



VENISE

UN RETOUR

DU TOPONYME

À LA FIGURE

À L'ARCHIPEL ?

LA VILLE-ARCHIPEL UN OUTIL POUR LA PLANIFICATION URBAINE DU TERRITOIRE VÉNITIEN

École Polytechnique Fédérale de Lausanne

Chiara Lombardi Dellamonica

Énoncé théorique de Master d'Architecture 2022-2023
sous la direction d'Elena Cogato-Lanza

Directeur Pédagogique : Paolo Viganò
Maître EPFL : Elena Calafati

REMERCIEMENT

Je tiens à remercier chaleureusement Elena Cogato-Lanza pour le temps qu'elle a consacré au suivi de mon travail et ses précieux conseils, ainsi qu'Elena Calafati pour sa disponibilité et son aide dans l'élaboration de cet énoncé.

Je souhaite également remercier mes parents pour leur profond soutien et leurs relectures assidues. Un remerciement tout particulier à mon père pour m'avoir transmis son amour pour Venise et pour son riche apport de référence à mon travail.

Pour finir, un grand merci à mes ami.es, pour leur soutien sans faille tout au long de ce semestre, de mes heures matinales à celles plus tardives et sans qui ce travail aurait été beaucoup moins plaisant.

SOMMAIRE

Avant-propos	9
Introduction	10
La ville-archipel	13
La figure de l’archipel	14
Berlin : Génèse de la ville-archipel	18
Rennes : La ville-archipel dans la pratique	22
La ville-archipel comme outil	28
L’archipel vénitien : Des “vies successives”	35
La naissance d’un habitat	36
La formation de la lagune	36
La colonisation de l’écosystème	40
L’organisation de l’archipel	44
Hiérarchisation de l’archipel	44
Cohabitation avec la lagune	50
Le déclin de l’archipel	54
La course à la modernité	54
Une nouvelle centralité	62
L’archipel aujourd’hui	70
Un environnement en péril	70
Monoculture et migration	80

Venise ville-archipel ?	89
Les stratégies actuelles	90
Historique du plan régulateur du territoire vénitien	92
Organisation actuelle du territoire	96
La ville-archipel, un levier pour la planification	108
Une ville multiple	110
Une ville réseau	114
Une ceinture «verte»	118
Conclusion	126
Bibliographie	128

«One foot in sea, and
one on shore»

William Shakespeare, Much Ado About Nothing , 1598

AVANT-PROPOS

Pourquoi s'intéresser à Venise aujourd'hui, alors que tant s'y sont déjà penchés et que tant d'encre a déjà coulé ?

Dans un contexte dans lequel on entend partout que Venise est une ville à « sauver » — la sauver du tourisme, son économie principale, qui menace de l'étouffer, la sauver des eaux, son environnement, qui menace de la submerger— il semble donc que Venise soit de nouveau à un point critique de son histoire. Mais tout point critique mène à une rupture du système en place permettant souvent de reconsidérer l'état de celui-ci.

Comme l'avance l'historien Piero Bevilacqua dans son livre *Venise et l'eau*, Venise pourrait être vu comme une « *métaphore planétaire* » : « *Nous savons que notre planète se rapproche chaque jour un peu plus du désastre écologique. La Sérénissime nous a laissé un mode d'emploi pour concilier l'entreprise humaine et l'environnement. L'héritage de la façon dont les Vénitiens ont, pendant longtemps, contrôlé et protégé leur écologie, tout en permettant la prospérité économique de la ville.* »¹

Depuis plus de 1600 ans, Venise, son histoire et son devenir, ont été en grande partie déterminés par son essence lagunaire, un pied enraciné sur la terre ferme pendant que ses navires sillonnaient la mer.

Aujourd'hui, du fait de sa situation, le territoire vénitien, condensé et complexe, expérimente des défis que de nombreuses autres villes européennes et mondiales devront affronter ou affrontent déjà, que ce soit les conséquences du changement climatique ou celles des crises de la mondialisation, mais elle peut aussi permettre de montrer que des solutions à petite échelle sont viables et efficaces et pourraient être transposées à une plus grande échelle.

1. Piero Bevilacqua, «Venise et l'eau», 1995, p. 171

INTRODUCTION

L'histoire de l'archipel vénitien est celle de l'urbanisation d'un paysage unique entre terre et mer, celle d'un effort pour le modifier tout en le préservant dans le but de garantir la coexistence de la vie humaine et de cet environnement naturel. Ce territoire unique a su montrer sa capacité à accueillir et s'adapter aux changements constants des besoins sociaux et fonctionnels.

Malgré ses particularités géographiques, le territoire vénitien a finalement connu une évolution assez proche de celle de nombreuses villes européennes. L'étalement urbain n'a pas manqué de se produire dans la région vénitienne, mais l'archipel étant contraint par son environnement naturel, cette expansion a fini par se faire sur la terre ferme qui jouxte la partie nord-occidentale de la lagune. L'essor de l'industrie pétrochimique dans les années 1960 n'a fait qu'augmenter l'urbanisation de cette partie du territoire, au détriment progressif des îles de la lagune, entraînant ainsi une métamorphose profonde de ce qui avait toujours été un archipel. Aujourd'hui, la dynamique bipolaire centre-périphérie est très fortement marquée dans l'archipel vénitien. D'une part, l'île de Venise en est le centre historique mais aussi économique, grâce à son attractivité touristique, reléguant de ce fait toutes les autres îles de la lagune au rang de "périphérie". D'autre part, les déplacements pendulaires quotidiens de la population active entre la Venise historique et la terre ferme ne font que renforcer cette dualité et déséquilibrer davantage l'écosystème de l'archipel. De nos jours, on ne peut que constater que le territoire vénitien est régi par des conflits d'intérêts qui balancent entre la mono-économie touristique, les besoins pratiques des résidents dans une société moderne et la sauvegarde de l'environnement écologique en tant que partie intégrante de la ville. L'archipel de la lagune vénitienne est un système complexe, où les relations de cause à effet ne suivent pas une logique unilatérale, mais sont plutôt influencées par une superposition de dynamiques sociales, naturelles et économiques qui ne le rendent que plus complexe à gouverner et planifier.

Actuellement, la planification urbaine de la *Città Metropolitana¹ di Venezia* est partagée entre plusieurs systèmes. Cette fragmentation conduit fréquemment à des déséquilibres et des conflits dans les interventions sur le territoire. On constate que certains espaces sont favorisés au détriment de d'autres, l'archipel y est plus vu comme une globalité que comme une multiplicité d'espaces à traiter.

