

Archives - Curiosité du "Bulletin"

La gare, 1992, un espace d'expression artistique

Lorsque l'on parle de « l'ancienne » gare de Bulle, il est malaisé, de prime abord, de savoir de quelle gare il est question exactement : la gare de 1868 qui reliait Bulle à Romont ? La gare de 1903 qui transportait ses passagers de Palézieux à Bulle et de Bulle à Montbovon ? Ou la gare de 1992, avec ses grandes plaques de pierre rose ?

Ici, c'est cette dernière qui nous intéresse. Ancienne, l'est-elle vraiment ? Pas en nombre d'années en tout cas, et elle se tient encore bien debout. Mais ses enseignes ferment les unes après les autres et peu nombreux sont désormais les passants qui foulent la grue en passant la porte et qui lèvent les yeux sur son plafond étoilé. L'inauguration du nouveau complexe ferroviaire n'est prévue que pour l'année prochaine, mais « le grand vaisseau » (1) de 1992, comme l'appelait La Gruyère, a déjà perdu ses lettres de noblesse.

Ce fut pourtant un projet visionnaire, teinté notamment par une réelle intention artistique. André Genoud, Directeur des GFM (2), avait en tête dès les origines en 1985, de faire coopérer architectes et artistes pour élaborer l'ensemble sur un pied d'égalité, même si ce type de collaboration était peu commune dans ce genre projet. Il mandate l'artiste-peintre bullois Jacques Cesa et lui donne la tâche de préparer le concept artistique pour l'espace public de la future gare. Ensemble, ils commencent par partir pour Bruxelles, dont la gare est déjà le théâtre des rêves de M. Genoud. Cette visite incite Cesa à « ne pas craindre non plus des solutions folles » (3)

Parallèlement, les GFM engagent l'architecte Roland Crausaz et son équipe. Dans la plaquette du projet de 1987, réalisé par le bureau d'architectes, on trouve notamment un échantillon de cette dynamique de collaboration : « création en prolongation du bâtiment (Rue Nicolas Glasson) d'une place ombragée par des arbres [...], endroit idéal pour ériger une œuvre d'art évoquant le voyage ». Même si cette œuvre-ci ne verra jamais le jour suite aux différentes modifications du projet, d'autres la remplaceront.



La gare de 1868, ici photographiée en juin 1986, sera détruite en mai 1990. Les architectes utilisent cette même photo pour proposer une simulation de l'effet de la nouvelle gare dans le paysage urbain.

A partir de juin 1988, les GFM invitent le Conseil communal de Bulle à intégrer un groupe de réflexion concernant l'intégration des œuvres artistiques dans la réalisation du complexe. Une Commission artistique officielle est créée et, en 1989, Cesa leur présente son concept. André Genoud confirmera dans une lettre du 24 octobre 1989, que leurs « idées et suggestions complémentaires aux motifs présentés à M. Roland Crausaz » (4) seront prises en considération et invite donc la Commission à partager ses propositions. Tout au long du projet, celle-ci estimera et approuvera la direction prise par Jacques Cesa, tout en lui laissant champ libre.

A noter, par ailleurs, que la Commission ne sera pas la seule à approuver cette touche artistique. Dans une lettre du 20 août 1989, l'intégration « d'éléments artistiques originaux et intégrés à l'architecture » (5) est aussi saluée par la Ligue du patrimoine national Heimatschutz, groupe de la Gruyère.

En mai 1990, après maturation, Jacques Cesa présente les grandes lignes de son concept : Jeu sur les bleus et les jaunes pour les cabines, les salles d'attente ou les piliers ; une peinture pour le mur du fond de la gare routière réalisée par lui-même et cinq autres artistes gruériens, longue de 88 mètres sur 3.7 mètres de haut ; des mosaïques abstraites en carrelage dans le passage sous-voies, réalisées avec des artisans.

Il explique qu'il a « toujours rêvé depuis l'enfance, d'une gare très belle, toute peinte en couleurs, ressemblant avec ces signes ferroviaires à une toile de Fernand Léger » (6) ; au final, les parties techniques en bleu, les barrières qui guident les passagers d'une gare à l'autre et jusqu'au parking en jaune, la signalétique écrite en rouge bordeaux.

Le choix des couleurs et des matériaux est donc lui aussi consécutif d'une volonté de marquer le voyageur. En effet, en 1989, la gare de Bulle est la seule en Suisse d'où l'on arrive de quatre directions différentes. Elle voit passer quelques 3500 usagers par jour et les GFM veulent une gare tournée vers le tourisme, une vitrine pour la région.

