'à la deuxième gare, – mais il ne fallait surtout pas laisser voir qu'on avait percé à jour ses habitudes, sinon il était capable d'en changer immédiatement. «Ne laissez pas voir que vous faites le voyage pour le rencontrer», dit Walter, «et empêchez-le par tous les moyens d'ôter ses chaussures au wagon-restaurant. Sans chaussures, il est imprévisible. Mais il ôtera ses chaussures. Vous ne pourrez pas l'en empêcher. Il sourira comme quelqu'un qui vient de se délivrer de souliers trop étroits, il se lèvera, tout tranquillement. Il dira une phrase en russe, et vous pourrez y reconnaître un seul mot, à savoir le mot porcelaine. Le wagon-restaurant n'aura plus ensuite un aspect bien en ordre, et vous supposerez a posteriori qu'il a parlé d'un éléphant dans un magasin de porcelaines. C'est pourquoi il est bon que vous preniez d'ores et déjà note de la traduction. Il aura dit: «J'étais porcelainier.»

Mais je ne voyagerai pas en Transsibérien, dis-je, et Otto F. continua: «La langue n'aura pas été non plus le russe, mais le thuringien, et en Thuringe on sait ce que signifie cette phrase, car si le mot porcelaine évoque l'idée de quelque chose de fin, de délicat et de fragile, on oublie que les porcelainiers sont de solides gaillards, qui doivent porter dans les fours, sur d'immenses palettes, des piles de lourdes assiettes.»

Je renonçai, bien entendu, au voyage, ou plutôt, je n'avais jamais eu l'intention de l'entreprendre. «Ça, c'est votre affaire», dit Otto F., «mais personne n'échappe à Roehler. Toujours, où que vous alliez, il montera au deuxième arrêt, et vous verrez, on s'y habitue.»

Depuis lors, je voyage avec Roehler. Quand je prends l'omnibus de Soleure à Zurich, il monte dans le train déjà à Deitingen. Quand je prends l'express, il ne monte qu'à Olten. Si je veux passer une journée tranquille, j'opte pour un train sans wagon-restaurant. Ce sont les seuls choix que je puisse encore faire, car il est inutile de vouloir jouer au plus fin avec lui, en recourant à des astuces. Une fois, par exemple, je ne suis allé que jusqu'à Deitingen, où je suis descendu. Mais il n'y avait pas de Roehler qui attendît le train.

Depuis que je connais Roehler, je n'arrive plus à travailler. J'ai dû renoncer à mon poste d'enseignant, j'ai donné ma démission de la commission du service dentaire scolaire, dont j'étais membre, je n'ai plus guère le temps de rencontrer mon ami Otto F., et il ne sait rien de mes voyages avec Roehler.

Au jardin zoologique de La Haye, j'ai observé un jour un petit chimpanzé qui, au moment de la distribution de la nourriture, est allé chercher une banane dans le panier, a grimpé sur l'arbre, pour aller s'installer sur la branche la plus haute, en tremblant de tous ses membres, et en tenant la banane pelée à bout de bras, sans la manger. Les autres chimpanzés mangeaient tout à leur aise, et lorsqu'ils eurent tout fini, le plus grand s'est approché du plus petit, lui a pris sa banane, sur quoi le petit chimpanzé a poussé un soupir de soulagement.

C'est ce que je vis jour après jour, quand Roehler monte dans le train à Deitingen, s'assied en face de moi et me dit: «Votre calepin, s'il vous plaît!», en tendant la main aussi aimablement et avec autant d'assurance que le contrôleur qui veut poinçonner les billets. Je ne sais plus si je me suis défendu la première fois, mais je ne crois pas. Toujours est-il que je me souviens que, la première fois seulement, il m'a dit la phrase suivante: «N'ayez crainte, je ne lirai rien – je ne fais que regarder.» Et à chaque fois, il me le rend avec la remarque: «C'est vous qui avez écrit cela, vous êtes l'auteur.»

De temps en temps, il monte dans le train, s'assied et me dit: «Vous avez encore écrit?» C'est presque amical, et à de telles occasions, je regrette de n'avoir pas choisi un train avec wagon-restaurant. Et en fait c'est à cause de cet aimable «Vous avez encore écrit?» qu'il y a plus de vingt ans que je me lève deux heures plus tôt, afin de remplir deux pages de mon calepin avant de monter dans le train.

D'ailleurs, cela ne sert non plus à rien d'aller à pied à Deitingen et de ne monter dans le train que là – dans ce cas Roehler arrive à Oensingen, s'assied, et je lui tends mon calepin.

Depuis que je voyage avec Roehler, je n'ai plus jamais relu ce qu'il y a dans mon calepin. Je n'y écris plus pour moi, mais seulement pour Roehler.

Comme vendredi dernier je courais à la gare, Otto F. m'a fait signe de l'autre côté de la rue et m'a crié: «A propos, j'ai oublié de vous dire ceci: Roehler chipe les lignes vides, et il vous assèche les phrases.»

Dans le train, j'ai pris mon calepin, et, pour la première fois, je l'ai ouvert pour regarder dedans. Il n'y avait que deux pages écrites, d'une écriture serrée, toute petite, et sans aucun espace. Et ce n'était plus non plus mon écriture. Et lorsque, tout étonné, j'y promenai mon doigt, les phrases desséchées tombèrent à terre, où elles devinrent poussière.