Ce mémoire souhaite contribuer à la réflexion sur la façon de traiter le territoire vénitien. Aujourd'hui, l'urbanisme se doit de réfléchir de manière spécifique à une planification adéquate pour chaque

1. La « ville métropolitaine de Venise » a été officiellement créée le 1er janvier 2015, elle remplace la *Provincia di Venezia*. Le premier maire de la *Città Metropolitana* est le maire actuel de centre droit de la municipalité de Venise, Luigi Brugnaro. cf. <https://cittametropolitana.ve.it/>

territoire, en décelant les points forts de chacun de ces espaces. Cela tout en gérant les nouveaux défis territoriaux liés à la crise écologique planétaire. Impliquant donc une tension constante entre une réflexion globale et une réflexion locale. Reconsidérer l'archipel comme étant une caractéristique essentielle du territoire vénitien, permettrait de l'appréhender sous un jour nouveau et de faire ressortir des pistes de réflexion qui pourraient suggérer une planification du territoire plus en adéquation avec les défis actuels.

Pour ce faire, nous allons dans un premier temps esquisser ce que le terme archipel signifie. Cela nous permettra de mieux appréhender son usage dans le domaine de l'urbanisme. En effet, depuis plusieurs décennies déjà, le concept de «ville-archipel» fait partie des réflexions du milieu de l'urbanisme, bien qu'il peine à se faire une vraie place dans le débat actuel. La notion est utilisée aussi bien comme terminologie pour décrire la manière dont fonctionnent les territoires actuels, l'idée d'archipel étant alors utilisée comme une analogie pour décrire le système des zones urbaines. Mais elle se veut aussi être une métaphore de la manière dont le territoire pourrait être observé afin d'aider à sa planification.

De cette exploration de la notion d'archipel en urbanisme, nous tirerons les prémisses d'un regard sur l'archipel vénitien. Afin de venir compléter cette observation nous retracerons l'histoire de cet archipel, de sa création à aujourd'hui, en soulignant les différents moments qui l'ont conduit à une rupture dans l'organisation de son système. Cela nous permettra de mieux comprendre les enjeux et les défis auxquels il a été et est toujours confronté. Après avoir dressé ce tableau de l'archipel nous pourrions alors analyser les plus récentes stratégies institutionnelles de planification, pour finalement questionner le modèle urbanistique de la "ville-archipel", afin de vérifier la possibilité que, de l'état de simple analogie géographique, il puisse se transformer en un outil de réflexion utilisable pour envisager le futur développement du territoire vénitien. Comme nous le verrons, le modèle de la ville-archipel ne se propose pas de projeter un nouveau système urbain dans un environnement donné, mais bien de donner les clés de réflexion pour penser à la restructuration d'un tissu urbain existant en le préservant et le revalorisant. Permettant finalement, comme le dit Xavier Tabet, spécialiste de l'Italie, de dresser de nouvelles perspectives possibles pour l'archipel vénitien :

« Si Venise, à travers Porto Marghera, a dû payer, au cours du XXe siècle, un lourd tribut à la modernité industrielle, « sauver Venise » ne saurait passer par des nostalgies réactionnaires, entretenant les mythologies du passé. Ville par excellence de la communication, de l'échange entre les cultures, ainsi que du lien entre les différentes insulae qui la constituent ; ville « plurielle », qui a toujours été au croisement de toutes les cultures ; ville « mosaïque », fruit de la contamination des styles et de leur stratification ; ville qui est restée, même aux périodes les plus sombres de l'Histoire, une sorte de « port franc », Venise peut [...] devenir la ville d'une "nouvelle modernité", respectueuse de ses singularités et de ses différences.»²

2. Xavier Tabet, «Sauver Venise» ou les métamorphoses du mythes, 2006, p.157-158

LA VILLE ARCHIPEL

« L'analogie, nous le verrons, joue un rôle moteur dans l'histoire du mot, dans son versant métaphorique, au sens d'un rapport de ressemblance poétique, instaurant en lui-même sa validité, comme dans son versant conceptuel, au sens d'une ressemblance visuelle, morphologique, peut-être intuitive d'abord, mais porteuse d'un devenir épistémique fort »

LA FIGURE DE L'ARCHIPEL

«Pourquoi les îles ? La réponse est simple : là où terre et mer se rencontrent émergent les paradoxes »

Paul D. Miller et Simon Brown, Logique de l'archipel : insulaire et interrelié (démarche d'artiste) , 2015

Le terme archipel est un terme riche, porteur d'un imaginaire foisonnant. Si le mot est aujourd'hui rentré dans le langage courant, il est important de revenir à son étymologie pour bien le comprendre. En effet, le mot archipel a tout d'abord été un toponyme, venant du terme grec "Archipelagos", lui-même formé sur les racines "aigaion/aegeos" et "pelagos", et qui, signifiant « mer principale », identifiait précisément la mer Égée.

Par la suite, pour bien comprendre l'évolution de la sémantique du terme, il est intéressant d'observer l'usage qu'en ont fait différents explorateurs dans leurs récits de voyages. Par exemple, Louis-Antoine de Bougainville dans son ouvrage « Voyage autour du monde » dit : « J'ai nommé l'Archipel dangereux cet amas d'îles dont nous avons vu onze et qui sont probablement en plus grand nombre. »¹. Ainsi, pour décrire ce qu'il a observé, il n'utilise le terme « archipel » qu'au moment où il quitte ce dernier. En effet, tant qu'il naviguait entre les îles celles-ci ne lui semblaient être que des éléments isolés et éparpillés. Mais, une fois, qu'il eut relevé ces différents éléments à l'intérieur de l'étendue d'eau qu'il venait de traverser, il prit conscience de cette "unité plurielle" qui compose l'archipel.

Dans ces récits, plus souvent que le terme archipel c'est celui d'"espace archipélagique" que l'on retrouvait. Celui-ci désigne un espace mi-marin, mi-terrestre et se construit sur le mot «archipélage» plus courant à cette époque². De ces expériences de voyages, on peut donc déduire que, dans un premier temps, l'archipel était un terme qui nécessitait un regard cartographique³, ce regard permettant une vision globale sur un ensemble d'éléments.

Finalement, c'est seulement à partir du XXe siècle que, à la suite de nombreux glissements de langage, le terme archipel est devenu un nom commun⁴. Comme l'expliquent les géographes, l'emprunt d'un nom propre pour résumer en un mot une définition n'est pas rare lorsqu'il s'agit de décrire le monde.⁵

Aujourd'hui l'archipel est défini comme tel par les dictionnaires : Larousse : « Ensemble d'îles en groupe, sur une surface maritime plus ou moins étendue. »

Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales :
« 1. Ensemble d'îles disposées en groupe.
2. Groupement irrégulier de choses (concrètes ou abstraites) identiques ou semblables.»

1. Jean-Baptiste Arrault, «Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales», 2005,p. 319.

2. Stéphane Gombaud, « Îles, insularité et îléité Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques », 2007, p.852.

