



# CITESHMIXED

pour une esthétique de la collision



thomas wessel-cessieux

054

# 02





# 02

# Territoire

## Bilbao

*« La Ría es la verdadera origen de la importancia de Bilbao, el Nervión, el nervio de su comercio, el verdadero padre de la Villa. Él solo explica la historia de Bilbao »<sup>42</sup>.*

[La Ría est la véritable origine de l'importance de Bilbao, le Nervión, le nerf de son commerce, le véritable père de la Ville. Lui seul explique l'histoire de Bilbao.]

<sup>42</sup> Miguel de UNAMUNO,  
in Plaquette de présentation  
Bilbao Ría 2000

<sup>Photo</sup> : Gabriele BASILICO, in *Cityscapes*,  
Editions Thames & Hudson, 2000.

## ***Frontières invisibles***

### **VOYAGE – En guise d'introduction**

#### **« *Nous sommes embarqués* »**

Je suis devant un distributeur Selecta. Une pièce de dix balles, je tape 14 et clang ! une petite bouteille d'Evian. Un geste qui sauve : ça fait des heures que je n'en peux plus de soif. Je traîne un moment sur le quai en fumant une clope. L'éclairage brutal des lampes au sodium me fait mal aux yeux. Marcher me soulage un peu de l'engourdissement du froid et de la fatigue du train. Dans un halo de brume orange, quelques voyageurs se répartissent le quai au rythme des portes de wagons : voiture six, voiture sept, voiture huit... Quelques bribes de conversations, quelques mots d'Espagnol. On attend.

Octobre, Narbonne. Un moment orange dans une nuit sans lune. La cohue des estivants a cédé la place aux irréductibles voyageurs de nuit : pèlerins, militaires, Gitans et migrants de toutes espèces. Mes compagnons de voyage, étranges comme des voisins de palier.

Ici, le train se sépare en deux. Port Bou ou Irun. Une limite se matérialise : c'est ici que nos chemins se séparent. Après l'arrachement laborieux du départ : « Adieu, je m'en vais », j'éprouve le sentiment de rentrer chez moi, un autre chez moi qui est là-bas, à Bilbao. C'est ici que je franchis la frontière, entièrement à ce qui va se passer à partir de maintenant, comme si une force d'inertie me propulsait dans le présent.

Si je savais où était le Sud, je pourrais pointer vers l'Ouest et dire : je vais par là. Si j'avais une carte, je pourrais pointer du doigt Bilbao et additionner péniblement les kilomètres d'autoroute. Mais pour me représenter la frontière basque, je n'ai que les noms d'Hendaye et d'Irun à observer sur le petit plan de réseau ferroviaire, enchâssé dans une cloison du sas. Je mesure du doigt le chemin parcouru et celui qui me reste à faire.

Je retrouve le skai glissant de ma banquette corail et m'enveloppe dans ma parka. Je n'ai pas sommeil : je veux que ça bouge, qu'on reparte, qu'on avance.

Le train démarre et la gare laisse soudain place à la nuit. Nous sommes en train. Je retrouve le rythme rassurant du voyage, dans le bruit de cette machine archaïque. Je retrouve la scansion hypnotique des roues de métal sur les rails, qui raclent et tapent sur des raccords imparfaits, comme un beat technologique. L'œil rivé sur la nuit, j'absorbe chaque photon venu de l'extérieur. Stroboscope irrégulier de phares ou de réverbères, autant de bribes d'un message codé. Une lumière au loin : un sputnik. Je suis dans le ventre de la machine. En route vers l'espace.

Je m'enfonce dans cette rêverie sur coussin d'air, comme dans un poème de Houellebecq :



Machines célibataires : *Los Altos Hornos de Viscaya*, les Hauts Fournaux de Biscaye, à Sestao, en cours de démolition.

*Nous roulons protégés dans l'égle lumière  
Au milieu de collines remodelées par l'homme  
Et le train vient d'atteindre sa vitesse de croisière  
Nous roulons dans le calme, dans un wagon Alsthom,*

*Dans la géométrie des parcelles de la Terre,  
Nous roulons protégés par les cristaux liquides  
Par les cloisons parfaites, par le métal, le verre,  
Nous roulons lentement et nous rêvons du vide.*

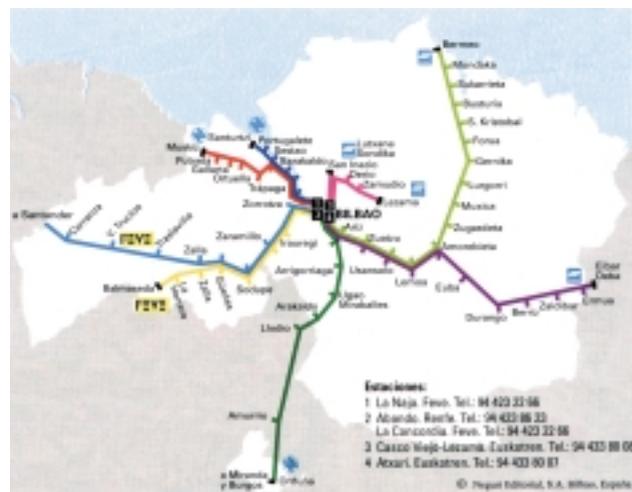
*A chacun ses ennuis, à chacun ses affaires ;  
Une respiration dense et demi-sociale  
Traverse le wagon ; certains voisins se flairent,  
Ils semblent écartelés par leur part animale.*

*Nous roulons protégés au milieu de la Terre  
Et nos corps se resserrent dans les coquilles du vide  
Au milieu du voyage nos corps sont solidaires,  
Je veux me rapprocher de ta partie humide.*

*Des immeubles et des gens, un camion solitaire  
Nous entrons dans la ville et l'air devient plus vif ;  
Nous rejoignons enfin le mystère productif  
Dans le calme apaisant d'usines célibataires.*

*Dans le calme apaisant d'usines célibataires.<sup>43</sup>*

<sup>43</sup> *Célibataires*, Michel HOUELLEBECQ / Bertrand Burgalat, extrait de l'album *Vacance* © 2000 Tricatel. Michel HOUELLEBECQ, "Nous roulons protégés dans l'égle lumière" in *Poésies*, Ed. J'ai Lu - Nouvelle Génération, Paris 2000 p. 260



## ***Transit(ion)***

... Plus tard – des heures plus tard – je passe la frontière entre Hendaye et San Sebastian dans un train de banlieue de la RENFE, imperceptiblement, comme si je reliais simplement deux villes de communes voisines. Ni guérites abandonnées, ni douane volante... L'expérience de l'Europe : libre circulation des biens ; libre circulation des personnes ? Ou alors simplement le passage d'un Pays Basque à l'autre. Les Basques revendiquent en effet l'existence d'un Pays Basque par delà la frontière franco-espagnole. Dans les faits, il s'agit de la Communauté Autonome Basque ou Euskadi, qui regroupe trois des sept provinces basques traditionnelles : Alava, Biscaye et Guipuzcoa, de la communauté autonome de Navarre et enfin des trois provinces basques françaises : Labourd, Basse-Navarre et Soule, incluses dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

Les noms des gares s'enchaînent, affichant pourtant immédiatement pour moi des noms exotiques : Oiartzun, Galtzaraborda, Herrera... Banlieues informes aux immeubles sans qualité, entrepôts et zones industrielles. Plus loin, les contreforts de la chaîne des Pyrénées. Une grande distance sépare ce lieu de transition de mes souvenirs de Biarritz, Bayonne ou San Sebastian, malgré la beauté du relief qui nous entoure. Trente minutes d'un paysage contrasté et chaotique comme un prémisses de ce qui va suivre.

## ***En passant – Ce que je sais d'elle***

Qu'est-ce que l'on sait de Bilbao avant de s'y rendre pour la première fois ?

Pour l'avoir traversée dans les années 70 lors d'un voyage entre copains à Saint Jacques de Compostelle, on se souviendra d'une ville industrielle et industrieuse, mais peu attrayante. Un « trou » enfumé, aux bâtiments noircis par les fumées de charbon. Une étape obscure sur le magnifique chemin de la côte basque.

Si l'on a un tant soit peu suivi la récente actualité architecturale ou celle du tourisme culturel, on connaîtra Bilbao à travers ses projets phares et, en particulier, le musée Guggenheim. L'événement très médiatisé de son inauguration en 1997 tend à entraîner une confusion avec les Jeux Olympiques de Barcelone de 1992, l'Exposition Universelle de Séville la même année ou celle de Lisbonne de 1994, si bien que, pour la plupart, il est difficile de situer Bilbao sur la carte de la péninsule ibérique. Bilbao, c'est « la ville où se trouve le Guggenheim ».

Les guides touristiques relatent bien cet enchaînement d'une ville d'histoire aux traditions portuaires, puis dévastée par un siècle d'industrie et le nouveau bouleversement qu'elle connaît aujourd'hui avec une politique de grands travaux, basée sur des projets phares. Certains nous informent sur la particularité linguistique du Pays Basque qu'est la pratique de l'Euskara, d'un peuple rude mais accueillant, fier et travailleur, mais aussi sur le contexte géopolitique d'un pays marqué par le nationalisme et les actions terroristes de l'ETA.



## ***Quelques précisions***

Le Pays Basque constitue une entité sociale facilement identifiable sur le plan culturel, aux dimensions réduites et d'une grande variété interne qui s'explique par son orographie et une vieille tradition d'immigration et d'émigration. Bilbao est la capitale la plus importante de la région mais ce n'est pas sa capitale, dans la mesure où elle ne considère pas, et avec raison, cette ville comme son seul centre et sa seule référence. Ce phénomène est favorisé en partie par les institutions internes du pays, très décentralisées. Le Pays Basque bénéficie depuis 1978 d'un statut d'autonomie proche de celui de la Catalogne.