Pour le revêtement extérieur, on choisit de la vraie pierre, la « rose de Bourgogne », qui suggère la montagne au voyageur. Les artistes désirent que celui qui pénètre dans le bâtiment se sente imprégné des couleurs et des lumières de la région. Lorsqu'il entre dans le hall, le passant est accompagné par trois grues de granit et de marbre qui prennent leur envol dans un miroitement de tesselles, invitant à lever les yeux vers le plafond peint avec vue sur la galaxie, évocation du voyage.

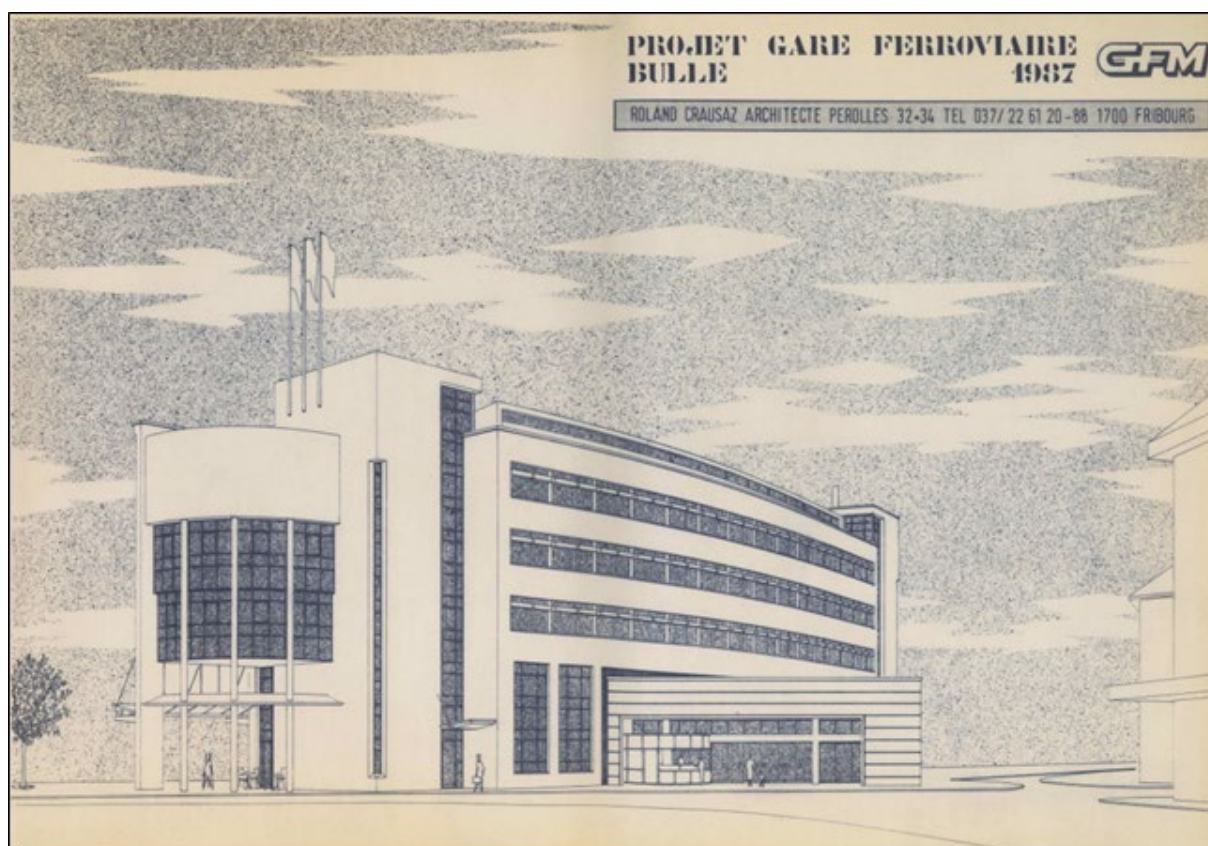
Pour l'œuvre de la gare routière, Jacques Cesa s'associe donc avec d'autres artistes gruériens : Georges Corpataux, Pierre-André Despond, Dominique Gex, Jacques Rime et Daniel Savary. Pendant une semaine, ils partent ensemble en retraite aux Sciernes-d'Albeuve. L'objectif est de faire s'affronter leurs univers réciproques et ainsi trouver une harmonie qui rendra possible la création d'une œuvre à la fois collective et harmonieuse. Deux maquettes sortiront de ce travail d'équipe.

Pendant l'été et l'automne 1990, les six artistes gruériens mettent à bien la réalisation de leur grande peinture. Passant d'une nuit à une autre, les scènes donnent vie à la montagne, au paysan, aux animaux sauvages et domestiques de la région, en parsemant l'ensemble de notes oniriques. Entre 15 et 16 semaines de travail, entre 12 et 15 kilos de peinture chacun.