Le jour où Roehler n'est pas monté à Deitingen, je ne l'ai même pas remarqué. Le contrôleur n'est arrivé que peu avant Niederbipp et il m'a dit: «L'ami Roehler ne voyage plus, il approche de la soixantaine et il est devenu sédentaire. Il travaille à Francfort dans une maison d'édition. Il reçoit par courrier les lignes vides, et c'est plus commode pour lui.»

«Vous connaissez Roehler?», lui ai-je demandé.

«Tout le monde le connaît, dit-il, et vous savez, l'histoire de votre calepin, ça, c'est votre affaire et cela ne dérange personne. Mais alors, ce qu'il a fait de nos horaires: rien que des petits caractères et pas une seule ligne blanche...»

«Saviez-vous qu'il a été porcelainier?» dis-je, pour dire quelque chose, et pour faire comme si cela m'était égal de voyager sans lui.

FIN

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

Anna Felder

Amen à Olten

On annonce mon arrivée au haut-parleur, et j'arrive; on annonce mon départ, et je repars. Je suis un train, train voyageurs: un parmi tant d'autres, efficace et ponctuel, du troisième millénaire.

Pour le service public, je parcours en long et en large les voies du monde: avec une conscience terrestre, officiellement; en decrescendo et crescendo, crissement de freins, ferraillement de roues, échange de personnes qui descendent, qui montent; puis je file convoyer à toute allure, sous tous les cieux, mille destins réunis en un seul, le mien. Pour un bout de route, une portion de vie enregistrée en heures, minutes et secondes, je représente le sort de mes passagers: je les prends en charge, l'affaire est d'importance et ils le savent. Il suffit de regarder la femme montée dans la voiture 3; à peine assise près de la fenêtre, sans même avoir ôté son manteau, sans même considérer les citations littéraires ni l'herbe d'autres voyageurs, elle dirige sa pensée vers les choses ultimes qui soudain la menacent, définitives; sans plus même un regard pour l'adieu de son petit-fils ni pour l'horloge de la gare, Olten: elle formule déjà mentalement sa prière, que la dernière heure lui soit bénéfique, à elle comme à tous.

Qu'elle prie, on le comprend à son regard fixe, étranger au confort que je pourrais lui offrir; à ses mains croisées, au tremblement de ses lèvres. Nous autres, du train, nous nous mettrons en quatre pour que sa petite valise reste bien droite contre ses jambes, que son sac à main et son parapluie ne glissent pas de ses genoux. Personnellement, je voudrais lui dire amen, amen et en avant. A toutes les femmes mises à dure épreuve par le voyage et son inexorabilité, aux femmes perdues dans l'énormité du train, je dis mon énorme amen; à elles en premier lieu: tant elles sont domestiques, assises pour l'au-delà avec leur billet tout prêt.

Alors que l'habitué, il y en a dans chaque wagon, affiche ne pas vouloir perdre une minute de présence, de voyage, d'opportunité. Il profite de tout: il occupe deux places, de préférence à l'étage supérieur, pour lui et ses journaux; il guette dans tout le compartiment les quotidiens des autres pour s'en emparer dès que quelqu'un se lève; il repère d'emblée le siège d'en face pour l'occuper en sens inverse depuis Lucerne. Surtout, l'habitué s'assure d'avoir la meilleure vue de son observatoire: non, pas sur les pâturages, les forêts, les roselières de Sempach, avec le clocher à l'arrière-plan évoquant le dimanche; clichés que tout cela. Non, il se réserve à coup sûr le coup d'œil en diagonale, à lancer de côté ou par-dessus le journal déplié, sur la jolie

fille qui téléphone, qui regarde les prés, lît, rêve, tîtille son natel, se maquille, écrît son journal, mâche, compte les jours, arrache obstinément les fourches de ses cheveux, ce qui la faît loucher. Bravo, dis-je à cet homme impatient: toi qui tiens le temps dans ta main, qui parfois arrives au but avant moi tellement tu t'y connais, et te défais alors du train comme on ôte sa cravate, bravo de te délecter au moins dans le pli du journal, entre une feuille et la suivante, dans un éclair sans tître, des temps longs d'une Julie, appelons-la ainsi, des temps lisses comme le lac, comme les cheveux soyeux effilés un à un entre les doigts, au-dessus des yeux rêveurs.

Dans cette soie, dociles, se reconstîtuent pour elle tous les oui, tous les non qu'elle aura dîts dans sa vie, qu'elle aura entendus du plus loin qu'elle se souvienne. Certains, elle les efface comme sur l'ordinateur, «delete», d'autres, elle les sauve et les réarrange, avec un instinct polîtique, à droîte, à gauche de la raie dans ses cheveux; elle s'apprête à les nouer derrière la tête avec son élastique, puis se ravise, secoue sa crinière, jette son poids en avant, défaît tout devant ses yeux et recommence depuis le début, louchant plus que jamais.