Bilbao est, sur le plan administratif, la capitale du Territoire historique de Biscaye et la Biscaye est, depuis des siècles, la dénomination la plus internationale des Basques, qui a identifié le golfe du même nom, dit aussi de Gascogne.

### **Bilbao**

est différente des autres capitales basques, de San Sebastian, de Vitoria ou de Pampelune, villes qui ne dépassent pas 250 000 habitants, paisibles et harmonieuses. Et très différente aussi d'autres capitales européennes confrontées à des problèmes socio-économiques semblables car cette ville n'a pas perdu, en dépit de tous ses malheurs, sa propre fierté, la force de la variété, le goût de vivre.

Elle ne peut également se comprendre que si l'on considère l'importance qu'a joué la Ría Nervión, estuaire navigable de quatorze kilomètres, dans le développement économique et urbain de Bilbao.

Bilbao se déroule le long de la vallée du Nervión, encaissée entre les contreforts pyrénéens. La vieille ville se situe à l'est, en fond d'estuaire, sur la rive droite du fleuve. Elle s'est déployée au siècle dernier en aval, sur l'autre rive, plus plate, avec l'*Ensanche*. Les activités portuaires y remontaient,

le long du Nervión, navigable, qui prend alors le nom de Ría de Bilbao. C'est là qu'est installé le musée Guggenheim. Plus en aval encore, la Ría débouche sur les vastes zones portuaires et industrielles qui préludent l'Océan.



## ***Bilbo / Bilbao***

**D'un site naturel d'estuaire à l'aire métropolitaine**

La naissance et le développement de Bilbao sont intimement liés à sa géographie. L'estuaire et l'environnement montagneux sont en effet les caractéristiques d'une orographie qui conditionnera la croissance urbaine de la ville au long de son histoire. Bilbao fera de son estuaire navigable et de sa position stratégique à la confluence de la Castille et de la France, les atouts de son essor économique. Avec l'exploitation des gisements de charbon situés à proximité de l'estuaire, Bilbao deviendra, dès le début de la révolution industrielle, la capitale industrielle de la Biscaye et fera de la région le fer de lance de l'industrie espagnole. Avec la crise de la fin des années 70, qui laisse derrière elle un champ de ruines, se révèlent les limites d'un site enclavé et à l'expansion industrielle aussi rapide que désordonnée.

### ***La Ría de Bilbao***

*Un aperçu historique de l'évolution de la ville de Bilbao fait émerger l'importance du rôle que joue la Ría dans le développement urbain et l'expansion économique de son territoire, en liaison avec une activité fluviale et maritime, puis industrielle.*

Le territoire où s'est développée Bilbao est celui de la rencontre du fleuve Ibaizabal et de la mer. Le fleuve Ibaizabal (fleuve *large* ou *ouvert*, en Basque), après avoir reçu ses affluents le Nervión et le Durango, se convertit en *ría* (estuaire) sous l'influence des marées. Il reçoit des eaux saumâtres sur quelques 14 Km avant son embouchure sur la mer, le long d'une vallée

étroite cadrée par des collines aux flancs escarpés. Profond site d'estuaire, on appelle localement Bilbao *el botxo*, le trou.

C'est précisément dans ce lieu de rencontre des eaux, à la confluence du fleuve et de la mer que naît la ville de Bilbao, à l'abri des pirates et des envahisseurs. Son estuaire, navigable à marée haute, permet aux grands navires de remonter jusqu'à l'intérieur des terres, à la recherche d'un abri sûr et d'une économie portuaire.

La région de Bilbao existe déjà comme enclave économique lorsqu'elle est fondée comme municipalité, en 1300. La charte fondatrice concède à la nouvelle Ville la juridiction complète sur tout l'estuaire (*ría*) qui sera ainsi nommé « Ría de Bilbao », établissant pour celle-ci des limites municipales qui embrassent le bassin inférieur de l'Ibaizabal – le Nervión.

Depuis sa situation initiale sur la rive gauche que l'on connaît aujourd'hui comme « Bilbao la vieille », Bilbao s'étend vers la rive droite pour former le noyau initial de la ville fortifiée.

Aux 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> siècles, elle devient le centre le plus dynamique de la seigneurie de Biscaye. Depuis les quais du *Casco Viejo* (quartier historique), Bilbao maintient ses relations commerciales nord européennes du bas Moyen Âge et atlantiques des premiers siècles de la Modernité. Les marchands de la ville créent une Confrérie de Navigateurs et entretiennent des relations intenses avec Bruges, Nantes et d'autres villes maritimes de l'Atlantique européen. Puis débute le commerce avec l'Angleterre et, plus tard, avec les colonies américaines, incorporant Bilbao à la route des Indes.

C'est au 19<sup>ème</sup> siècle que Bilbao connaît les bouleversements les plus importants, particulièrement avec le développement massif d'une industrie liée au charbon et à l'acier ainsi que l'essor des compagnies maritimes et ferroviaires.

A la fin du siècle, Bilbao n'est encore constituée que de son centre ancien, situé en fond d'estuaire à 14 Km de la mer. Avec le développement du système ferroviaire et les débuts de l'industrialisation, la ville ancienne ne peut plus contenir dans ses étroites limites une telle croissance et entame, en 1876, sa première extension vers la Ría pour acquérir de nouveaux territoires sur la rive gauche du fleuve. Ce nouveau quartier bourgeois (*Ensanche*), aux avenues rectilignes et à l'élégante architecture fin de siècle, est symbolique de l'époque faste que vit la ville.

### **Révolution industrielle**

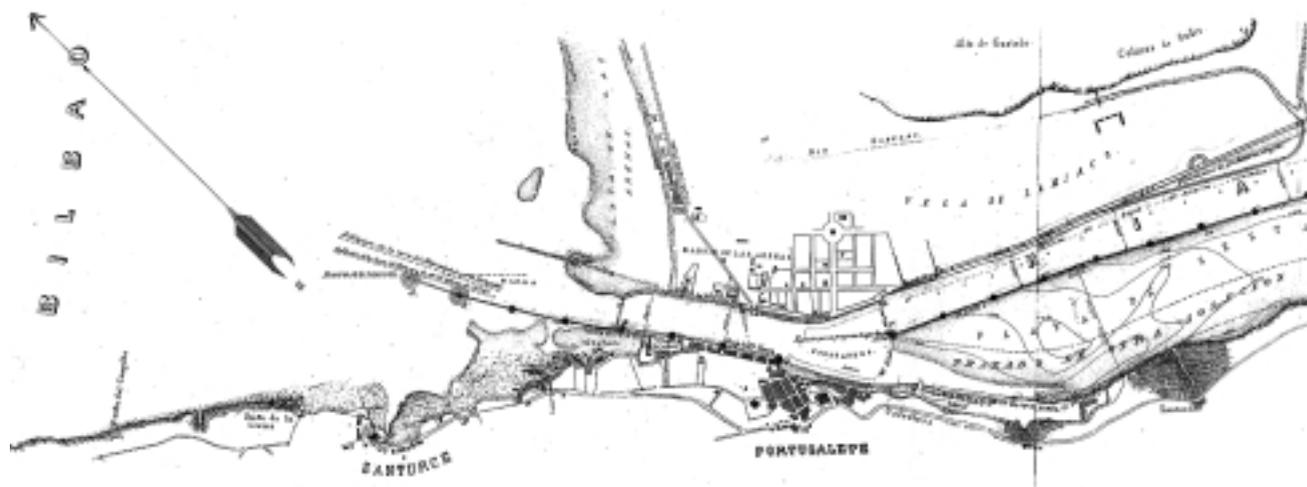
L'industrialisation de la Biscaye se produit dans le dernier quart du 19<sup>ème</sup> siècle, époque où l'on assiste à de profondes transformations politiques et sociales dont témoigne la forte croissance démographique due au déferlement migratoire provoqué par l'exploitation des mines.

La concentration des gisements miniers joue un rôle déterminant dans l'essor de la Biscaye et surtout de

Bilbao. Le processus de capitalisation engendré par l'exportation de minerai constitue alors le moteur de l'industrialisation de la Ría.

A cette époque, l'industrie sidérurgique est prédominante en Biscaye avec les entreprises Santa Ana de Bolueta (créée en 1841) et Altos Hornos de Viscaya, née de la fusion de La Viscaya (1882), de San Francisco (1876) et des Altos Hornos de Bilbao. A partir de 1850, celles-ci s'adjoignent d'autres entreprises emblématiques, comme Echevarría SA, Basconia et Tallares de Deusto qui parviennent ensemble à produire, au début du siècle, 75 % des lingots de fer et 80 % de la production d'acier de l'ensemble du territoire espagnol. Un peu plus tard, l'industrie sidérurgique permet la création de chantiers navals et d'un vaste secteur d'industries métallurgiques de transformation. Complément indispensable, les activités financières font une entrée en force dans le centre historique de Bilbao (Banque d'Espagne et Banque de Bilbao) et se déplacent peu à peu vers les nouveaux quartiers où s'installe la Bourse, en 1890.

Plan de l'embouchure de la Ría et des installations portuaires en construction, en 1884



L'Ensanche, extension amorcée à partir de 1876 vers la rive gauche du Nervión, provoque un processus de distribution par zones des activités économiques. S'y créent les zones spécialisées dans les activités financières et bancaires. S'y concentrent également les compagnies d'assurance et les consulats des pays avec lesquels Bilbao établit des relations commerciales. Le centre historique, dopé par l'expansion du réseau ferroviaire et des gares routières, se dédie au commerce de détail, fonctionnant comme centre commercial pour la plus grande partie de la Biscaye, une partie du Guipuzcoa et, même, quelques enclaves d'Alava et de Santander.

