

L'adieu au TGV

C'était à l'époque, comme on dit. C'était le XXe siècle, lorsque celui-ci avait dans les 80 ans mais se portait aussi bien qu'un yuppie new-yorkais à bretelles rouges. Moi, j'avais 7 ans. Ce train-là, j'en suis tout de suite tombé amoureux. Pas tant que le rail me passionnait, mais justement parce qu'il échappait à l'icône-graphie charbon-Gabin-salopette. Ce train-là, ce n'était pas une bête humaine mais un félin. Un gros tigre orange, bondissant par-dessus le Jura, fendait la Bourgogne en direction de Paris. La ville, celle que les «médecins de nuit» de la télévision arpen-taient inlassablement, celle du bahut de «Pause Café», là où Michel Drucker enregistrerait «Champs-Élysées». Paris, mes parents nous y emmenaient, mon frère, ma sœur et moi, à bord de ce train fusée. Le TGV. Celui des années 80, avec ses sièges en skaï vert ou bleu de deuxième classe, son carénage dessiné par Jacques Cooper. «C'est comme dans un avion», avait dit ma mère, habituée aux vols transatlantiques en direction de Port-au-Prince. Moi, vierge de toute aventure dépassant les 2000 mètres (station

supérieure de Télénendaz), j'étais fasciné. J'allais expérimenter la grande vitesse, celle qui reliait Lausanne, alors chef-lieu du Canton de Vaud, à la capitale. Notre capitale, même à nous, Helvètes parlant français. La nôtre surtout, tant on se définit en fonction d'elle. Assis dos à la motrice, sens inverse à la marche, je voyais la Suisse s'éloigner, et n'osais me retourner de peur d'être ébloui par les Lumières. Les vaches devenaient folles à regarder passer les express, tout comme les conducteurs de Renault Alpine essayant de rivaliser avec nous sur l'A6 entre Tonnerre et Evry. En vain. Plus d'arrêts en gare de correspondance, plus d'aiguillages qui grincent, juste le ciel et les nuages. S'asseoir dans un TGV au milieu des années 80, c'était comme être au centre de son époque. Le temps et l'espace se contractaient, les frontières devenaient invisibles, comme des scories des Etats nations. Nous nous accoutumions à la mondialisation par une expérience physique, lancés à plus de 250 kilomètres à l'heure sur des rails avec, à la tête du convoi, un cheminot décomptant ses annuités restant jusqu'à la quille, pé-

nibilité de l'emploi comprise. Le billet pour l'an 2000 était délivré par des compagnies de chemins de fer nationalisées, assurant un prix et une fréquence correcte. Le TGV, c'était déjà demain. De la science-fiction pour tous.

Puis les motrices sont devenues grises, banalisées. Le réseau à grande vitesse s'est étendu sur l'Hexagone comme un gros chat sur le tapis du salon. La relation commerciale pour la Suisse s'est appelée «ligne de cœur», prêtant peut-être trop le flanc à l'ironie lors de nombreux cas d'accidents de personne, pour finir en Lyria, la privée. L'héroïne de mon enfance s'est transformée en poule. Comme il y a quelques jours lorsqu'elle annonce que le TGV n'ira plus pointer son museau dans le canton de Blaise Cendrars ou de Paul Klee. Parce qu'il n'y aurait plus assez de Le Corbusier ou de Ferdinand Hodler qui veulent monter à Paris. Quand le progrès se privatise, il devient mesquin. Retour au train-train des convois régionaux, avec correspondances multiples, sièges en vis-à-vis et belottes. Il en va de même en France, où la SNCF n'annonce plus aucune construction de ligne à grande vitesse avant 2030, mis



LIONEL BAIER

Cinéaste

à part le tronçon Bordeaux-Toulouse aussi indispensable qu'une troisième voie entre Genève et Lausanne. Et cela dans une indifférence assez grande. Dans le fond, le TGV est victime de ce siècle qui n'est plus le sien. La décroissance, c'est une religion. Le lent, le local et le limité en est la sainte trinité. Nous nous sommes tous assis dans le sens inverse de la marche du train, dos aux Lumières. La mondialisation que le TGV annonçait à coups de sifflet a fini par nous faire peur, alors on a eu envie de revoir les vaches et les frontières des Etats nations. Et tant pis pour le ciel et les nuages. ●