Pour elle, pour toutes les Julie, je ralentirais ma course, je ferais l'impossible, le tour du lac à l'infini. Je me laisserais défiler léger avec les cygnes par deux sur l'eau, occupés à compter les moucherons tête haute, sans distraire Julie de son calcul privé. Les minutes y pensent, à se dédoubler, réfléchies à la surface: le blanc fidèle au blanc, le 2 fidèle au 2, au point qu'on ne saît pas lequel des deux disparaît pour de bon, le chiffre ou son reflet. Bon, pas même formulée l'idée d'une innocente divagation, je m'entends déjà maudire par mon immanquable ennemi juré: bedonnant mais fringué comme un jeunot, lunettes de soleil et casquette à l'envers, comme s'il étaît au volant de son bolide hors-série. Il me jette même ses clés sur la tablette, avec ses cigarettes: pour qu'il me soît bien clair que le train ne lui convient pas.

– Si j'avais pris la voîture, je serais déjà à Fanta, me laisse-t-il entendre.
Parfaîtement à l'heure, nous traversons Scienza: aucun retard annoncé, l'hiver doux, réclamations zéro. A part la sienne; le faux jeunot proteste, il mesure le temps en négatif: où nous ne sommes pas, quelle heure il n'est pas.
– Tu ne serais pas même à Finta.
Il ôte sa casquette, la remet; il refourre ses clés dans sa poche; il cherche la neige là où il n'y en a pas.
– Vous vous rendez compte la barbe que c'est, d'être assis en train.
Il ne trouve pas d'assentiment autour de lui. La plupart dorment, en couple, en famille, en musique téléphonique; deux enfants rient fort, la bouche pleine.
– Dans une demi-heure, j'y serai.

Il regarde l'heure, ajoute et soustraît; ses genoux frémissent, l'un après l'autre.

S'il regardaît plutôt avec quelle habileté, avec quel élan je prends les virages, incliné juste ce qu'il faut pour entraîner le convoi sans perdre mon allure, pour prévoir tunnels aiguillages chefs de gare qui me donnent voie libre et satisfaire mes passagers. Lui compris.
– Fanta, crache-t-il dans son natel.
– Finta, répliqué-je en avance.

Sur l'autoroute, la colonne de voitures à l'arrêt.

Finta, gare de Finta: c'est le haut-parleur qui parle dans les à-coups de l'horloge; il répète l'annonce en allemand, recueillant un grand succès: une femme monte, toute exubérance, les bras chargés de camélias presque encore en boutons, de houx et de calycanthes, soleil à transporter. Personne ne l'aide, mais les fleurs sourient dans ses bras, fidèles au jardin; ignorant toute mauvaise humeur, se souvenant de la haie, elles pourront à leur aise mûrir leur propre temps durant le voyage, s'épanouir en train comme si l'on était déjà fin mars, comme si déjà le trafic pascal me bouleversait en pleine course l'horaire de toute l'année.

FIN

Ulrich Knellwolf

Bagage accompagné

Le chemin de fer est mon lieu de travail, on pourrait aussi dire mon moyen de camouflage. Mes instruments de travail sont un abonnement général de première classe et une grande valise légère et souple. Au début de l'entreprise, celle-ci est vide. En complément: un manteau de pluie, un chapeau, un journal du jour et mon portable, c'est tout.

Quelque part, n'importe où, je monte dans un train. De préférence je choisis une assez grande gare et un train rapide où il n'y a pas trop de monde. Autre condition: que le train possède un wagon-restaurant ou au moins une voiture-bistro. Je ne monte pas dans le wagon-restaurant, mais dans le wagon de première classe qui en est le plus éloigné. J'y accroche mon manteau, et pose mon chapeau et ma valise sur le porte-bagages. Je ne m'assieds pas, mais, comme j'emporte ma serviette, il est clair, pour tout spectateur éventuel, que je suis en route pour le wagon-restaurant. Chemin faisant, je prospecte. Les touristes de sexe féminin conviennent bien. Pas les filles en jeans trop étroits porteuses de sac à dos, mais les dames élégantes à valise de marque et à sac en croco. Si j'aperçois quelqu'un de ce type, je m'installe en face d'elle. Et puis il s'agit, dans un délai raisonnable, de l'attirer dans une conversation. Pour ce faire, il y a différentes astuces. Personne ne s'attendra à ce que je les dévoile ici; elles font partie de mon secret professionnel. A condition de bien s'y prendre, cela réussit presque toujours. Beaucoup de personnes voyageant seules sont contentes de trouver un interlocuteur sympathique. Lors d'un voyage de ce genre, on apprend souvent les choses les plus intimes que vous racontent des gens que vous ne connaissez ni d'Eve ni d'Adam. Dès le début, j'ai pour intention d'entraîner au wagon-restaurant, en temps opportun, l'objet de mon choix. Pour cela et pour la suite, il convient d'avoir plus ou moins en tête l'horaire.

Disons par exemple que je prends le train rapide pour Genève qui part de la gare principale de Zurich à 11h34. Celui-ci n'a malheureusement pas de wagon-restaurant, mais du moins une voiture-bistro. Il faut que j'y sois, avec la personne qui m'accompagne, au plus tard à Berne. Cela est moins difficile que ne le supposent les non-professionnels. Nous commandons, et nous buvons quelque chose. Peu avant d'arriver à Fribourg, je la prie de m'excuser de la laisser seule un instant, car j'ai un téléphone urgent à faire, et en me levant, je sors mon portable de ma poche. Je parcours rapidement les wagons, je prends au passage la valise de la dame, je la pose dans la mienne, j'enfile mon imperméable, dont je remonte le col, je mets mon chapeau et je descends à Fribourg. Il est, conformément à l'horaire, 13h08. A 13h09 le train repart.