## ***Bilbao Métropolitain***

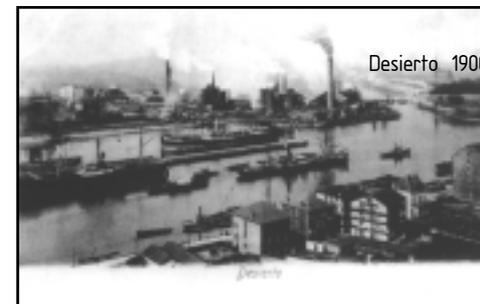
La Ría connaît parallèlement un profond bouleversement puisque s'y concentrent l'essentiel de la production industrielle, bénéficiant de la proximité des zones d'extraction du minerai de fer de Triano et Galdames, du transport fluvial et de l'accès aux routes maritimes internationales. Comme conséquence directe de l'industrialisation, se forme la zone métropolitaine de Bilbao. Le Bilbao de l'après-guerre civile est une ville à l'accroissement spectaculaire et souvent désordonné, à laquelle participent des gens de tout le pays, pour alimenter une industrie en pleine expansion qui nécessite de la main d'œuvre. L'industrialisation provoque, en effet, les plus hauts taux de croissance démographique qu'ait connu Bilbao au cours de toute son histoire et engendre une structure démographique dont les caractéristiques vont perdurer au-delà de la phase de développement industriel.

Au fil des ans, la Ría connaît de multiples aménagements qui transforment le lit naturel de l'estuaire. On drague les fonds, les marées sont domestiquées, les rives canalisées et les quatorze kilomètres qui séparent Bilbao de la mer se couvrent de quais, de darses, de chantiers navals, de

magasins, d'usines et de maisons. Ainsi disparaissent les plages, les terrains sablonneux, les îles et, finalement, l'estuaire lui-même.

La ville s'étend au-delà de ses limites, grimpe le long des collines voisines et développe, au contact des municipalités voisines, une conurbation le long de la Ría. Les communes de la rive gauche de la Ría, Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurzi, deviennent rapidement d'importantes agglomérations ouvrières. La zone portuaire se concentre sur les quais d'Atxuri, l'Arenal et l'île disparue d'Uribidarte. Les chantiers navals s'installent à Deusto et Olabeaga. Les hauts fourneaux sont érigés entre Barakaldo et Sestao, sur des terrains asséchés de l'ancien estuaire.

Ainsi se développe, autour des chantiers navals et des vastes installations industrielles des Altos Hornos de Viscaya, de la Orcanera, la Franco Belga ou encore la Luxtana Mining, une conurbation qui forme aujourd'hui le territoire du Grand Bilbao ou Bilbao Métropolitain.





□	1	2	3		4	□
					5	
				7	6	

\_1 et 2 Barakaldo - *Altos Hornos de Vizcaya*. Hauts fourneaux n°1 et 2, 1925.

\_3 Barakaldo - *Altos Hornos de Vizcaya*. Fourneaux de coke, 4<sup>ème</sup> batterie, 1925.

\_4 Groupe d'ouvriers des *Altos Hornos de Bilbao*, 1898.

\_5 Besogne de « Hauts Fourneaux », 1900.

\_6 Barakaldo - Atelier de fonderie, 1908.

\_7 Barakaldo - Usine de Ansio, vue panoramique du quai de Lutxana, 1964.



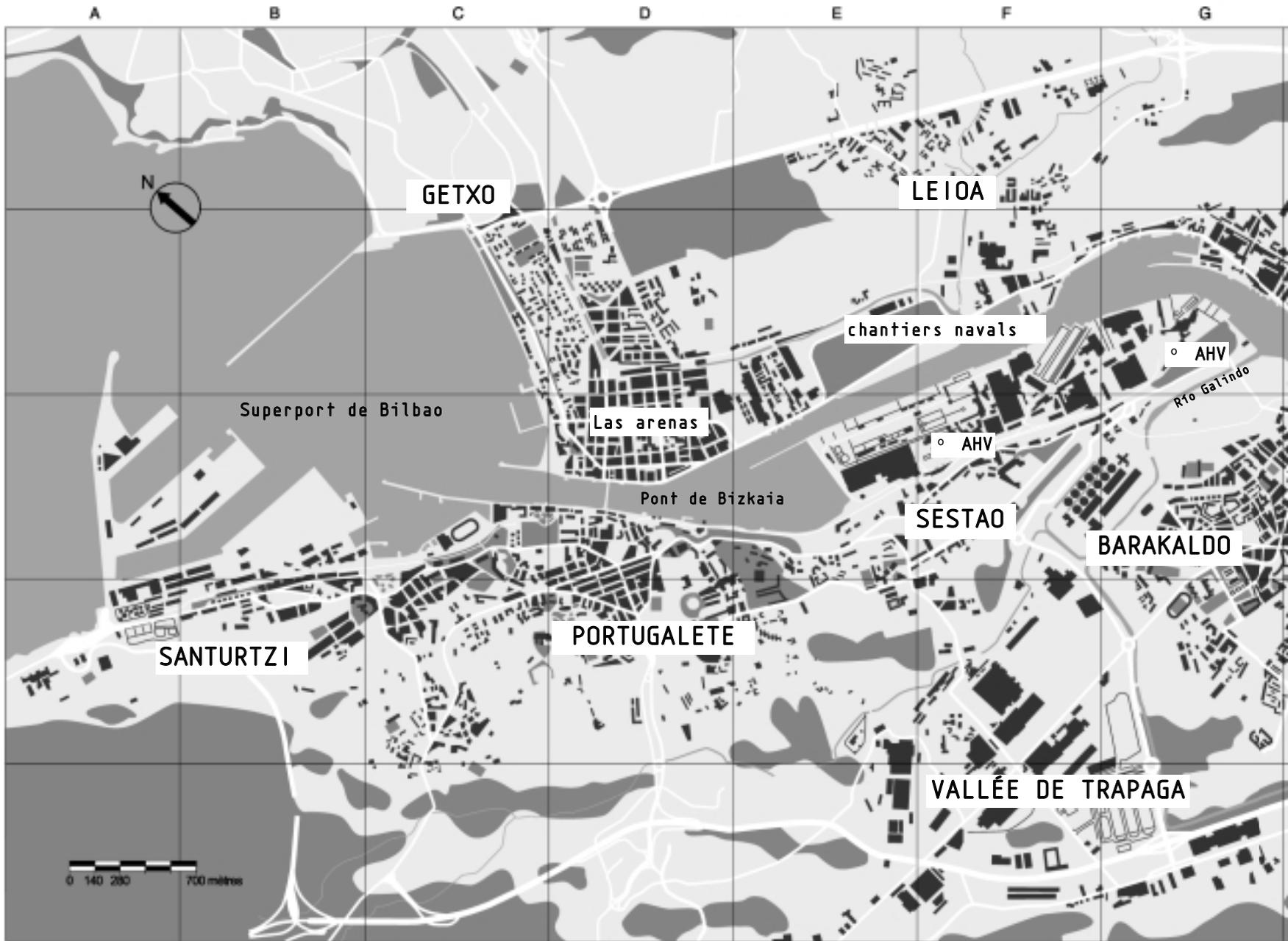
065



de Ansio - Vista del muelle de Lutxana

7.12.1964







H I J K L M N

vers SONDIKA

ERANDIO

Ría de Bilbao

Lutzana

Río Kadagua

Zorroza

San Ignacio

Canal de Deusto

Zorrozaure

Deusto

Abandoibarra

Guggenheim

Nervión

Ensanche

BILBAO

Casco Viejo ☉

Bilbao la Vieja ☉

## LES ENJEUX

**Constats de crise**

*« Région industrielle en déshérence, elle connaît un taux de chômage d'au moins 25% et déploie sur les douze kilomètres des rives de son fleuve un long bastringue délabré, bâtiments de briques aux structures rouillées, silos, tours et hauts fourneaux abandonnés, navires cabossés en attente de rien, lignes ferroviaires envahies par les herbes, pylônes et caténaires, pontons à demi basculés dans la vase. Etroit site d'estuaire, prodigieux et mélancolique, saturé de ruines modernes, curieusement enfoncé au cœur de collines encore très vertes où s'accrochent en permanence d'épaisses brumes océanes. »<sup>44</sup>*

<sup>44</sup> François CHASLIN, « Bilbao en toute franchise » in Architecture d'aujourd'hui n°313 octobre 1997, p. 45.

**Crise économique**

A l'instar de Detroit, Glasgow, Sheffield, Manchester ou d'autres grandes agglomérations très dépendantes des activités de production lourde, Bilbao subit de plein fouet la crise des années 70. Les années 80 sont âpres et conflictuelles, marquées autant par les actions de l'ETA que par une résistance désespérée à la fermeture des entreprises. Pourtant inéluctables, d'autant que l'entrée de l'Espagne dans la Communauté Européenne, en 1989, entraîne une restructuration de presque tous les secteurs d'activités, les fermetures successives d'usines amènent leur cortège de chômage et de crise sociale et finalement, au constat terrible d'un territoire profondément déstructuré.

**Chômage endémique**

*« La rive gauche s'étiole et meurt peu à peu, cette rive hier industrielle, active, prospère. Entre Barakaldo et Sestao, les hauts fourneaux de Biscaye (AHV) employaient 12.000 travailleurs : il doit en rester 500... A Sestao, les chantiers navals faisaient vivre des centaines de familles : fermés ! A Portugalete, c'est-à-dire "le port des galériens" et à Santurtzi, les activités maritimes, la pêche côtière ou de haute mer n'arrivent plus à compléter la richesse de cette zone. Légèrement en retrait, la région minière de Trapagaran, Ortuella, Gallarta, fournissait assez de fer pour alimenter les hauts fourneaux et la sidérurgie. La rive gauche vivait. (...) Le plus lugubre, c'est le silence des docks, l'immobilité des grues au bord de la "ría", les vastes nefs industrielles que l'on est en train de dépecer. »<sup>45</sup>*

Loin d'être résorbé, le chômage dépasse les 20 % de la population active (24,3% au 2ème semestre 1998) et atteint 30 % chez les jeunes.