3. Jean-Baptiste Arrault, «Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales», 2005,p. 319.

4. Ibid, p. 318.

5. Dainville, «Le Langage des géographes.Termes,Signes, Couleurs des cartes anciennes. 1500-1800», 1964, p. 322

Page de droite : Carte de la mer Égée, Johannes van Keulen, 1681. Tirée de Carte de https://viagallica.com/grece/lang_fr/mer_egée.htm



Ces définitions mettent en évidence plusieurs éléments essentiels. Tout d’abord la question de l’ensemble, comme cela était déjà le cas dans l’usage fait du terme durant les derniers siècles. Le terme archipel permet de se référer à une pluralité d’éléments, liant ensemble des objets isolés⁶.

Ensuite, c’est le terme d’île, qui est récurrent dans les définitions géographiques. Tout d’abord, l’île est une entité géographique, qui se distingue souvent par son image de lieu isolé. Dans les mêmes dictionnaires, elle se définit comme étant : « *un espace de terre entouré d’eau de tous côtés* »⁷, « *étendue de terre entièrement entourée d’eau, émergeant dans un océan, une mer, un lac ou un cours d’eau.* »⁸. Une définition plus figurée du terme, la décrit comme « *lieu favorable au sein d’un milieu hostile* », le milieu maritime ayant, pendant très longtemps, été vu comme un lieu non propice à la vie humaine qui se développe sur la Terre.⁹ Par définition, l’entité de l’île est donc indissociable de celle de l’eau. Ainsi, bien que les termes relatifs au milieu aquatique n’apparaissent pas systématiquement dans la définition de l’archipel, d’un point de vue géographique la présence d’îles conduit nécessairement à la présence d’eau.

Néanmoins, force est de constater que l’archipel, qui était à la base le nom d’une entité maritime « la mer Égée » est devenu peu à peu, par glissement, un terme se référant à quelque chose de terrestre : des îles. Le terme est donc, par l’usage et le temps, devenu une métonymie¹⁰, c’est-à-dire que le mot sert à se référer à son contenu — un ensemble d’îles — omettant alors de poser clairement la présence du milieu aquatique.

D’autre part, si l’on reprend la définition du CNRTL, on constate que l’archipel a aussi un sens figuré. « *Groupement irrégulier de choses (concrètes ou abstraites) identiques ou semblables* ». En effet, au cours du temps, en plus de son usage géographique, le terme s’est construit un imaginaire très vaste qui l’a conduit à faire office de métaphore ou d’analogie dans de nombreuses autres disciplines telles que l’économie, la philosophie ou la sociologie¹¹. Lors de ces usages métaphoriques, il n’est pas rare d’observer des confusions dans l’usage des termes relatifs à l’archipel : bien qu’il soit courant que l’imaginaire de l’île vienne nourrir celui de l’archipel, il faut bien considérer, comme nous l’avons vu, que le premier est un élément de l’autre.

6. Isolé tire aussi ses racines du nom latin *insulae* signifiant île.

7. Définition donnée par le Larousse

8. Définition donnée par le CNRTL

9. Abraham A. Moles, « Nissonologie ou science des îles », 1982, p.281.

10. Jean-Baptiste Arrault, « Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales », 2005, p. 320.

11. Ibid p. 316.

Page de droite : Jim Holyoak, Troll Bryster, 2012. Graphite, encre et sel sur papier, 29 x 20 cm. (Image tirée de : Paul D. Miller et Simon Brown, Logique de l’archipel : insulaire et interrelié (démarche d’artiste) , 2015



BERLIN GENÈSE DE LA VILLE-ARCHIPEL

« Archipel urbain dans une lagune verte de nature. »

Sébastien Marot, «La ville dans la ville : Berlin un archipel vert, Un manifeste (1977 d'Oswald Mathias Unger et Rem Koolhaas», 2013, p.93

L’imaginaire de l’archipel n’est pas inconnu au domaine de l’architecture et de l’urbanisme.

La notion commence à être évoquée dans le courant de années soixante-dix, période durant laquelle la réflexion de l’urbanisme connaît un déclin et cherche à trouver des solutions pour s’adapter aux nouveaux modes de vie des populations. L’étalement urbain est alors au centre de beaucoup de réflexions et de nombreux termes imagés fleurissent dans le vocabulaire urbanistique : ville-satellite, ville-diffuse, hyperville... S’ajoute alors à cette liste le terme de « ville-archipel ». En empruntant ce terme à la géographie, ce concept amène avec lui un imaginaire riche. Son but est de venir s’implanter dans le domaine de l’urbanisme comme étant « *une méta-forme capable de traduire et de structurer la ville informelle, éclatée, diffuse, dispersée ou multipolaire.* »¹. Cette vision permettait de rationaliser le territoire berlinois afin de pouvoir par la suite mieux gérer son étalement.

Pour mieux saisir le concept de ville-archipel il faut revenir au moment où cette notion est apparue. C’est lors d’un séminaire d’été sur le thème de la « villa urbaine » mené par Oswald Mathias Ungers pour les étudiants de l’université de Cornell à Ithaca (NY) que la théorie de la ville-archipel va être élaborée. À ce séminaire participaient entre autres Rem Koolhaas, Pieter Riemann, Hans Kollhoff et Arthur Ovaska et à son terme sera publié le manifeste « *Die Stadt in der Stadt : Berlin das grüne Stadtarchipel* », qui sera décrit comme étant « *un concept d’urbanisme pour le développement futur de Berlin, élaboré et présenté par Oswald Mathias Ungers* ».²

Comme l’explique Sébastien Marot dans la réédition qu’il fait du manifeste de 1977, ce document forme « *un plaidoyer mi-théorique mi-opérationnel visant à faire de Berlin le laboratoire d’un modèle alternatif d’urbanisme qui, à l’opposé de la doctrine du renouveau urbain alors en vogue, épouserait la prémisse du dépeuplement des villes et métropoles occidentales pour les envisager comme des archipels d’îles urbaines, serties dans des mers de verdure, lesquelles ingéreraient les atmosphères de la nature, les dispositifs de la campagne et les infrastructures de la suburbia contemporaine.* »³

C’est une des premières fois que l’idée de décroissance démographique et spatiale est envisagée de manière assumée par des architectes et urbanistes pour appréhender le futur d’une

1. Sébastien Marot, «La ville dans la ville : Berlin un archipel vert, Un manifeste (1977 d'Oswald Mathias Unger et Rem Koolhaas», 2013, p.6

2. Marot, 2013, p.6

3. Ibid, p.7

Page de droite : Image satellite de Berlin, 1:500 000e Google Earth



ville. La décroissance démographique de Berlin constatée à cette époque pourrait donc avoir été le levier pour l'élaboration de cette théorie, qui vise à une diminution sélective de la densité urbaine tout en préservant l'environnement urbain⁴. Pour cela, il faut dans un premier temps identifier les zones de la ville qui n'ont plus de raison d'être, étant devenues superflues ou inadaptées. Cela permettra de récupérer ces espaces pour revaloriser les parties de la ville qui seraient à préserver et dont les caractéristiques devraient être renforcées ou complétées.