Et à 13h16 le prochain train pour Zurich quîtte Fribourg. Je le prends, mais je descends à Berne, où je dépose, en bagage accompagné, ma valise devenue plus lourde. Naturellement pas pour Zurich, ce qui pourraît me trahir, mais par exemple pour Bâle ou St-Gall ou Coire. Le lendemain au plus tard je vais chercher ma fidèle valise, je rentre chez moi, où je peux passer à l'évaluation du butin. Quand on s'en prend aux personnes qu'il faut, le contenu des valises rapporte beaucoup. Ce qui me permet de vivre pas mal du tout. Le plus lucratif, ce sont naturellement les bijoux. C'est étonnant tout ce que les dames d'un certain standing mettent dans leur valise. Les fourrures, ce n'est pas non plus sans intérêt. En revanche on trouve plus rarement de l'argent comptant. Pourtant un jour, dans la valise en coque d'une comtesse îtalienne avec laquelle j'ai voyagé sur le trajet Chiasso–Zurich (je suis naturellement descendu à Zoug), parmi les bas et la lingerie, il n'y avaît pas moins de deux cent mille euros, en liquide, et cela dans une valise qui ne payaît pas de mine. La dame n'avaît pas osé l'emporter au wagon-restaurant de peur que cela n'attirât l'attention.

C'est la semaine dernière que j'ai faît mon plus gros butin. Et depuis lors j'ai un problème. Il s'agîssaît d'un très grand et aristocratique trolley appartenant à une dame élégante, très maquillée et extrêmement attirante, dans le train Zurich–Genève déjà mentionné. C'est tout d'abord le bagage, puis sa propriétaire qui ont attiré mon attention, déjà sur le quai à Zurich. Tout a marché comme sur des roulettes. A la hauteur de Berthoud, nous étions déjà installés dans le wagon-bistro, à Fribourg je suis descendu de la manière que j'ai décrîte. Il y avaît pourtant un noeud, dans cette histoire, mais je n'ai pas trouvé ça autrement gênant. Ma valise étaît trop petîte pour contenir le trolley de la dame. J'ai donc laissé sur place la compagne éprouvée de mes voyages et n'ai emporté que mon imperméable et mon chapeau. Comme je craignais qu'une action de recherche ne se mît en route si la voyageuse dont j'avais faît la connaissance s'apercevaît trop vîte de ce qu'elle avaît perdu, j'ai aussîtôt consigné le trolley à Fribourg même, comme bagage accompagné pour Bâle. Le même soir, on me l'a délivré là-bas en mains propres, peu avant la fermeture du guichet, sans aucune difficulté.

Les problèmes n'ont commencé qu'à la maison, lorsque j'ai ouvert la valise. En faît, j'aurais pu être suprêmement heureux de ce que j'y ai trouvé. Emballés dans des linges, il y avaît des bijoux pour au minimum un demi-million de francs, selon mon estimation. J'ai su tout de suîte d'où venaît la marchandise. Du hold-up effectué dans une bijouterie lucernoise la semaine précédente. Non seulement le magasin avaît été pillé, mais le propriétaire avaît été enlevé. Bien que ses proches eussent payé une rançon, l'homme n'avaît pas encore réapparu. Et il ne le feraît plus, j'en avais la preuve sous les yeux. Car à côté de la collection de cailloux, la valise contenaît un grand sac en plastique plein de vêtements. De vêtements tachés de sang.

J'éprouvai une colossale frayeur, comme on peut l'imagîner. J'étais en train de me demander comment je pourrais faire disparaître le plus discrètement possible ces textiles compromettants, quand le téléphone sonna. Une voix d'homme, que je ne connaissais pas me dît: «Vous les avez?». J'ai joué celui qui ne comprend pas. Sans rien dire d'autre, on a raccroché. Pendant la moîtié de la nuît, j'ai attendu en tremblant un autre appel; il n'y en a pas eu. Je commençais déjà à me calmer quand, à huît heures, le téléphone a de nouveau sonné. «Ici la gare de Tiefenbrunnen. Bonjour. Vous avez demandé qu'on vous appelle quand votre valise seraît arrivée. Elle est là.» Je n'avais pas appelé et je n'attendais pas non plus de bagage.

C'est à la gare de Tiefenbrunnen que je remets mon bagage accompagné quand je ne voyage pas pour affaires, mais que je pars en vacances. Les gens sont très serviables, voire même familiers. «J'arrive tout de suite», dis-je, pour ne pas éveiller de soupçons. En sortant de chez moi, pris d'un pressentiment, j'ai regardé dans ma boîte aux lettres. J'y ai trouvé une enveloppe qui contenait un récépissé, bagage accompagné, remis à Lausanne, destination gare de Zurich Tiefenbrunnen.