<sup>45</sup> Jean et Marie LAILLE, *L'Humanité*, lundi 26 Octobre 1998.

**Pollution durable**

La profonde crise d'une industrie qui a perdu toute compétitivité pour cause d'obsolescence, laisse derrière elle un champ de ruines. Comme meurt l'industrie lourde qui faisait vivre Bilbao, on ne peut que constater le désolant panorama qu'offre désormais La Ría : un chômage endémique mais aussi un environnement dévasté, marqué par la pollution des sols et des eaux de l'estuaire. L'estuaire représentait deux facteurs pour l'industrie lourde : un port continu et une décharge à ciel ouvert. Ces facteurs sont aujourd'hui obsolètes. Le port ne fonctionne plus et la pollution est aujourd'hui considérée comme socialement inacceptable. Ses rives sont un champ de scories. À marée basse, le retrait des eaux saumâtres découvre des berges

aux masses de boues grises et malodorantes. La Ría est un cloaque noirâtre où ne remontent plus les poissons que l'on voit parfois dériver le ventre à l'air, aujourd'hui encore, au rythme des pollutions des affluents.

## Un site enclavé

L'aire métropolitaine de Bilbao, qui compte aujourd'hui un million d'habitants, représente la zone démographique la plus importante du Pays Basque. Sa population se répartit sur trente municipalités d'une grande disparité de taille et de poids, dont six dépassent 50.000 habitants : Bilbao, Barakaldo, Getxo, Portugalete, Santurtzi et Basauri.

La fermeture des grands sites industriels a pour effet d'amplifier un phénomène d'enclavement, déjà largement entamé par un développement industriel et urbain aussi rapide que désordonné. La conurbation de la Ría prend la forme d'une agglomération sans limites géographiques précises, marquée par un éclatement en une succession de satellites autonomes. Mal reliés entre eux, particulièrement sur la rive gauche qui est la plus industrialisée des deux, ceux-ci sont également coupés des rives par l'enchaînement des friches industrielles, seuls occupants des sites bordant la Ría.

Cette rupture est d'autant plus marquée que les liaisons entre les deux rives sont quasi inexistantes. Sur les quatorze kilomètres qui séparent Bilbao de la mer, on ne compte, en effet, que le seul pont autoroutier. Il faut arriver à l'embouchure de l'estuaire pour traverser la Ría, grâce au Puente Colgante, morceau de bravoure architecturale issue de l'architecture industrielle du 19<sup>ème</sup> siècle. Ce pont transbordeur permet un passage régulier de piétons et de véhicules, grâce à une nacelle suspendue à un portique métallique dont la hauteur permettait, autrefois, le passage des grands navires. photos

## Clivage social

L'estuaire dessine également une ligne de démarcation sociale entre la rive droite et la rive gauche. Fortement industrialisée, la rive gauche (*Margen Izquierda*) est traditionnellement de culture ouvrière et cosmopolite. La rive droite est nettement plus bourgeoise, particulièrement dans les communes proches de l'embouchure de l'estuaire qui offrent des plateaux verdoyants et de superbes ouvertures sur la mer. On pourra donc voir un symbole dans cette scène typique qu'est le ballet des femmes de ménage qui, chaque matin, empruntent le « *Puente colgante* » depuis Portugalete pour rejoindre leurs lieux de travail, en face, sur la rive droite, dans les quartiers bourgeois de Getxo.

Le Pont de Bizkaia, pont transbordeur suspendu édifié dans les années 30, relie le quartier populaire de Portugalete à la municipalité huppée de Getxo et à la ligne de métro, sur la rive droite.

**Moteur du développement économique et urbain de Bilbao au long de l'Histoire, la Ría est aujourd'hui un facteur de désintégration sociale et urbaine, phénomène typique des villes d'estuaire. On comprend donc l'importance que les acteurs locaux accordent à ce point dans l'élaboration de leur plan stratégique de revitalisation de l'aire métropolitaine de Bilbao.**



## ***Plan de revitalisation***

À ce constat s'ajoute celui d'une profonde crise de société, déchirée par la question du nationalisme. Néanmoins, à la fin des années 80, la situation économique fait passer l'urgence d'un plan de relance au premier rang des préoccupations politiques, avant même la question, pourtant très vive, de l'ETA. En effet, dans le contexte de l'ouverture des marchés et d'une globalisation de l'économie, la structure économique du Pays Basque, traditionnellement axée sur l'industrie lourde, accuse le coup d'une difficile reconversion.

C'est dans ce contexte que prend forme, entre 1989 et 1992, le Plan de Revitalisation de l'Aire du Bilbao Métropolitain qui revendique la double ambition d'une restructuration économique et urbaine et se donne pour objectif de définir le « Bilbao du troisième millénaire ».

### **BM-30**



Conseil d'Administration Ría 2000, le 31 Décembre 1997.

Ainsi naît l'association BM-30. BM pour Bilbao Métropolitain, c'est-à-dire l'ensemble du territoire de la Ría avec ses quatorze kilomètres d'estuaire, et le chiffre 30 pour le nombre de communes associées au projet, qui représentent un million d'habitants, dont

400.000 pour la commune de Bilbao. L'association met en place un projet intercommunal de grande envergure baptisé Bilbao Ría 2000.

L'association qui conduit le projet Bilbao Ría 2000 est un organisme de droit privé mais financé par des fonds publics. Pablo Otaola est le directeur du projet depuis 1991 :

*« J'ai pris en cours un projet déjà engagé, décidé courageusement par un maire socialiste qui imposa aux autorités du port et des chemins de fer de céder leurs terrains, avec pour compensation la prise en charge par l'Etat des nouvelles infrastructures. Mais le projet s'élaborait de façon éclatée. D'où Bilbao Ría 2000. Le plus difficile a été de démarrer et d'organiser la concertation entre les administrations, les institutions publiques et les entreprises privées. Nous nous sommes inspirés des sociétés d'économie mixtes françaises. »*<sup>46</sup>

Bilbao entreprend donc sa résurrection sous l'impulsion d'une forte volonté politique, sur la base d'une collaboration entre les dirigeants locaux et le secteur privé. Cette collaboration va également structurer le mode de financement du projet, bénéficiant au départ de la manne de l'argent public, basque, espagnol, puis européen, le projet devant coûter à terme près de 600 milliards de Pesetas (3,6 milliards d'Euros).

*« Nous n'avons ni fonds, ni crédit. Mais l'Europe a débloqué 12 millions d'Euros, puis nous avons pu trouver 2,4 millions d'Euros en vendant un terrain. Alors, nous avons pu convaincre notre conseil d'administration et les institutions privées de s'engager à nos côtés. Pendant six ans, nous avons pu fonctionner sans faire appel au crédit. »*<sup>46</sup>

<sup>46</sup> Propos recueillis par Frédéric Edelmann, in Le Monde, Dimanche 29 - Lundi 30 Octobre 2000

## Une ville en projet

*« Qui se rend à Bilbao aujourd'hui, découvre une ville (...) relativement transformée par rapport à ce qu'elle était, ne serait-ce que trois années en arrière. Sûrement plus proche des critères génériques des grandes cités occidentales, dû à la multiplication des infrastructures touristiques et de services qu'ont générées les mutations engagées par les politiques basques, la ville est devenue plus compréhensible pour la plupart de ceux qui la visitent alors qu'il était de coutume de lui attribuer un caractère industriel peu attractif et surtout chaotique. Il faut dire que Bilbao s'est agrandi tout au long du XX siècle de façon tellement spectaculaire que son urbanisation n'a pu être organisée autour de programmes préétablis, mais a plutôt répondu dans l'urgence et l'expansion sauvage aux besoins d'installation d'industries et de logements ouvriers, deux types d'architectures qui occupent – occupaient – alternativement les rives du fleuve, presque depuis le centre de la ville et jusqu'à l'Océan. Il est indéniable que l'aspect de la ville, notablement plus lisse pour ce qui concerne le quartier du Musée Guggenheim, est devenu plus attirant et certainement moins inhospitalier aux yeux de celui qui entre pour la première fois dans la cité. En fait, c'était bien là le but recherché au travers de cette transformation subite d'une ville industrielle en déclin en une brillante ville de services et de culture. (...) Malgré tout, c'est en s'éloignant des zones en pleine revitalisation du centre ville, en suivant les berges du fleuve vers l'Océan, en passant devant la passerelle de Calatrava, devant le Musée Guggenheim, devant le Palais des Congrès et de la Musique, devant le Pont Euskalduna que l'on rencontre l'autre visage de la ville, tout aussi actuel et réel que celui des grands projets. »<sup>47</sup>*

<sup>47</sup> Frank Larcade, *Global Bilbo* <http://www.consonni.org> août 1999



Vue du centre de Bilbao depuis la Ría, en 1997. Au premier plan, la presqu'île industrielle de Zorrozaure, puis le Palais des Congrès et de la Musique encore en construction. Au fond, le Musée Guggenheim de l'architecte Frank O. Gehry.

**Bilbao ne laisse pas le visiteur indifférent. Elle offre en effet le visage contrasté d'une ville en pleine mutation, prise dans le bouleversement d'une politique de grands travaux qui fait suite au précédent bouleversement de la grande époque industrielle.**

**Forte de cette impulsion nouvelle, toute la ville est aujourd'hui engagée dans une mutation impressionnante et irréversible, embarquée dans l'aventure du grand saut vers la ville post-industrielle.**

## 1/ *Le saut vers la ville post-industrielle*

072

### Une stratégie offensive d'architecture marketing

En amont du projet Ría 2000, il y a un projet stratégique. Celui-ci se révèle, dans un premier temps, comme un projet technique d'équipements devant créer les conditions d'une nécessaire revitalisation.