4. Marot, 2013, p.9

La question de la place de la nature est aussi primordiale dans cette théorie. Les zones qui n'auront pas été identifiées comme des zones à préserver seraient des espaces où la nature reprendrait le dessus sur le tissu bâti. Venant peu à peu entourer les îlots revalorisés, cette trame verte qui structurerait la ville, rendrait alors explicite la dualité entre nature et métropole qui existe aujourd'hui dans les zones urbaines. Les îles y seraient des fragments urbains libérés de l'anonymat de la ville, à l'identité marquée, aussi bien par leurs qualités spatiales, leur structure sociale que par leur histoire⁵. Ungers voit ces îles urbaines comme étant chacune des «mini-cités», chaque île pouvant être observée comme un élément distinct et singulier. Cependant, lorsque l'on s'y intéresse à une échelle plus globale, ces îles font partie d'un groupe d'éléments, c'est la ville dans la ville, l'île dans l'archipel⁶. Ungers voit Berlin comme « un agglomérat de divers fragments urbains »⁷, des fragments qui, une fois considérés ensemble montrent une organisation intrinsèque, créant l'image de l'archipel : « un archipel d'architectures dans un lagon vert de nature »⁸.

5. Ibid, p.94

6. Ibid, p.42

7. Ibid, p.64

8. Ibid, p.12

Plus tard, Ungers va développer sa théorie de «ville dans la ville» dans un projet pour Berlin. Il structure le projet en onze thèses successives, chacune amenant une problématique particulière que sa théorie permet de discuter. Ces thèses soulèvent les questions de la baisse démographique, de la planification et de la structure urbaine de Berlin, pour ensuite appliquer de manière concrète les principes de la ville dans la ville, en commençant par repérer les îles urbaines puis en réfléchissant à la ceinture verte qui viendrait les entourer. La gestion du transport et de l'habitat est aussi traitée.

Finalement, l'approche proposée par ce projet ne consiste pas à savoir comment concevoir un nouveau système urbain dans un environnement donné, mais de comment reconstruire l'existant tout en l'améliorant⁹. Au cours de son discours, Ungers finira par développer un argumentaire pour « démontrer que l'idée d'archipel est congénitale à l'histoire d'une ville qui s'est toujours développée comme une confédération »¹⁰. Berlin semble ressortir comme une ville étendue et multipolaire dans laquelle plusieurs types de villes se transforment et se côtoient, idée qui sera ultérieurement attestée par l'architecte berlinois Werner Düttmann quand il déclare « Berlin est une multitude de villes »¹¹.

9. Ibid, p.64

10. v, p.106

11. Ibid, p.164

« Une superposition de sept siècles d'idées, de réflexions, de décisions, de hasards et de réalités a donné à la ville sa forme actuelle. Son plan aujourd'hui est un catalogue d'événements dans lequel les empreintes de l'histoire sont restées clairement lisibles. Il ne présente pas une image unitaire, mais plutôt un collage vivant une accumulation de fragments. Cette juxtaposition des contraires est, du point de vue historique, l'expression de la dialectique dans laquelle la ville a toujours été et reste aujourd'hui engagée. Le concept d'antithèse critique et de multiplicité divergente est l'essence même de Berlin. »¹²

12. Marot, 2013, p.122

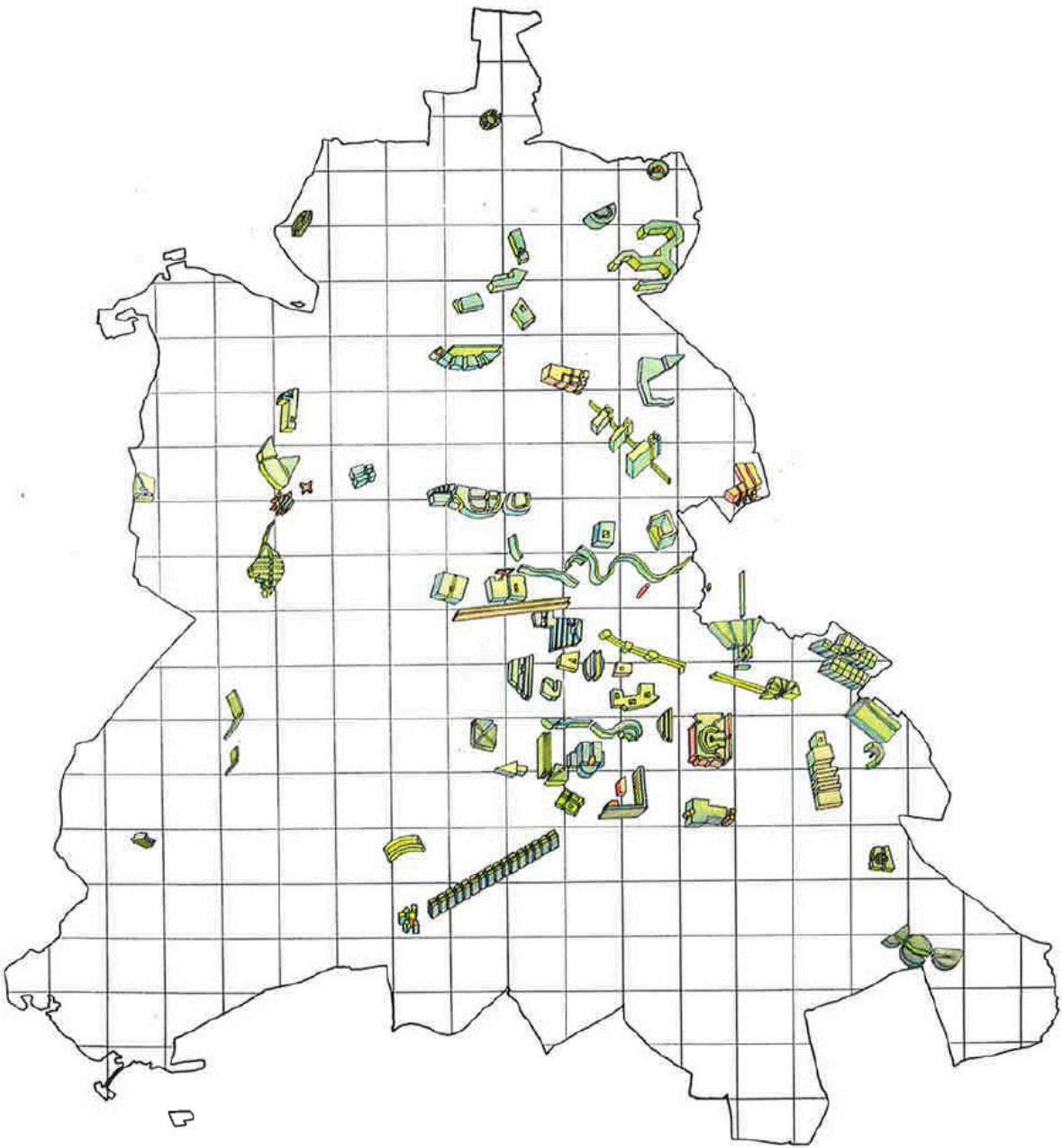


Tableau «Les villes dans la ville», dans Sébastien Marot, «La ville dans la ville : Berlin un archipel vert, Un manifeste (1977 d'Oswald Mathias Unger et Rem Koolhaas», 2013, p.50