C'était bien ma valise. Quand je l'ai ouverte, chez moi, j'ai failli tomber à la renverse. J'y ai trouvé une main humaine coupée à laquelle était attaché un billet sur lequel figuraient ces mots: «Nous espérons que vous nous prêterez la main à fins de bonne collaboration».

Je ne savais pas encore que faire lorsque le téléphone a de nouveau sonné. J'ai décroché le combiné avec réticence. «Oui, c'est de nouveau la gare de Tiefenbrunnen», dit la voix amicale de l'employé. «Il y a encore une valise qui est arrivée pour vous. Si je ne vous connaissais pas comme client, cela me paraîtrait plutôt bizarre».

FIN

Milena Moser

Prochain arrêt Olten

«Les voyageurs pour Bâle sont priés de changer de train…». Il pouvait changer ou rester assis. Il n'était attendu ni à Bâle ni à Berne, à Zurich non plus. Il voyageait sans but, il ne suivait que la voix du haut-parleur, la seule qu'il supportât encore ces derniers temps.

Personne ne l'attendait. Aucune lumière n'était allumée dans son appartement, aucun repas n'était tenu au chaud. Il pouvait faire ou ne pas faire ce qu'il voulait. Rentrer ou ne pas rentrer. Aller à Bâle ou à Berne. Changer à Olten ou non. C'était ce qu'il y avait de bien dans l'état de veuf. Manger, dormir, porter une chemise propre – cela ne concernait plus que lui.

Ce n'était pas qu'il allât jouir de cette situation. Vingt-sept ans de mariage, on ne peut pas simplement tirer un trait dessus. Parfois, étendu sur le divan au salon à lire le programme TV, il croyait entendre des bruits d'eau à la cuisine. «Fais-moi un petit café, chérie», disait-il alors, et ce n'est qu'au bout d'un moment, quand il n'y avait pas de réponse, qu'aucune voix, venue de la cuisine, ne prononçait un distrait «hm, oui – tout de suite», qu'il lui revenait à l'esprit qu'elle était morte. Isabelle était morte. Elle avait toujours été en bonne santé. Elle n'avait jamais mangé de viande. Jamais fumé. Parfois seulement, en faisant la cuisine, une discrète gorgée de la bouteille de kirsch qu'elle avait cachée dans le buffet de la cuisine, derrière les boîtes de conserve.

Elle était toujours là. La bouteille.

«J'ai mal à la tête», avait-elle dit. Elle s'était tenu le front, sa main protégée par le gant de ménage rose; elle avait de belles mains, Isabelle, des mains douces, des mains soignées. Des mains qui avaient été photographiées pour des images publicitaires: rien que ses mains, grandes, au premier plan, derrière elles un corps inconnu, un visage inconnu. Beaucoup trop délicates pour travailler, c'était écrit au bas d'une des photos, où l'on voyait sa main tenant une fine cigarette. Elle avait encadré la photo, et l'avait suspendue à la cuisine. Juste au-dessus de la plonge. «J'ai mal à la tête», avait-elle dit. Elle voulait s'asseoir, mais elle s'était affaissée, s'était effondrée sur le sol, et elle était morte. Etendue, une main encore sur le front, une main gantée d'un gant de ménage rose.

Il croyait toujours entendre ses pas dans le couloir. Son parfum flottait encore dans l'air. Non, c'était insupportable de rester dans l'appartement.

«Vos prochaines correspondances...» Il passait toujours plus de temps en train. Des journées entières filaient, emportées sur le réseau des rails. Mais les heures en train n'étaient pas perdues. Elles suivent un principe supérieur: elles étaient soumises à un horaire. Les heures faisaient sens. Peu après la mort d'Isabelle, il avait vendu l'auto et s'était offert un abonnement général. Sans lui demander, on lui avait donné une carte pour aînés. Pourquoi pas, après tout? Il n'avait pas de travail, pas de tâche, pas de femme. Mais celui qui est assis dans un train, – il l'avait vite remarqué – celui qui est assis dans un train n'avait pas de comptes à rendre. Dans le train, c'était un homme avec une mission. Un homme avec un but.

Au cours des derniers mois, il avait fait ses expériences: il savait quelles correspondances il pouvait atteindre facilement, sans courses inutiles sur le quai; il savait à quelles gares les chariots du buffet étaient refournis, et où le café dans les bouteilles thermos était le plus frais. Il savait, et c'était le principal, sur quels trajets les annonces au haut-parleur étaient les plus longues. Car c'était la voix du haut-parleur qui lui importait. La seule qu'il avait encore envie d'écouter.

Il s'était également habitué à voyager dans le «wagon silence».

«Ce train continue pour Aarau...» Comme elle prononçait Aarau: avec un A sombre, qui venait de tout au fond de la gorge. Aarau était un mot étranger pour elle. Pour la voix. Tout comme pour Isabelle. Elle l'avait tout de suite frappé, cette voix sortant du haut-parleur. Son timbre était celui d'Isabelle. D'une Isabelle jeune. Sans la note aigre qu'elle avait prise au cours de son mariage, ni le poli de supériorité, presque d'indifférence des dernières années, et sans l'intonation traînante et pâteuse due à la bouteille de kirsch. C'était une voix tranquille, présente, décidée, mais secourable aussi. Je sais ce qu'il y a à faire, disait la voix. Mais elle était également assez généreuse pour lui laisser croire que c'était lui qui prenait les décisions: celle de changer ou de ne pas changer.