La conduite exemplaire de la part publique du projet fait du plan de revitalisation un modèle en matière de montage opérationnel, mais dont l'écueil sera de livrer la ville aux promoteurs en se faisant souvent le marchepied d'une architecture sans qualité.

Un rapide panel des projets fait valoir l'ambition d'une ville qui veut créer l'image d'un nouveau waterfront, utilisant les outils du marketing urbain pour passer par les armes les vestiges d'un passé industriel moribond.

### ***Le projet stratégique***

Proposé par l'urbaniste basque Eduardo Leira, il tente de résoudre l'actuelle crise économique que subit la ville en se basant sur les conditions topographiques et urbaines existantes.

*Le point de départ du projet est donc ce constat des points de blocages que connaît Bilbao : l'estuaire du fleuve et les montagnes escarpées environnantes, le caractère linéaire du développement de la métropole, le manque de communication entre les zones résidentielles disséminées entre les sites industriels, l'estuaire s'imposant comme un obstacle, la pauvreté de l'axe de transport qui relie la côte aux villages à l'intérieur des terres, le tout constituant « un environnement hostile et hautement pollué »<sup>48</sup>.*

Le projet se place précisément là où sont concentrés les problèmes, là où ils ont l'impact le plus négatif,

c'est-à-dire les plaines de l'estuaire et, particulièrement, la rive gauche.

Le projet commence avec un prémisses : « *Dans la présente situation d'obsolescence et d'abandon, voire même de ruine des installations industrielles, il ne sera pas possible d'obtenir de nouveaux investissements. En d'autres mots, il ne sera pas possible d'attirer de nouvelles activités économiques qui permettent la diversification et la modernisation de l'économie de Bilbao. Cette réalité ne peut pas être occultée – et ceci est la thèse fondamentale – parce que le passé de Bilbao ne peut être son présent* »<sup>49</sup>.

Dans un positionnement radical, Eduardo Leira affirme la nécessité d'une vaste entreprise de démolition comme condition première du renouveau urbain.

Il propose une réorganisation de la Ría en l'articulant comme un tout, à partir de l'insertion d'un réseau routier à l'échelle urbaine et d'un seul tenant. Cette infrastructure routière consiste en une avenue rectiligne de cinq kilomètres de long reliant la presqu'île de Zorrozaure à Galindo, la construction d'axes transversaux et de ponts bas sur la Ría puisque, avec le déplacement des activités portuaires à son embouchure, les grands navires ne remonteront plus l'estuaire.

La « grille territoriale » proposée devrait avoir « la capacité de structurer et encourager du mouvement », fonctionnant « comme un nouveau point de référence, encourageant le processus de recyclage et de transformation »<sup>50</sup>.

L'axe rectiligne permet sur la rive gauche la création d'un « *couloir vert* ». Après avoir traversé la Ría avec un pont bas, elle se transforme sur la rive droite en route intérieure, ouvrant la plaine de Lamiako au fleuve. Estimant que la « *nouvelle économie post-industrielle* »<sup>50</sup> est compatible avec l'habitat, on prévoit une mixité avec les nouvelles zones résidentielles.

Un travail de dépollution, pratiquement achevé, des eaux de la Ría et de ses affluents vient compléter cet ensemble, bien que le problème plus grave de la purification des berges et du lit des cours d'eau ne soit pas résolu.

Le projet devrait donc permettre, sur la base d'une restructuration du système routier, de renouer le dialogue avec le fleuve tout en utilisant la mobilité comme moteur de désenclavement, d'établir un nouveau paysage d'eau et de verdure, ouvert aux possibilités de développement dans un souci de mixité. Dans ce sens, il ne se veut pas un Schéma Directeur traditionnel et formaliste mais un projet technique qui propose des solutions formelles concrètes à des problèmes clairement identifiés ; créer les conditions d'un développement futur.

\_48 Eduardo Leira, Bilbao : la construction de la métropole. Un projet stratégique, in Casabella N°622 Avril 1995 p. 69

\_49 ibid. p. 69

\_50 ibid. p. 69

**« Une grande quantité de démolitions est nécessaire ; ceci, dans toute sa simplicité, est la première proposition stratégique. Tout devrait être démolí, excepté les éléments qui offrent de claires perspectives pour le futur. Ceci est une position radicale, même iconoclaste au regard de l'actuelle attitude conservationniste envers tout vestige du passé. Il n'est pas possible de conserver un musée "grandeur nature". C'est seulement en éliminant les traces du passé que la nouvelle économie dont a besoin Bilbao peut émerger, bien que pour se faire il faudra démolir les traits spécifiques de l'identité de la métropole elle-même. Il sera opportun de conserver quelques éléments emblématiques : quelques installations ou bâtiments portuaires, quelques bâtiments industriels pouvant être transformés grâce à leur qualité architecturale... mais dans la plupart des cas ces bâtiments sont dépourvus de réelle qualité, produits d'une tardive et hâtive industrialisation, et nombre d'entre eux tombent littéralement en ruines. »**<sup>51</sup>

\_51 Eduardo LEIRA, Bilbao : la construction de la métropole. Un projet stratégique, in Casabella N°622 04/95 p. 69



Emprise des zones industrielles sur le territoire de la Ría.

074

La zone urbaine de Galindo représente 500.000 m<sup>2</sup> de terrain anciennement propriété des Altos Hornos de Viskay et prévus pour accueillir 2.000 logements, des zones vertes, des entreprises et un parc thématique. Un nouvel axe en bordure de Ría relie les communes de Barakaldo et Sestao.

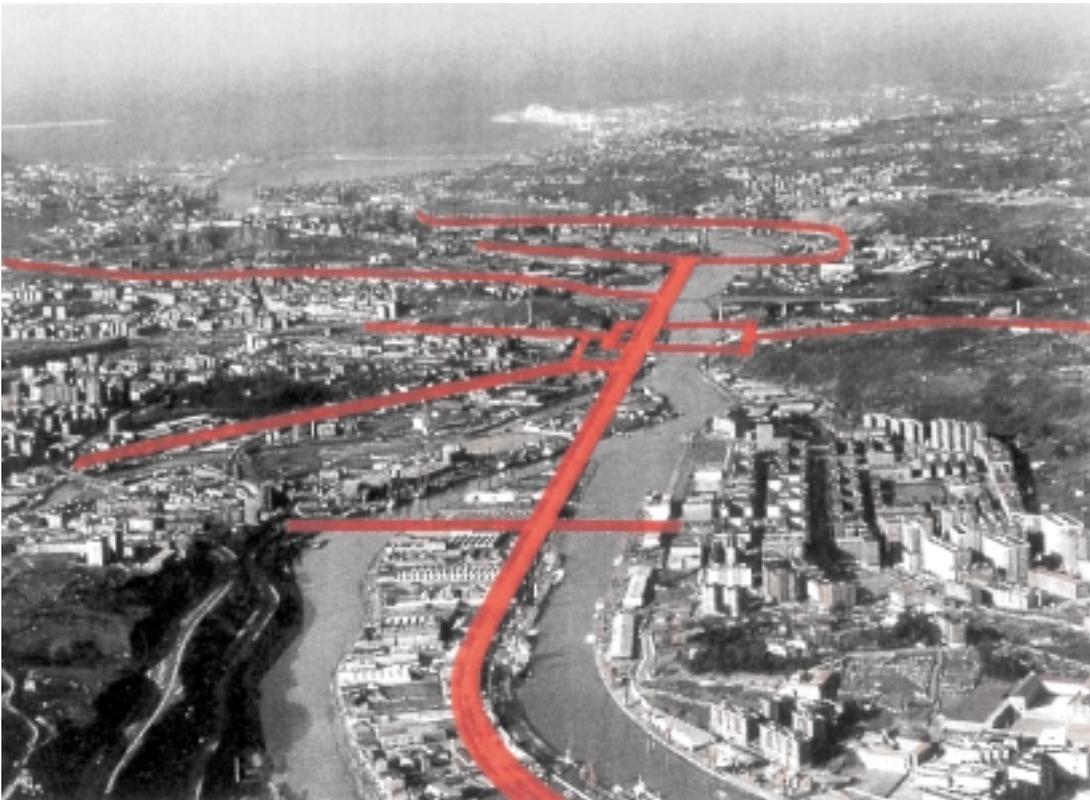
Aire de Zorrozaure. Le nouvel axe a pour but d'abolir le caractère marginal de cette zone urbaine, convertissant la péninsule en un site de verdure et favorisant le développement des deux rives.

Le nouvel axe métropolitain traverse l'île longitudinalement, devenant de ce fait l'infrastructure principale, tandis que les axes transversaux connectent les deux rives.

**avant**

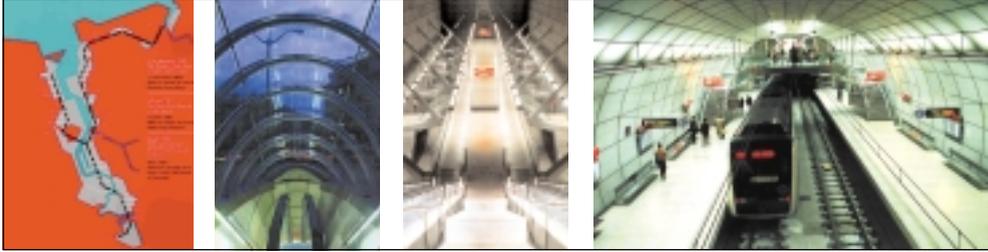
**après**





Un projet stratégique essentiellement basé sur une logique d'infrastructure routière, destinée à désenclaver les différentes zones urbaines de la Ría de Bilbao et de favoriser un développement conjoint des deux rives de l'estuaire.