RENNES : LA VILLE-ARCHIPEL DANS LA PRATIQUE

« Vivre séparés mais pas isolés »

Jean-Yves Chapuis, Jean Viard, «Rennes, la ville-archipel : entretien avec Jean Viard», 2013 p.82

Après l’usage qu’en fait Oswald Mathias Ungers, le terme « ville-archipel » fut repris par divers intellectuels aussi bien dans le domaine de l’urbanisme que dans celui de la sociologie. Le concept fut envisagé pour la planification de divers territoires, mettant alors la théorie en pratique. Certaines grandes lignes du projet pour Berlin sont restées mais de nombreux points furent modifiés afin de s’adapter aux cas particuliers de chaque espace. Il est cependant intéressant pour nous d’analyser un de ces cas pratiques de ville-archipel afin de comprendre quelles sont les nouvelles lignes directrices du projet. Pour ce faire, c’est le cas de la ville française de Rennes que nous allons rapidement examiner.

La région française de la Bretagne comprend plusieurs villes moyennes (Rennes, Brest, Lorient, Quimper, Vannes...), qui, mises en communication, forment un réseau important. La figure qui en ressort selon différents urbanistes et sociologues est celle d’un archipel¹. C’est Philippe Tourtelier, alors vice-président de Rennes Métropole, qui, en s’inspirant de ce constat, utilisa pour la première fois la terminologie de ville-archipel pour parler de la ville de Rennes². L’usage de ce terme fait de plus fortement référence dans ce cas au livre « *Le nouvel âge du politique* » de Jean Viard, dont un des chapitres s’intitule « *la société d’archipel* ». Le premier SDAU (Schéma Directeur d’Aménagement et d’Urbanisme) de Rennes est établi en 1974³. En 1989, Jean-Yves Chapuis, alors adjoint à l’urbanisme de la ville, commencera à mettre en place les bases du système de la ville-archipel sur le territoire. Finalement, le plan pour le territoire rennais ne sera approuvé qu’en 2007⁴.

Le concept de ville-archipel dans le cas de l’agglomération rennaise, consiste à permettre la mise en réseau de différents lieux, chacun avec sa potentialité propre. L’idée est de tirer parti de la multiplicité des identités présentes sur le territoire ainsi que la multiplicité des qualités spatiales⁵. Le réseau de transport en commun reliant ces différents pôles est donc une question centrale de cette planification. Un des buts principaux de la planification de la ville-archipel est de créer une « *interdépendance* » entre chaque zone qui compose le territoire en les mettant en relation, tout en préservant au maximum l’identité et la spécificité de chaque commune, la rendant de cette manière attractive pour les zones adjacentes⁶. Dans le cas de Rennes, la ville archipel est un territoire qui « *englobe la ville centre, le péri centre, le péri urbain et l’espace rural proche.* »⁷. Comme le souligne l’article « *Rennes : la Ville archipel et son corollaire : la Ville des proximités* »⁸, la ville-archipel rennaise ouvre le sujet de la proximité. Pour favoriser ce système de réseau il faut que les

1. Amélie Nérault, La «ville archipel»: au défi des réalités du quotidien. Cas d'étude de Rennes, 2019, p.10
2. Amélie Nérault, 2019, p.10

3. Ibid, p.33

4. Ibid, p.35

5. Ibid, p.10

6. Ibid, p.41

7. Ibid, p.10

8. Jean-Yves Chapuis, «Rennes : la Ville archipel et son corollaire : la Ville des proximités», Responsabilité et environnement n°52, 2008

Page de droite : Image satellite de Rennes, 1:200 000e, Google Earth



distances qui séparent chaque pôle de l’archipel ne soient pas trop importantes. En moyenne sur le territoire rennais une distance de quatre kilomètres sépare chaque pôle⁹. De plus, il est fait en sorte que quasiment systématiquement dans chaque pôle on puisse retrouver les services essentiels tels que boulangerie, pharmacie, écoles... Ainsi, chaque pôle peut vivre de manière indépendante sans être pour autant isolé des autres pôles.

Le deuxième point central du projet de ville-archipel rennais est celui de revaloriser les surfaces agricoles¹⁰. Le but étant de protéger ces zones mais aussi de venir créer des interruptions entre les différents pôles de la ville, formant alors une ceinture verte qui dessine le territoire de la ville-archipel et permet ainsi de contenir et limiter son étalement¹¹. Une des volontés affichées est d’estomper au maximum « *la dichotomie entre l’urbain et le rural* », afin que la campagne ne soit plus considérée comme un vide du territoire¹². La ceinture verte est un des éléments principaux de ce projet de ville archipel. Comme le dit Jean-Yves Chapuis « *La volonté de créer une ceinture verte entre la ville centre et les communes environnantes et ensuite entre les communes elles-mêmes, d’où le terme ceintures vertes au pluriel, était une reconnaissance, déjà, de la multipolarité de l’agglomération rennaise.* »¹³.

Aujourd’hui la ville-archipel est donc une réalité pour le territoire rennais, elle se compose de 76 communes et compte près de 510 000 habitants¹⁴. Bien que le modèle de la ville-archipel semble particulièrement bien fonctionner sur ce territoire, il faut néanmoins constater que certaines concurrences peuvent se créer entre les différents pôles¹⁵. Il se développe parfois une course pour devenir la commune la plus attractive du territoire, cet élan venant alors casser l’équilibre sur lequel repose la ville-archipel. De la même manière, bien que le réseau de transport en commun soit particulièrement réfléchi et efficace dans le but de connecter entre eux les différents pôles, il a été remarqué qu’une lacune existe toujours dans la liaison des communes entre elles. En effet, si les axes qui relient les communes au centre-ville ont été bien réfléchis, il n’existe par contre que très peu de liaisons qui connectent certaines communes entre-elles¹⁶, créant de cette manière un réseau particulièrement monocentrique alors que la ville-archipel devrait tendre vers un réseau polycentrique.