Ce train...

Parfois il observait un autre voyageur qui, comme lui-même, baissait son journal quand il écoutait les annonces, et qui concentré, rêveur, appuyait la tête contre le dossier rembourré en souriant. En face, un homme d'un certain âge, plus âgé que lui, quelqu'un qui portait à bon droit sur lui l'abonnement des aînés. Il sortit un sandwich, le débarrassa du papier gras qui l'enveloppait, jambon et fromage, le papier froissé fit plus de bruit que cela ne devrait être permis dans un «wagon silence». Le froissement se fit au beau milieu de l'annonce.

«Zurich aéroport, Oerlikon, Gare principale.»

L'homme était en train de porter son sandwich à la bouche. Il s'arrêta à mi-chemin, son sandwich en l'air, la bouche ouverte tandis qu'il écoutait la voix: «Prochain arrêt: Zurich aéroport.» Il mordit dans son sandwich, mastiqua. Leva les yeux, regarda son vis-à-vis, sourit. «Cette voix», dit l'inconnu.

On devrait pourtant être silencieux dans un «wagon silence».

«Elle me rappelle ma femme. Ma défunte femme.»

Est-ce qu'il attendait peut-être une réponse? Voilà qu'on le regardait de l'autre côté du couloir, des hommes d'affaires, le front plissé.

«Elisabeth», dit l'autre.

Elisabeth?

«Marianne!» entendit-on de l'autre côté du couloir.

«Verena!»

«Hélène!»

«Ruth!»

FIN

Peter Weber

Orient

Le récit *Orient* est extrait du livre Bahnhofprosa.
Le texte présenté ici en est une version légèrement abrégée.

Le garçon qui me servait était de petite taille et vêtu de blanc, j'ai commandé un autre café et un verre d'eau. Le soleil était déjà bas, son reflet argenté traversait les vitres mates, ses rayons en éventail pénétraient obliquement. Le flot des passants se précipitait, la mine scintillante, vers la lumière, comme tirés par des fils invisibles; la masse de ceux qui attendaient, marqués d'ombre d'un côté, était principalement groupée autour de la grande horloge. Sortant des escaliers roulants, des foules toujours renouvelées étaient acheminées vers l'argent éblouissant, selon une pulsation particulière, nerveuse, en séquence tantôt compacte, tantôt discontinue. (...)

La grande horloge se trouvait maintenant à contre-jour. Sur quatre colonnes sobres, très haut au-dessus de toutes les têtes, trône le cube blanc à mesurer le temps. L'horloge est notre orient. Un cadran aux aiguilles noires et à la trotteuse rouge fait face aux quatre points cardinaux. Sur la partie inférieure du cube on reconnaît une boule en métal à peine de la grosseur d'une tête, sous laquelle est suspendu, attaché à quatre tubes, un petit dé bleu, portant sur chaque côté un point blanc et quatre flèches, qui indiquent: c'est le point de rencontre. Sur le sol, la même image est incrustée dans la pierre. Sous l'horloge, tout est tranquille, autour d'elle tout est tourbillonnement, agitation. (...)

Les premières horloges, par lesquelles les Anglais ont introduit le temps universel dans leurs colonies, étaient de petites éditions de Big Ben. «Time is money», voilà un mot d'ordre – inscrit au fer rouge sur chaque pendule anglaise – qu'un jeune homme de la côte occidentale de l'Inde prit au pied de la lettre. Il remplit de livres anglaises le boîtier de l'horloge située sur la place centrale de sa capitale, croyant ainsi pouvoir gagner du temps. Dans tout le Pacifique on trouva bientôt éparpillés sous les horloges des coquillages et des couronnes de fleurs. Afin d'unifier les coutumes des diverses populations dans leur relation au temps, l'astronome royal inventa les jeux du temps. Des représentants de tous les continents furent invités à cet effet à Londres. Greenwich Park, au pied même de l'Observatoire, servit de terrain de jeux. Un boîtier d'horloge vide fut placé sur des perches au méridien zéro. Les nations devaient l'orner de leurs dons lors de la cérémonie d'ouverture. La famille royale assistait au spectacle à une distance convenable, bien en vue sur l'éminence surplombant le parc. L'astronome dirigea sa longue-vue sur les dons, décrivit minutieusement les trésors qu'il voyait agrandis, en précisant combien de temps avait ainsi été gagné. Il veilla à ce que, à bon poids, se formât sous le boîtier une grosse goutte

de cire qu'il appela la goutte universelle de temps. Il s'agissait alors de traire l'horloge. Les joueurs les plus grands ne perdaient pas de vue la rondeur croissante, attendaient le bon moment, sautaient, cueillaient la sphère à son logement, couraient bientôt en rangs à travers le parc, en se passant la boule de cire, les mains et les pieds pouvant être utilisés. Le plus grand nombre de touchers de la part du plus grand nombre de joueurs possible, voilà ce qui semblait être le but de cet entraînement de masse; la balle devenait de ce fait de plus en plus petite, jusqu'à ce qu'il ne restât plus qu'une bille, qui fut remise dans son logement au milieu des applaudissements solennels, ce qui signifiait la fin du jeu. Les règles en étaient certes fixées avec précision, mais n'étaient guère faciles à suivre, même après une longue étude, pour les Européens du continent. C'est de cet acte cultuel que sont dérivés tous les jeux de ballon.