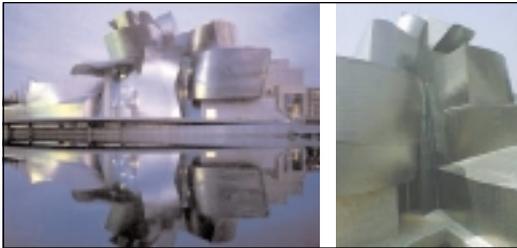
VOUS EN RÊVIEZ, RÍA 2000 L'A FAIT



Métro de Bilbao : Sir Norman FOSTER.



Aéroport international de Sondika : Santiago CALATRAVA.



Musée Gggenheim de Bilbao : Franck O. GEHRY.



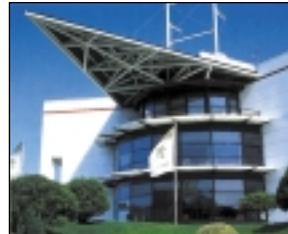
Passerelle Zubi-Zuri : Santiago CALATRAVA.



Pont Euskalduna.



Palais Euskalduna : Frederico SORIANO et Dolores PALACIOS.



Parc Technologique.



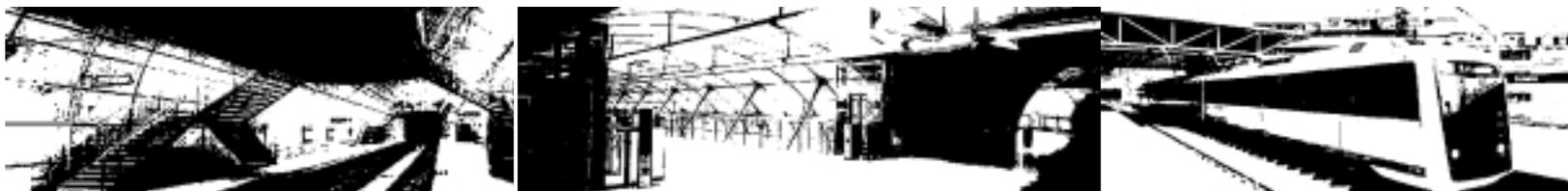
Projet Urban Galindo.



Projet d'Abandoibarra.



#02 >>> territoire / bilbao\_ria\_2000



## ***Le nouveau Bilbao post-industriel***

Les modèles du nouveau Bilbao post-industriel sont évidemment Barcelone et Séville, les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle de 1992. Ses dirigeants pensent à des services haut de gamme dans le secteur tertiaire, à un modèle de ville post-industrielle élaboré à partir de quatre points stratégiques: le rôle de la formation, l'amélioration de la communication, de l'environnement urbain, la dynamique et le rayonnement culturels.

Un tour d'horizon des projets réalisés, en cours ou à venir, fait valoir la qualité indéniable de nombre d'entre eux, répondant efficacement à des besoins urgents. Du point de vue de la stratégie urbaine menée par les pouvoirs publics, le projet de revitalisation de la Ría est remarquable : volontariste, rapide et rentable, grâce à de rapides retours sur investissements, il fait figure d'exemple en matière de montage opérationnel.

Le métro de l'Anglais Norman Foster, le Palais des Congrès et de la Musique Euskalduna, signé par les architectes basques Frederico Soriano et Dolores Palacios, le musée Guggenheim conçu par l'Américain Frank Gehry, l'aéroport de Sondika et la passerelle Zubi-Zuri, tous deux signés Santiago Calatrava, font partie des projets phares. Ceux-ci constituent le moteur économique du projet de renouveau urbain Ría 2000.

Projet San Vincente.  
Photo prise dans la vitrine  
d'une agence immobilière :  
"Nouvelles résidences de  
grand luxe, 125.000 m<sup>2</sup> de  
zones vertes..."

Néanmoins, derrière ce *name dropping* suit un cortège de projets qui pourraient ne plus répondre aux vœux de leurs promoteurs.

On restera sceptique devant le projet d'Abandoibarra qui représente un site de 345.000 m<sup>2</sup> à proximité immédiate de l'Ensanche, libéré par le transfert en aval des docks et du port industriel, encadré par le Guggenheim et le Palais Euskalduna. « *Dans le parc d'Abandoibarra, programmé pour être le marchepied docile d'une architecture hasardeuse, seront construits une tour de bureaux, un hôtel, des sièges sociaux et quelques logements, sous la houlette de l'Américain César Pelli.* »<sup>52</sup>

De même, le projet d'Ametzola offre, avec la construction de 900 logements répartis dans huit tours identiques de quatorze étages, alignées face à un parc de 36.000 m<sup>2</sup>, le visage d'un urbanisme daté et dont les villes européennes ont déjà largement fait l'expérience des limites. Ce projet qui se veut « structurant » est d'autant plus déstructurant qu'il sert de modèle à d'autres projets de *tours posées sur des pelouses*, à l'exemple du projet de San Vincente. On se demandera enfin si la multiplication des marinas, des tours de bureaux et de logements suffit à faire émerger une quelconque identité urbaine maîtrisée.

<sup>52</sup> Frédéric Edelmann, *Pluie de Pesetas pour l'achèvement de « l'opération Bilbao »*, in Le Monde, Dim 29 - Lundi 30 Octobre 2000

## ABANDOIBARRA

Le projet d'Abandoibarra regroupe la plupart des projets prévus par Ría 2000 : parcs et promenades, équipements publics, passerelles piétonnes, bureaux et logements, un hôtel et un centre commercial. Un nouveau waterfront de verdure et de services qui n'est que l'amorce d'un vaste projet de refonte urbaine.



↑	passerelle Zubi-Zuri	↑	pont de la Salve / musée Guggenheim	↑	passerelle Université de Deusto	↑	parc de Ribera / tour Diputación Foral de Bizkaia	↑	bureaux / logements / hôtel / centre commercial Ría 21	↑
---	----------------------	---	--	---	---------------------------------	---	--	---	---	---

## **Culture et Congrès** **SONT LES DEUX MAMELLES DU MARKETING URBAIN**

079



Le projet Bilbao Ría 2000 prend sa source dans le quartier d'Abandoibarra, accroché au centre historique de Bilbao, que les urbanistes rêvent de transformer en « *un nouveau waterfront comme, dans le monde entier, l'ont entrepris les grandes villes portuaires confrontées à la même situation. La recette en est éprouvée : espaces verts, promenade au bord de l'eau, quartier d'affaires et un zeste de grands équipements culturels puisque culture et congrès sont aujourd'hui les deux mamelles du marketing urbain.* »<sup>53</sup>

Car, en fin de compte, il s'agit bien de cela : Bilbao veut aujourd'hui changer radicalement d'image en développant une stratégie offensive de marketing urbain, dont le musée Guggenheim et le Palais des Congrès et de la Musique sont les fleurons.

Le terme « d'opération Bilbao » évoque en effet une opération financière, voire militaire. Comme avatar de la stratégie mise en place par les pouvoirs locaux, la ville se développe sur des stratégies financières, les promoteurs immobiliers semblant souvent avoir fait main basse sur la ville.

Alors qu'il quitte la direction du projet au bout de huit ans, Pablo Otaola fait le bilan et exprime un regret : « *Qualité, vitesse et argent sont les trois conditions d'un tel programme, mais on ne peut pas avoir les trois à la fois. Ici, la qualité est venue en troisième position. Terminer l'ensemble sera globalement chose facile. En revanche, j'aurais voulu pouvoir organiser de grands concours internationaux de paysagisme, faire venir des architectes de haut niveau, sortir de la simplicité initiale. L'architecture est un élément déterminant, qui a surtout concerné les infrastructures, moins les espaces publics. J'aurais aussi souhaité engager de nouveaux projets dans cet esprit de qualité, de complexité, d'originalité et de tranquillité.* »<sup>54</sup>

Palais des Congrès Euskalduna



pont Euskalduna



<sup>53</sup> François Chaslin, *op. cit.*, p. 45

<sup>54</sup> Propos recueillis par Frédéric Edelmann, *Le Monde*, *op. cit.*



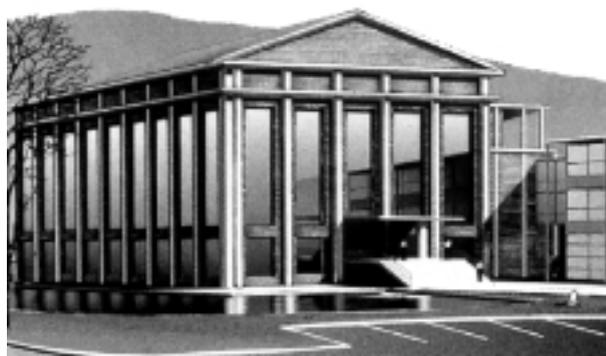


081

Monuments historiques :  
Une grue, au pied du pont Euskalduna et les vestiges de fourneaux datant du XIX<sup>ème</sup>.



MOLINOS VASCOS  
Ici, bientôt, peut-être,  
le futur centre culturel  
de l'Art Basque.



LLIGNER : à Galindo,  
reconversion de l'usine  
électrique en siège  
miroitant de l'entreprise  
MECSA.

## ***Droit de préemption / droit à l'image***

Bilbao Ría 2000 est un projet qui, dans la logique de linéarité du développement de l'aire métropolitaine, part de Bilbao en direction de la mer. Il s'agit donc d'un projet « orienté », dans le double sens du terme. Il a en effet une direction, du centre historique vers la mer, suivant une logique inverse à celle du développement de l'histoire, allant du plus ancien au plus récent, avec une volonté de préemption de territoires de friches. Il stipule donc une priorité de la rénovation – de l'image – du centre et l'extension de celle-ci vers les sites de friches industrielles le long de l'estuaire, considéré comme un « espace à saisir » – en référence à une brochure du mois de décembre 1992, publiée par la mairie de Bilbao qui titrait : « Bilbao : un espace à saisir ». Ceci se fait avec une priorité à l'image, la nouvelle image de Bilbao, portée par une logique de marketing, écrasant l'ancienne. On peut y voir une tentative de formatage d'une image à destination du marché global.