Pour payer la peinture, les mosaïques et tout le matériel dont les artistes ont besoin, les GFM mettent en place le « pourcent culturel ». Concrètement, l'entreprise commanditaire demande aux entreprises mandatées de participer à la conception artistique, par un montant équivalent à 1% de leurs factures. Les artistes, eux, s'alignent sur le système des « compagnons » du Moyen Age et se font payer à la tâche

avec un prix fixe par semaine de travail. Le coût des travaux artistiques ne représente au final que 2% du montant total du complexe de la gare, et pourtant, ce sont ces 2% qui font en grande partie son caractère.

Enfin, le 24 novembre 1990, les artistes remettent l'œuvre de la gare routière aux GFM et aux usagers lors d'une inauguration animée par la fanfare des GFM. Sous le regard d'un biscôme géant, le beaujolais et la musique se sont employés à réchauffer les cœurs en ce samedi d'automne. Les étiquettes des biscuits et des bouteilles ont été elles-mêmes réalisées par les artistes, en gage de remerciements pour les personnes les ayant aidés et soutenus dans leur tâche.



Le projet de 1987 prévoyait un étage supplémentaire.

On l'a peut-être un peu oublié aujourd'hui, mais les GFM voulaient créer un microcosme gruérien dans leur gare : mets gruériens au buffet de la gare (au rez, 90 places, à l'étage, 50 places), à la salle à manger et au carnotzet, eux-mêmes dédiés à Nicolas Chenaux ; une boutique vendant des productions typiques de la région, entre autres, fromages, pains, charcuteries, alcools, cloches ou articles artisanaux en cuir ou en porcelaine. Et André Genoud d'ajouter « La Gruyère pourrait parfaitement vivre en autarcie » (7).

A son ouverture, on trouvera finalement dans le hall de la gare, en plus du buffet express, les guichets, l'Office du tourisme, le kiosque, des téléphones, un local à bagages et une zone d'attente.

« Dans l'équipement public du Canton de Fribourg, c'est un des ouvrages les plus importants réalisés au cours de la dernière décennie » (8). Voilà les mots d'André Genoud, le 5 novembre 1992, à la veille de l'inauguration officielle du projet qu'il a soutenu durant toutes ces années.

Le lendemain, l'inauguration voit se bousculer les quelques 200 invités qui assistent à la bénédiction du nouveau « complexe d'échange », comme l'appelle les GFM.

En définitive, nombreux sont ceux qui trouvaient à l'époque le vaisseau rose un peu trop présomptueux, déplacé ou disproportionné. A la veille de l'inauguration de 1992, le directeur arguait pourtant : « Le bâtiment construit en 1868 était déjà trop grand. Il a duré 120 ans. Nous laisserons juges de la gare actuelle ceux qui en parleront dans 120 ans » (9). Disproportionnée, elle l'était peut-être donc en 1992, mais l'explosion démographique du chef-lieu gruérien a réglé bien vite ce souci. Nous sommes en 2022, 30 ans seulement après son inauguration, et Bulle déjà doit revoir les choses en plus grand.

Noémie Cotting,

Archiviste à la Ville de Bulle

Bibliographie :

- Dossier de construction : Nouvelle gare ferroviaire de Bulle. 1987. AVBMG-01865.
- Dossier de construction : Nouvelle gare ferroviaire de Bulle. 19811992. AVB-MG-01866.
- La Gruyère, 6 avril 1989, pp. 1 et 7
- La Gruyère, 10 mai 1990, p. 2
- La Gruyère, 29 septembre 1990, p.28
- La Gruyère, 27 novembre 1990, p. 5

- La Gruyère, 29 août 1992, p. 3
- La Gruyère, 5 novembre 1992, p. 3
- <https://www.fribourgregion.ch/wpcontent/uploads/2021/11/gruyere-27571-circuit-historique-de-la-ville-de-bulle-textes-complets.pdf>

1. La Gruyère, 29 août 1992, p. 3
2. Les Chemins de fer fribourgeois, Gruyère-Fribourg-Morat.
3. La Gruyère, 27 novembre 1990, p. 5
4. Dossier de construction : Nouvelle gare ferroviaire de Bulle. 1981-1992. AVB-MG-01866.
5. Dossier de construction : Nouvelle gare ferroviaire de Bulle. 1981-1992. AVB-MG-01866.
6. La Gruyère, 6 avril 1989, p. 7
7. La Gruyère, 5 novembre 1992, p. 3
8. La Gruyère, 5 novembre 1992, p. 3
9. La Gruyère, 5 novembre 1992, p. 3