On pourrait remarquer qu’on retrouve ici à une échelle réduite ce qui constitue le problème récurrent de l’aménagement du territoire en France, encore fondé sur un modèle satellitaire monocentrique, principalement basé sur les liaisons vers Paris.

9. Amélie Nérault, 2019, p.41

10. Ibid, p.33

11. Ibid, p.35 et 43

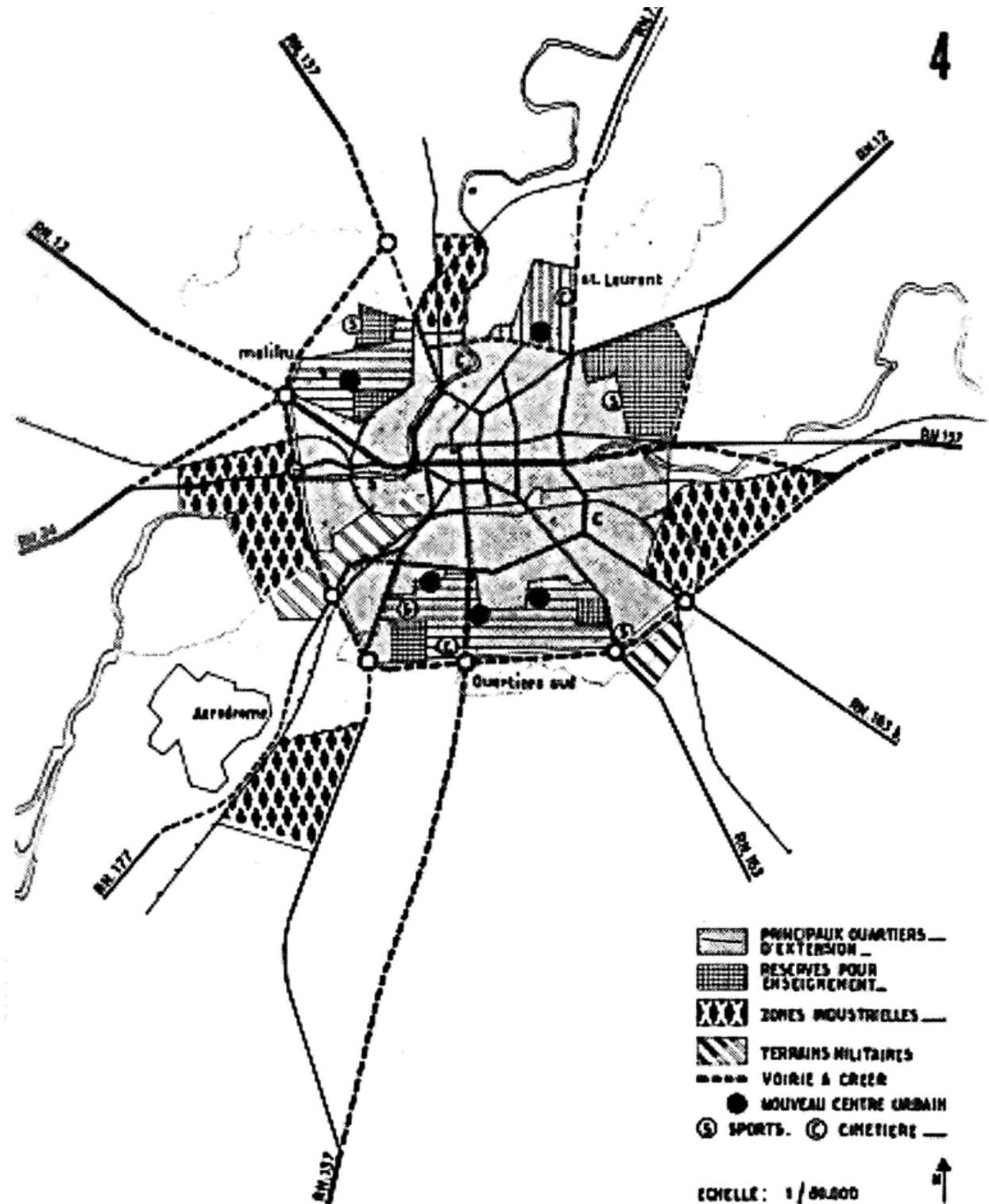
12. Jean-Yves Chapuis, «Rennes, la ville archipel : Entretien avec Jean Viard», 2013, p.16

13. Ibid, p.12.

14. Amélie Nérault, 2019, p.35

15. Ibid, p.55

16. Ibid, p.57



Rennes. Schéma du Plan directeur, 1960 tirée de Catherine Guy, « La fabrique du territoire », Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement, 2, 2007, 72-82.

LA VILLE-ARCHIPEL COMME OUTIL

« *Penser un territoire en archipel : un défi théorique.* »

Jean-Baptiste Arrault, «Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales», 2005, p.321

Si on devait résumer la figure de l'archipel, celle-ci serait, comme le dit Sébastien Marot, « *une figure terraqueuse* » fortement lié à l'imaginaire de la navigation qui décrit un espace fragmentaire, pluriel et identitaire. Cette figure permettrait donc de décrire et projeter ce que sont aujourd'hui les villes, c'est-à-dire des espaces éclatés et multipolaires qui ne cessent de se diffuser sur le territoire ¹. Comme nous l'avons vu c'est une figure qui est chargée d'un riche imaginaire : l'idée d'un espace archipélagique d'un point de vue géographique est celle d'un espace fortement structuré, organisé par un système de relations, dans une tension permanente entre le local et le global.²

Appliqué au domaine de l'urbanisme cette méta-forme permet de structurer la planification d'une ville. Parmi les projets similaires à la ville-archipel, on trouve celui de la « *ville décentralisée* » de Ludwig Hilberseimer en 1932, la ville-réseau de Franz Oswald en 1962 ou bien encore « *la ville paysage* » d'Hans Scharoun³. Mais la ville-archipel semble mettre ensemble plusieurs points de ces différentes théories. Les études de cas de Berlin et Rennes nous ont montré deux visions de ce que pouvait être un projet urbain qui s'appuyait sur le concept de ville-archipel. Bien que ces deux projets divergent sur de nombreux points, ils permettent néanmoins de formuler quelques lignes directrices sur la manière de réfléchir un territoire archipélagique.

Une « ville multiple »

Tout d'abord, la ville-archipel est une ville multiple. En effet, elle cherche à regrouper des espaces différents n'ayant pas tous la même intensité. Peu importe l'échelle, que ce soit la commune dans une agglomération ou un bâtiment dans un îlot urbain, l'important est d'identifier les espaces qui méritent d'être valorisés et de mettre en avant leurs potentialités.⁴

Le concept pluraliste de la « *ville dans la ville* », présenté par Ungers, se place comme une antithèse aux théories qui partent du postulat que la ville est une entité unique, il avance qu'au contraire la ville est multiple ⁵. Il est contre toute idée de standardisation et d'uniformisation de la ville. La ville-archipel parle d'individualités, c'est-à-dire que chaque espace possède une identité différente et donc une singularité qui ne doit pas être perdue au profit de l'ensemble mais plutôt valorisée. Une fois ces zones et ces qualités identifiées il faut les revaloriser et créer le système qui les mettra en réseau.