Le neuf chasse l'ancien, le poursuivant jusqu'à la mer, jusqu'au nouveau Super Port qui finira d'engloutir le souvenir des anciennes activités portuaires.

La lutte est inégale.

Ce serait un euphémisme que de dire que le projet de ville mis en avant par l'urbaniste Eduardo Leira est très différent de celle existante. En revendiquant la mutilation du passé industriel comme condition d'existence, le projet Bilbao Ría 2000 s'impose en effet comme un profond bouleversement de l'identité même de la ville, faisant le ménage par le vide.

Personne pourtant ne semble regretter la disparition programmée du lourd passé industriel.

Plutôt que de l'indifférence, il règne autour de cette question une sorte de fatalité mêlée d'optimisme, sensations qui transparaissent à travers les divers

documentaires sur la Ría qu'ont suscité l'imminence de la disparition de la mémoire de ces lieux. Les commentateurs invoquent les poètes et romanciers basques tels Gabriel de Unamuno ou Bernardo Atxaga, nous promènent dans le dédale des images des merveilles architecturales de Bilbao comme celles d'un passé industriel moribond, pour tenter de ressusciter une mémoire collective de la Ría. Peut-être s'agit-il de mettre en perspective ce moment de rupture entre deux époques, que rend nostalgiques de nombreux *Bilbainos*<sup>57</sup>

***« Il y a une dimension pathétique dans ce défi ambitieux et courageux consistant à fuir une logique de déclin qui mènerait inéluctablement à la faillite sociale, économique, politique et culturelle. Il fallait faire en sorte que Bilbao devienne la plus importante ville de l'axe atlantique. D'ailleurs, si l'on revient aux années 1900, on peut dire que la rapide ascension de Bilbao et sa puissance industrielle tout au long du siècle rappellent sans aucun doute le rapide et déterminant effort entrepris au cours de ces dernières années pour transformer la ville – l'image de la ville – et lui donner un support économique qui rende possible son expansion et évacue le risque de faillite. Mais en raison des enjeux et de la rapidité avec laquelle ce changement fut décidé, le risque est tout aussi réel et plus dure encore serait la chute »<sup>58</sup>.***

Cette réflexion résume bien l'état d'esprit des Basques et des habitants de Bilbao en particulier, empreint de scepticisme et de résignation, temporisé par le courage, la force de travail et une grande adaptabilité au changement.

<sup>57</sup> Frank Larcade, *Global Bilbo*, op.cit.

<sup>58</sup> Habitants de Bilbao.

## ***Le recyclage en question***

### **Au-delà des images**

**« Mais aujourd'hui, les édifices sont construits et les nouveaux modes de transport et de communication sont déjà en fonctionnement. Il ne s'agit donc plus de les critiquer mais bien plutôt de se les approprier, de les faire siens avec fierté. »<sup>59</sup>**

Il ne s'agit plus désormais de contester un fait établi, de plastiquer les effigies d'un projet urbain entamé de longue date. D'autant que celui-ci se veut textuellement « ouvert à toute forme de proposition qui servirait le bien de la communauté »<sup>60</sup>.

En réponse au projet de refonte de l'identité urbaine de Bilbao et afin de négocier ou non avec celui-ci, il s'agit de trouver des expressions d'une identité plus ancrée dans la réalité complexe que représente Bilbao et qui soient opératoires pour une stratégie de recyclage du territoire des friches de la Ría. La question de l'identité urbaine de Bilbao renvoie naturellement à celle du recyclage de cet espace à prendre, la reconversion des friches ne pouvant se faire qu'à travers l'installation d'une nouvelle activité, l'attribution d'un nouvel usage.

Pour cela, s'infiltrer dans les marges, marges de la culture comme celles du territoire. Or ces marges du territoire sont précisément le territoire d'enjeux que constituent les friches industrielles de la Ría.

« Mais jusqu'à quel point peut-on poursuivre la destruction du patrimoine industriel ? s'interroge Frédéric Edelmann. Fondant son action sur un équilibre entre espaces récupérés pour le public et espaces rentabilisés par le privé, Bilbao Ría 2000 a laissé de côté cet aspect largement pris en compte en Allemagne, notamment sur les 350 kilomètres carrés de l'Emscher Park. Les promoteurs de Bilbao, dopés par l'effet Guggenheim, se sont lancés dans une politique délibérée mais aléatoire d'architecture-marketing. (...) Les artisans du nouveau Bilbao ne

sont pas au bout de leurs peines : quid du traitement des " jointures " entre l'existant et la ville mutante ? A vouloir trop bien faire, on en fait trop dans le " paysager ", le mobilier urbain, comme si les citoyens ne pouvaient s'approprier des espaces non peignés ni s'accommoder du moindre souvenir du passé ouvrier. »<sup>61</sup>

La ville lisse que nous concoctent les politiques du projet urbain nous amène à revendiquer un droit à la trace et à la mémoire de ce qu'est la ville présente, dans une collision chaotique entre des projets neufs et les traces d'un passé récent. Dans cette guerre des images, l'enjeu est la mémoire collective. Une guerre de surface qui couvre une guerre du sens. L'éradication des friches est une guerre menée par une armée de pelleteuses et de grues, contre des fantômes du passé, au service d'une idéologie du futur.

« Le patrimoine industriel qui borde le fleuve et qui, pour une grande partie, fonctionne toujours, est une source d'intérêt, pas seulement en raison de la qualité de son emplacement pour de nouveaux investisseurs comme le démontre la propagande des groupements d'entreprises, mais pour les politiques basques qui amorcent des programmes de conservation de cette mémoire récente. Mais tout processus de conservation d'un patrimoine architectural doit s'effectuer au travers de l'installation d'une nouvelle activité, l'attribution d'un nouvel usage. Celui-ci doit répondre à des besoins réels et non pas être le prétexte de cette réactivation. C'est la mission délicate à entreprendre, non seulement depuis les instances de décision, mais aussi depuis la société civile. »<sup>62</sup>

<sup>59</sup> Frank Larcade, *Global Bilbo*, op. cit.

<sup>60</sup> Eduardo Leira, *Bilbao : la construction de la métropole*, op. cit. p. 69

<sup>61</sup> Frédéric Edelmann, *Le Monde*, op. cit.

<sup>62</sup> Frank Larcade, *Global Bilbo*, op. cit.

### 3/ *Centralité culturelle*

084

#### La culture comme moteur économique

Ces fameux projets « pharaoniques » ont été élaborés par les autorités afin de servir, bien sûr, de moteurs économiques mais aussi d'emblèmes d'une ville rénovée.

Désormais, c'est le musée Guggenheim de Bilbao qui servira à défendre la nouvelle image de modernité et de renouvellement des forces vives souhaitée pour la ville. Inauguré en 1997, ce musée est considéré comme un investissement stratégique de premier ordre et comme un élément important pour favoriser le rayonnement culturel non seulement de Bilbao mais d'Euskadi, autrement dit du Pays Basque tout entier. Tels sont les mots qui ont été utilisés par le Conseiller Culturel du gouvernement basque pour en justifier le coût élevé. On veut en faire l'emblème d'une politique culturelle dans le contexte de profonde crise industrielle qui frappe la métropole de Bilbao. On attend de lui qu'il produise les synergies économiques, urbanistiques et culturelles capables de faire de cette ville la capitale industrielle, commerciale et culturelle de l'Axe atlantique.

#### ***Mac Guggenheim***

Le Guggenheim peut apparaître comme un monument sans référent historique ni territoire. C'est un objet produit par une conjonction de forces - politiques - en grande partie extérieures à la ville. Une architecture qui reste « visionnaire ». En ce sens, il est un produit du global et accède au rang d'icône mondiale.

Le musée Guggenheim est un produit de la culture américaine au même titre que Mac Donald ou Disneyland. L'expression désormais établie de « MacGuggenheim » nous renvoie à la question habituelle quant aux bonnes intentions de l'économie américaine qui passe par la mondialisation de sa (sous)culture. Elle agit simplement de manière plus

insidieuse : fonctionnant sous couvert d'une même politique désintéressée de divertir et d'éduquer les masses, elle procède d'une même stratégie de disneylandisation du monde qui est de l'uniformiser pour vendre partout un même produit normalisé.

Le musée, selon Joseba Zulaika <sup>63</sup> fonctionne comme un parc d'attraction, à l'idéologie « populaire voire populiste » <sup>64</sup>. Il s'agit, par cette assimilation, de montrer que le nouveau musée de Bilbao est idéologique. Sa muséographie n'a en effet pas échappé à une polémique acerbe, ses détracteurs montrant combien elle correspond à une vision américaine de l'histoire de l'art, entièrement au service de l'avènement de l'art américain. Le plus symptomatique est que le Guggenheim est dirigé par des gestionnaires. Il n'y a en effet pas de direction artistique au Musée de Bilbao : le programme des expositions est décidé entièrement par New York.

El Guggy, sobriquet sympathique qui désigne le musée et renvoie au terme de Fosterites désignant les bouches du métro high tech de Sir Norman Foster, marque l'appropriation populaire du lieu ou, du moins, sa sublimation symbolique.

Ce fait renforce cependant son statut d'image, d'icône. Il sert de symbole à l'étranger où Bilbao est connue depuis son musée. On le retrouve sur l'ensemble des brochures touristiques comme au centre du GEO spécialement consacré à Bilbao, sous forme de logotype le long des accès autoroutiers de la ville, depuis la frontière avec la France. Il sert également de visuel dans de nombreuses campagnes publicitaires, locales comme internationales: affiches (Cerruti, la BBK ou l'Atlético de Bilbao), spots publicitaires (Fagor) ou clips vidéos (Mariah Carey).