Une fois l'an, le sport du temps est aussi pratiqué dans notre hall. Celui-ci est divisé en quatre secteurs: Asie, Afrique, Amérique, Australie. Les Européens en sont les organisateurs et les spectateurs et ils appellent ce jeu le jeu de balle des nations. Seuls les collaborateurs de sexe masculin travaillant à la gare peuvent y participer. Ils émergent des cuisines, les lieux de restauration restent fermés; au bord du terrain de jeu, les femmes des joueurs offrent des spécialités provenant des continents concernés. Divers groupements emploient le temps de l'échauffement pour faire des annonces de toute nature, et déjà le bruit a couru que c'est entre onze heures et midi qu'a lieu la partie la plus intéressante du jeu de balle des nations: parfums de lemongrass et d'épices rouges, musique aux basses tonitruantes, choeurs parlés, danse à tous les coins. A midi tapantes, le garçon de petite taille monte sur sa longue échelle, dévisse la boule en fonte. Les aiguilles de l'horloge-mère s'immobilisent, et en conséquence, les aiguilles de toutes les horloges aussi. De la boîte tombent ballons et balles, qui sont aussitôt attrapés par les joueurs et mis en jeu de diverses manières. La prédominance des Africains et des Afro-Américains au jeu de balle des nations saute aux yeux, et les jeunes, qui se réunissent autour de l'horloge après le travail et en fin de semaine, munis de leurs balles bon marché, se sont laissé gagner depuis longtemps par l'art des joueurs, s'habillent de la même manière, écoutent la même musique, bougent selon les mêmes rythmes. Pour beaucoup d'Asiatiques qui ont grandi dans des lieux encombrés, la gare est le seul endroit où ils se sentent à leur aise. Ils ont trouvé leur propre version du jeu du temps, ils jouent dans leur secteur avec beaucoup de petites balles, qu'ils se passent avec adresse. La rapidité avec laquelle ils servent les Européens qui se pressent à leurs stands de vente, se retrouve dans toutes leurs actions.

Peu avant une heure, tous les employés forment une pyramide humaine. Le serveur de petite taille ramasse les balles restantes dans une corbeille, grimpe sur les cuisses et les bras, est porté vers le haut, se place sur les épaules de tout en haut et reverse les balles dans leur logement. L'aiguille des secondes continue sa course, les jeux sont terminés, la pyramide se défait, tous retournent au travail.

A toute heure, discrètement, des gens d'un certain âge, postés entre les colonnes, scrutent d'un regard perçant les abîmes intérieurs. Ils arborent de petites plaques jaunes sur lesquelles figure l'inscription «mission de la gare». La mission est composée de volontaires. On sait que la gare est un sombre aimant, que les désespérés dans leurs errances finissent toujours par y arriver une fois ou l'autre, et qu'ils aboutissent ici, sous l'horloge, avant de faire naufrage, ce que nos

dames missionnaires cherchent à empêcher, en surveillant le point zéro. Depuis peu, une poubelle jaune à hauteur de poitrine, garnie d'un cendrier, a été placée à cet endroit, et l'interdiction générale de fumer est levée sous l'horloge. Les âmes en voie d'extinction fument leur dernière cigarette avant de se volatiliser, comme on sait. Quand ils en sont là, on peut à voix basse leur adresser avec précaution la parole. Il y a longtemps qu'ils n'ont plus parlé à personne, sinon à eux-mêmes. La missionnaire crée des îlots de sens, tente, avec des phrases dites à voix basse, d'atteindre ces gens, de les faire entrer dans une conversation chuchotée, de les toucher de sa main, et elle les pilote dans des zones plus protégées, où ils sont accueillis par des assistants. Les dames missionnaires sont sustentées et appuyées par le service de secours de la gare, elles dépérissent dans l'exercice de leur mission, et elles ont tous les jours besoin de repas chauds, et toutes les heures de café, que les assistants, volontaires eux aussi, viennent leur apporter.

FIN

Merci d'avoir pris le temps de lire ce rapport. Nous tenons également à remercier les écrivains et écrivaines qui ont exploré dans leurs nouvelles le thème «Du temps à gagner avec le train».

Etienne Barilier
Né à Payerne en 1947, il achève ses études classiques à Lausanne par un doctorat ès lettres, avec une thèse consacrée à Camus; ensuite, il se voue entièrement à l'écriture et à la traduction. Peinture, musique, littérature sont au centre de son travail d'essayiste et de romancier. Sa réflexion sur le rôle de l'intellectuel en Suisse romande ne manque pas de pertinence, ni du reste d'ironie. Il vit actuellement à Pully.

Bibliographie:
- Soyons médiocres. L'Age d'Homme, 1989
- Un rêve californien. Zoé, 1995 (Roman)
- Le train de la Chomo Lungma. Zoé, 1999
- L'énigme. Zoé, 2001

Peter Bichsel
Né à 1935 à Lucerne, Peter Bichsel grandit à Olten. Après avoir accompli une formation d'instituteur, il exerce cette profession jusqu'en 1968. De 1974 à 1981, P. Bichsel est conseiller personnel de Willy Ritschard, conseiller fédéral. Entre 1972 et 1989, il est à plusieurs reprises écrivain résident et professeur invité dans des universités américaines. Il vit actuellement à Bellach (SO).