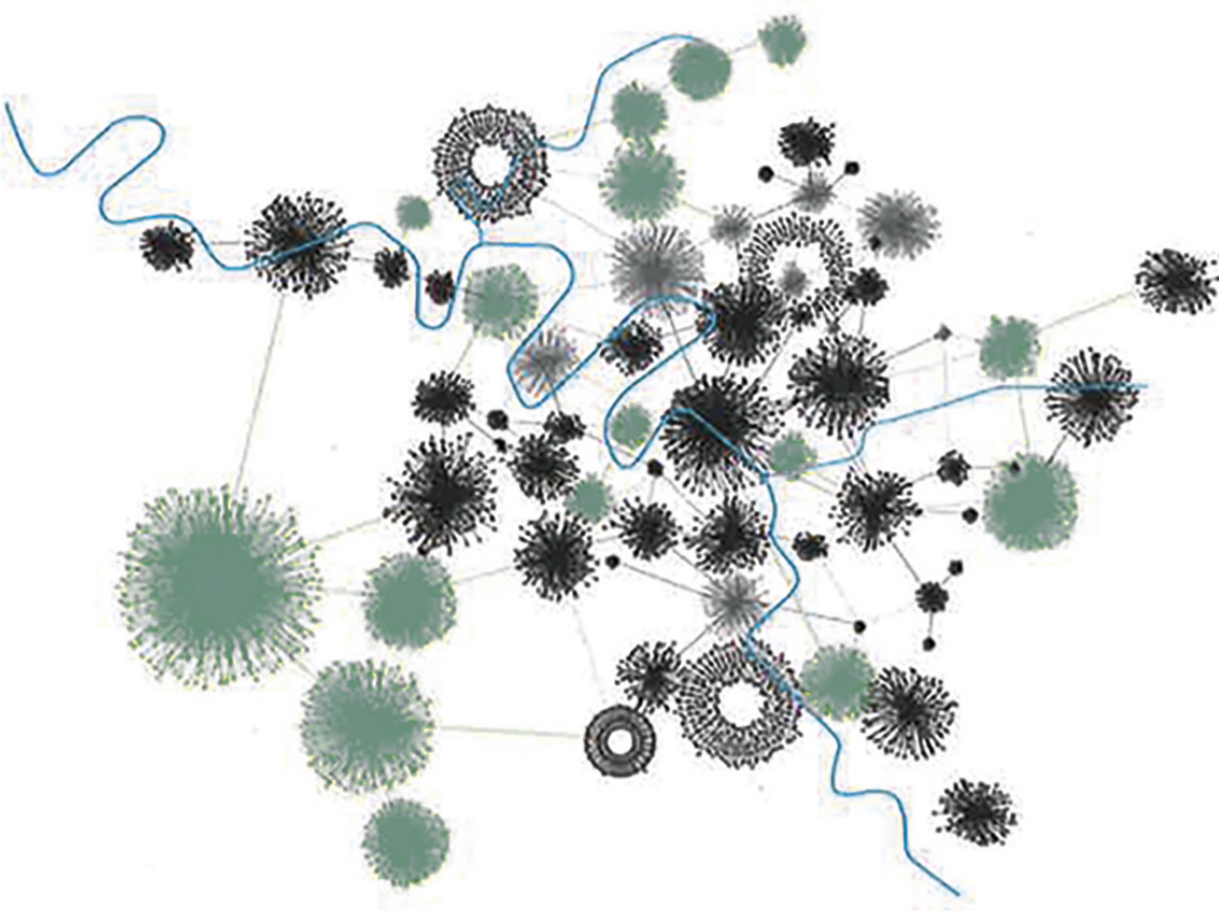
1. Sébastien Marot, «La ville dans la ville : Berlin un archipel vert, Un manifeste (1977 d'Oswald Mathias Unger et Rem Koolhaas», 2013, p.6

2. Stéphane Gombaud, « Îles, insularité et îléité Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques », 2007, p.852.

3. Sébastien Marot, 2013, p.69

3. Ibid, p.93

5. Ibid, p.95



Finn Geipel, Giulia Andl, Grand Paris/Métropole douce, 2010 dans Sébastien Marot, «La ville dans la ville : Berlin un archipel vert, Un manifeste (1977 d'Oswald Mathias Unger et Rem Koolhaas», 2013, p.69

Et vice-versa, pour les secteurs qui seraient devenus résiduels, ayant été considérés comme “inutiles” voir “nocifs”. Il est nécessaire de penser leur restructuration, cela peut par exemple se faire en réfléchissant à la manière dont la nature pourrait les réinvestir.

Une « ville réseau »

« Les réseaux urbains, les réseaux en général, suscitent l'emploi d'images propres à décrire une spatialité qui perturbe nos catégories territoriales usuelles. » ⁶

Ainsi, et c'est notre deuxième point, la ville-archipel est une ville de réseaux. La connexion entre les différents pôles de l'archipel est la clé de son système. Ce principe de réseau est aussi ce qui va différencier le concept de ville-archipel de celui d'urbanisme de zone. En effet, l'archipel fonctionne grâce aux liens tangibles et non tangibles qui peuvent exister entre les entités qui le composent.⁷ L'archipel géographique possède des liaisons qui relient les différentes îles entre elles. Il est nécessaire, pour que la figure devienne principe, que ces liaisons se transforment en connexions rendant les différents pôles interdépendants.

« Le territoire en archipel serait le produit d'une superposition d'ordres spatiaux différents, où la digitalisation résultant d'une mise en réseau ne serait pas découplée des localisations et des situations territoriales préexistantes. »⁸

Une « ceinture verte »

La ville-archipel nous dit qu'il ne faut plus concevoir le territoire comme une succession de pleins et de vides, que la nature n'est pas le vide du plein du bâti. Dans le cas de la ville-archipel, tout est considéré comme plein, tout est élément de la ville, la nature, les champs, les constructions, les infrastructures.