>> Par je ne sais quel truchement hasardeux, je reçois dans l'immeuble où j'habite, situé dans un village à 50Km de Bilbao, la version allemande de MTV, la chaîne musicale américaine mondialiste.

Un soir en zappant – en dérivant – parmi les chaînes, je suis tombé sur la diffusion d'un clip vidéo de Sweetheart du duo Mariah Carey / Jermaine Dupri, incarnation de la culture américaine qui s'exporte. Il pourrait s'agir d'une chanson du dernier James Bond *The World is not enough*, tourné en partie au Guggenheim.

Le clip est tourné autour du Guggenheim de Bilbao. On voit très nettement les façades extérieures les plus fortes visuellement (celles tournées vers la ría Nervión et le centre de Bilbao) et Jermaine, le rappeur, de se dandiner partout en gesticulant sur les toits, sur les passerelles et terrasses, devant les façades. Une sorte de fête-cocktail se déroule parallèlement au rez-de-chaussée du musée, autour de l'œuvre de l'artiste Jenny Holzer, auprès de laquelle est installée un bar et sur laquelle viennent se frotter de jeunes et sexy nymphettes. Dans les plans extérieurs, notre chanteuse circule à califourchon sur une Harley Davidson, sur fond entièrement flou des abords immédiats du musée, où l'on reconnaît vaguement un bus Bizkaibus pour sa couleur jaune. Les acteurs sont tous des noirs américains ou métis. La fin du clip s'achève sur une plage, sans doute repérée dans la région, absolument déserte.

Bizarres détours pour une étrange image retour.

Par cet exemple, on voit que le musée accède au rang d'icône mondiale puisqu'il sert habilement de décorum à une culture marchandisée, formatée pour une carrière internationale. L'effet pervers est que la ville, le territoire, disparaissent derrière l'objet. C'est l'arbre qui cache la forêt.

Médiatiquement, les Basques en sont déjà en partie dépossédés. Du moins doivent-ils le partager, du fait de son statut d'icône médiatique.

Mais le Guggenheim, c'est aussi 2,5 millions de visiteurs depuis son ouverture, il y a tout juste deux ans. En cela, il est une opération de marketing réussie dont ne se cachent pas les dirigeants de la métropole. Pour le commerce et l'industrie du tourisme, c'est un véritable boom économique qu'il va falloir apprendre à exploiter plus largement.

\_63 Joseba ZULAIKA, *Crónica de una seducción, el museo Guggenheim Bilbao*, Éd. Nereal, Madrid 1997.

\_64 Franck LARCADE, *Global Bilbo*, op.cit.



## ***Culture marchandise***

---

La présence urbaine très forte du musée en fait un monument à caractère propagandiste, au service d'une propagande culturelle de la ville. En cela, il est symptomatique de la question de la culture comme outil de marketing.

Le statut d'autonomie dont bénéficie le Pays Basque depuis 1979 est à rapprocher du phénomène européen d'autonomisation des Régions qui conduit à l'émergence de nouvelles techniques de gestion territoriale utilisant la propagande municipale. Avec le recours généralisé à des techniques de marketing urbain, s'est accru le phénomène de concurrence et de compétition entre les Régions.

La nouvelle Europe implique une nouvelle géographie communautaire où la région doit prendre place. Chaque ville prétend être un carrefour dans cette nouvelle géographie et essaie de montrer qu'elle est un axe d'échanges.

La logique de flux nouveaux qui se met en place (capitiaux, commerce, tourisme..) rend cruciaux les investissements culturels comme moteurs d'investissements touristiques et attracteurs de capitaux extérieurs.

Ainsi, se développent des stratégies urbaines basées sur la communication et le marketing politique où l'on promeut une image de marque. D'où l'importance d'assurer une couverture médiatique à un événement tel que l'inauguration d'un musée international comme le Guggenheim, d'en faire la publicité pour créer un impact. La ville est leader de communication, s'attache logo et slogan, cherche l'afflux de la mode, jouant de l'attrait d'une ville pour sa culture, pour ses ouvrages signés de stars de l'architecture internationale, orchestrant les calendriers politiques et les inaugurations. Avec le développement du secteur de la communication, l'architecture est devenue un média, un logo. On lui demande de s'afficher, de s'exposer pour traduire le dynamisme et la vigueur politique municipale.

L'implantation du Guggenheim à Bilbao traduit une nouvelle stratégie du monde de l'art dans les musées par la globalisation des échanges culturels, la soumission des marchés culturels et l'idée des franchises. L'idée du MacGuggenheim est de transférer à l'artistique un concept commercial où tout est centralisé à New York avec une franchise mondiale.

**« La rénovation urbaine de Bilbao, soutenue par l'invocation des grands noms de l'architecture internationale, est une bonne démonstration de l'architecture comme idéologie et spectacle. Le prétexte est la nécessité de rencontrer une nouvelle économie postindustrielle. Le nom de l'architecte star sert pour aider à vendre le produit. L'architecture comme idéologie se base sur le prémisses, semble-t-il indiscutable, de ce qui est le mieux pour les nouvelles formes de production et de ce qui profite également à toutes les classes sociales. Elle pourra toutefois admettre des tendances politiques opposées tant qu'elles sont d'accord sur ce point fondamental : que le pouvoir politique est prêt à investir massivement dans des édifices opulents dessinés par des architectes stars, dans des œuvres "emblématiques", emblèmes de la ville qui la mettent à jour sur la base d'une incarnation des idées de progrès, culture, justice, communauté pacifique. »<sup>65</sup>**

Encore une fois, on y revient : si vous possédez le contrôle de l'image, vous possédez le contrôle du sens. Et le Guggenheim de Bilbao contrôle l'image de Bilbao.

On notera donc que le musée agit plus essentiellement comme signe ou nouvel archétype de la culture marchandisée que comme vecteur d'expression ou de développement de la culture locale, puisque peu de place y est laissée à l'art basque. Pour modérer ce propos, on citera la très importante rétrospective de l'été 1999 consacrée à l'artiste basque Chillida mais qui semblait étrangement servir l'œuvre de Richard Serra dont neuf pièces occupaient, au même moment, l'immense salle du rez-de-chaussée. Suivaient à l'affiche : Andy Warhol et la Factory et l'histoire de « l'art de la moto »...

Le développement des telles architectures « emblématiques », à fondement économique, traduit également une recherche d'identité.

Par ces nouveaux logos impactants – pour employer les termes du marketing, les politiques basques cherchent à donner une marque au territoire afin de créer des points d'ancrage susceptibles de produire une nouvelle activité touristique lucrative. Mais l'enjeu est également symbolique dans ce qu'ils produisent comme « image positive » afin de rompre avec « l'image violente » du Pays Basque. Dans ce sens, le musée est représentatif de l'ensemble de la stratégie Ría 2000, dans la mesure où c'est à l'architecture, ou plutôt à la collection d'architectures, qu'incombe le rôle d'incarner les valeurs du progrès social.

Ce rôle qu'elle reçoit par immanence suffit-il à générer la « société intégrée et intégrante » dont rêvent les politiques ?

Peut-on parler d'immanence publicitaire ou de magie des images ? Faut-il laisser le charme agir ? Il faudrait pour cela que les Basques se reconnaissent dans ces symboles du renouveau économique et social de leur pays. Or, constater « l'absence d'un débat réellement public avant de débiter ces extraordinaires mutations, la non-nomination d'un directeur artistique au sein de l'équipe en place dans le Musée Guggenheim de Bilbao, le choix revendiqué de créer un musée aux allures de parc de loisirs (...), la faible participation ou association de la communauté artistique basque aux décisions d'ordre culturel »<sup>66</sup>, peut éveiller notre scepticisme.

<sup>65</sup> Joseba ZULAIKA, *Crónica de una seducción, el museo Guggenheim Bilbao*, op. cit., p. 235

<sup>66</sup> Frank LARCADE, *Global Bilbo*, op.cit.



## ***Contre***

---

La refonte de l'identité de Bilbao, mise en jeu par le projet Ría 2000, se joue, semble-t-il, avant tout sur le terrain des images, dans une guerre visuelle et symbolique entre architectures obsolètes et architectures marchandes. La construction d'une ville lisse, sur les bases d'une stratégie publicitaire, appelle à l'élaboration de ce que l'on peut nommer une *contre-identité* urbaine. Contre l'idée d'une possible transfiguration de l'identité urbaine de Bilbao qui implique une éradication de son passé industriel, on défendra l'idée d'une possible mutation vers la ville post-industrielle en opérant à partir du territoire en l'état. Le processus de décyclage que l'on tentera d'initier prend comme hypothèse qu'il existe une identité urbaine de la « collision esthétique » comme alternative à l'image marketing.

Contre l'effacement d'une réalité urbaine par la fabrication d'images nouvelles, on s'emploiera à la constitution d'une contre-réalité par la mise en circulation d'une expérience du territoire de Bilbao et de la Ría en particulier, résultant d'un processus actif d'implication.

Contre une stratégie publicitaire et l'immanence d'une identité urbaine nouvelle, on empruntera pourtant le chemin similaire d'une stratégie médiatique. Cependant, il s'agira d'investir les flux médiatiques ouverts par le champ de la collision esthétique, prise dans la réalité de Bilbao et qui trouve une résonance comme force à l'œuvre dans la technoculture.

Contre la dépossession de l'espace public et la perte de sens, on revendiquera la réappropriation de ces espaces abandonnés comme territoires d'action et terrains d'une nouvelle revendication. Comme champ de possibles où créer des *Zones Autonomes Temporaires*<sup>68</sup>.

n

<sup>68</sup> Voir la définition de la TAZ, p. 16 ? ch.1