Bibliographie (sélection):
- Eigentlich möchte Frau Blum den Milchmann kennenlernen. 21 Geschichten. Walter, 1964
- Le Laitier. Gallimard, 1967 / L'Age d'Homme, 1986 (Poche suisse 52)
- Kindergeschichten. Luchterhand, 1969
- Histoires enfantines. Gallimard, 1971
- Der Busant. Von Polizisten, Trinkern und der schönen Magelone. Luchterhand, 1985
- Ein Tisch ist ein Tisch. Suhrkamp, 1995
- Eisenbahnfahren. Insel-Bücherei, 2002

Anne Cuneo
D'origine italienne, Anne Cuneo est née à Paris en 1936. Après la mort de son père, elle est pensionnaire de divers orphelinats religieux en Italie, puis en Suisse. Elle fait des études secondaires et universitaires à Lausanne. Par la suite, elle enseigne la littérature et fait de longs voyages à travers l'Europe. D'abord auteur de récits autobiographiques puis de livres documentaires et de pièces de théâtre, elle écrit son premier roman, Station Victoria en 1989. Anne Cuneo vit à Zurich.

Bibliographie (sélection):
- Ame de bronze: une enquête de Maria Machiaveli. B. Campiche, 1998; rééd. Club France Loisirs Suisse, 1998
- D'or et d'oublis. Bernard Campiche, 1999 (Roman)
- Le piano du pauvre: la vie de Denise Letourneur musicienne. Bernard Campiche, 2000
- Le sourire de Lisa: une enquête de Marie Machiavelli. Bernard Campiche, 2000

Anna Felder
Née à Lugano en 1937, elle y a étudié jusqu'à l'obtention d'une maturité. Elle s'inscrit ensuite à la faculté des Lettres de l'Université de Zurich, où elle se dédie à l'approfondissement des langues romanes. Après un séjour à Paris, elle obtient un doctorat à Zurich en publiant une thèse consacrée à Eugenio Montale. Actuellement, elle vit et enseigne à Aarau, où elle s'est affirmée dans l'écriture. Anna Felder a obtenu un succès marquant avec «La disdetta», un roman qui a passionné Italo Calvino.

Oeuvres principales:
- La disdetta. Torino (Einaudi) 1974 (I Coralli; 293) Itra Ed.: Bellinzona (Ed. Casagrande). (La sfera)
- Nozze alte; roman. Locarno (Pedrazzini) 1981 (Il Pardo; 5)
- Gli stretti congiunti; narrations. Locarno (Pedrazzini) 1982 (Il Pardo; 6)
- Nati complici. Bellinzona (Casagrande) 1999 (La Salamandra)
- Gli stretti congiunti. racconti. Locarno (Pedrazzini) 1982 (Il Pardo; 6)

Ulrich Knellwolf
Né en 1942, Ulrich Knellwolf grandit à Zurich et Olten. Après l'obtention de sa maturité à l'école cantonale de Soleure, il étudie à la théologie évangélique à Bâle, Bonn et Zurich avant d'exercer comme pasteur à Urnäsch AR, Zollikon et à la Kirche zu Predigern de Zurich. Depuis 1996, il travaille à temps partiel à la fondation Diakoniewerk Neumünster de Zollikerberg et comme indépendant.

Ses oeuvres les plus récentes:
- Doktor Luther trifft Miss Highsmith, Geschichten. Nagel & Kimche, 1998 (Fischer Taschenbuch 2000)
- Auftrag in Tartu, Roman. Nagel & Kimche, 1999 (Fischer Taschenbuch 2002)
- Den Vögeln zum Frass, Roman. Nagel & Kimche, 2001

Milena Moser
Milena Moser est née en 1963 à Zurich. Après avoir suivi une école de degré diplôme, elle effectue un apprentissage de libraire, puis écrit pour des radios suisses. Elle est l'éditrice et la fondatrice de la revue «Sans Blague – Magazin für Schund und Sünde». Milena Moser vit à San Francisco.

Bibliographie (sélection):
- Das Schlampenbuch. Krösus, 1992
- Mensonges et Cie et autres nouvelles. Zoé, 1997
- Blondinenträume. Rowohlt, 1994
- A quoi rêvent les blondes. Calman-Lévy, 1995
- Bananenfüsse. Blessing, 2001

Peter Weber
Peter Weber est né en 1968 à Wattwil/Toggenburg (SG). Au gymnase, il obtient une maturité de type B. Il vit aujourd'hui à Zurich où il se consacre à l'écriture, au jazz et au théâtre. Peter Weber a fait des débuts remarqués en 1993 avec «Der Wettermacher», sa première oeuvre écrite alors qu'il avait 25 ans.

Bibliographie (sélection):
- Der Wettermacher. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1993
- Le Faiseur du temps. Zoé, 1999
- Silber und Salbader. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 1999
- Bahnhofsprosa. Frankfurt/M.: Suhrkamp, 2002