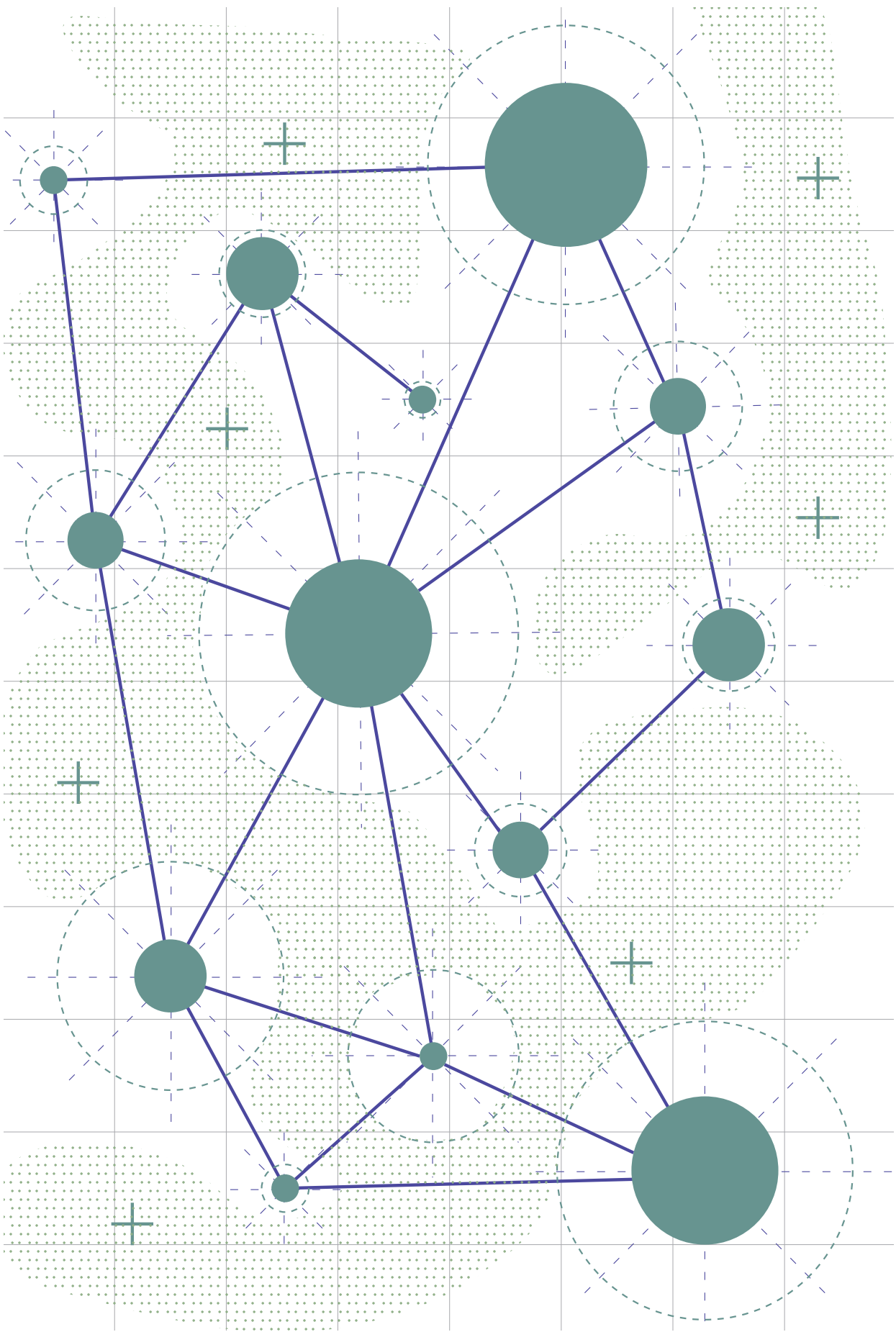
La troisième direction de la ville-archipel est celle d'une ville où la nature reprend une part entière dans le tissu urbain. Elle vient jouer le rôle de ceinture entre les îlots, c'est elle qui les contient. Cela permet de plus de venir les renforcer.

Finalement, de manière globale, la ville-archipel exprime le dialogue constant qui existe à l'intérieur d'un système entre les parties et le tout.

6. Jean-Baptiste Arrault, «Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales», 2005,p. 321

7. Ibid p. 326

8. Ibid, p. 325



Page de droite : Diagramme de la ville-archipel

La ville-archipel comme outil

L'intérêt de réfléchir aujourd'hui au concept de ville-archipel est multiple. Dans un premier temps, comme nous l'avons vu précédemment, il s'agit d'une des rares théories urbanistiques à suggérer la décroissance spatiale comme une direction à considérer pour la planification future des territoires. D'autre part, elle prend tout son sens dans un contexte de bouleversement qui est celui dans lequel nous vivons aujourd'hui ; comme le dit Jean Viard « nous vivons un changement d'ère lié à une remise en question radicale des échelles qui nous étaient familières, télescopant le proche et le lointain, le passé et le futur, plongeant le présent dans l'abîme. C'est en cela que la figure de l'archipel est stimulante, comme une figure d'un ordre discontinu, mais non sans logique. »⁹

Le concept de ville-archipel se veut donc être une réponse à certaines préoccupations urbanistiques que rencontre le territoire aujourd'hui. L'idée principale est celle d'une décroissance spatiale alliée à une amélioration de la qualité urbaine, afin de contrer la perte de qualité provoquée par l'étalement urbain que l'on connaît ces dernières décennies dans toutes les parties du monde. C'est la multipolarité de la ville-archipel qui viendrait améliorer cette qualité urbaine, en permettant de mieux répondre à la diversité des besoins de la population. Le but n'étant plus de chercher l'uniformité mais la polarité. Cela grâce à « l'articulation étroite de la ville et de la campagne, c'est-à-dire le renouvellement des rapports entre culture et nature. L'intensification des lieux, ainsi que la conservation de la mémoire collective et de la conscience historique, comprise comme continuité de l'espace et du temps. »¹⁰. La ville-archipel s'inscrit dans l'idée qu'il ne faut pas réinventer de nouveaux systèmes urbains mais bien restructurer et améliorer ceux qui existent déjà.

De plus, de manière plus globale, la figure de l'archipel est aussi utilisée aujourd'hui pour décrire la situation mondiale. Comme l'explique R. Brunet : « le monde est un univers d'îles, un archipel de noyaux peuplés séparés par des vides relatifs, voire absolus. »¹¹.

9. Jean Viard , «La société d'archipel ou les territoires du village global.», 1994, p.8

10. Sébastien Marot, 2013, p.126

11. Roger Brunet, «Le déchiffrement du monde.», 1990, p. 210

Page de droite : Image satellite territoire vénitien, 1/200 000, Google Earth



Un outil de réflexion pour le territoire vénitien

Au vu de tous ces éléments il semble alors justifié d’envisager la ville-archipel comme une perspective pertinente pour observer le territoire vénitien.

Pour penser au développement futur de ce territoire il faut revenir à son environnement initial : l’archipel lagunaire permettant de planifier la ville dans un espace limité et de comprendre comment la revaloriser au mieux. Par sa composition de plus d’une centaine d’îlots ayant tous des identités propres, l’archipel vénitien est déjà ce que l’on décrit comme une ville multiple.

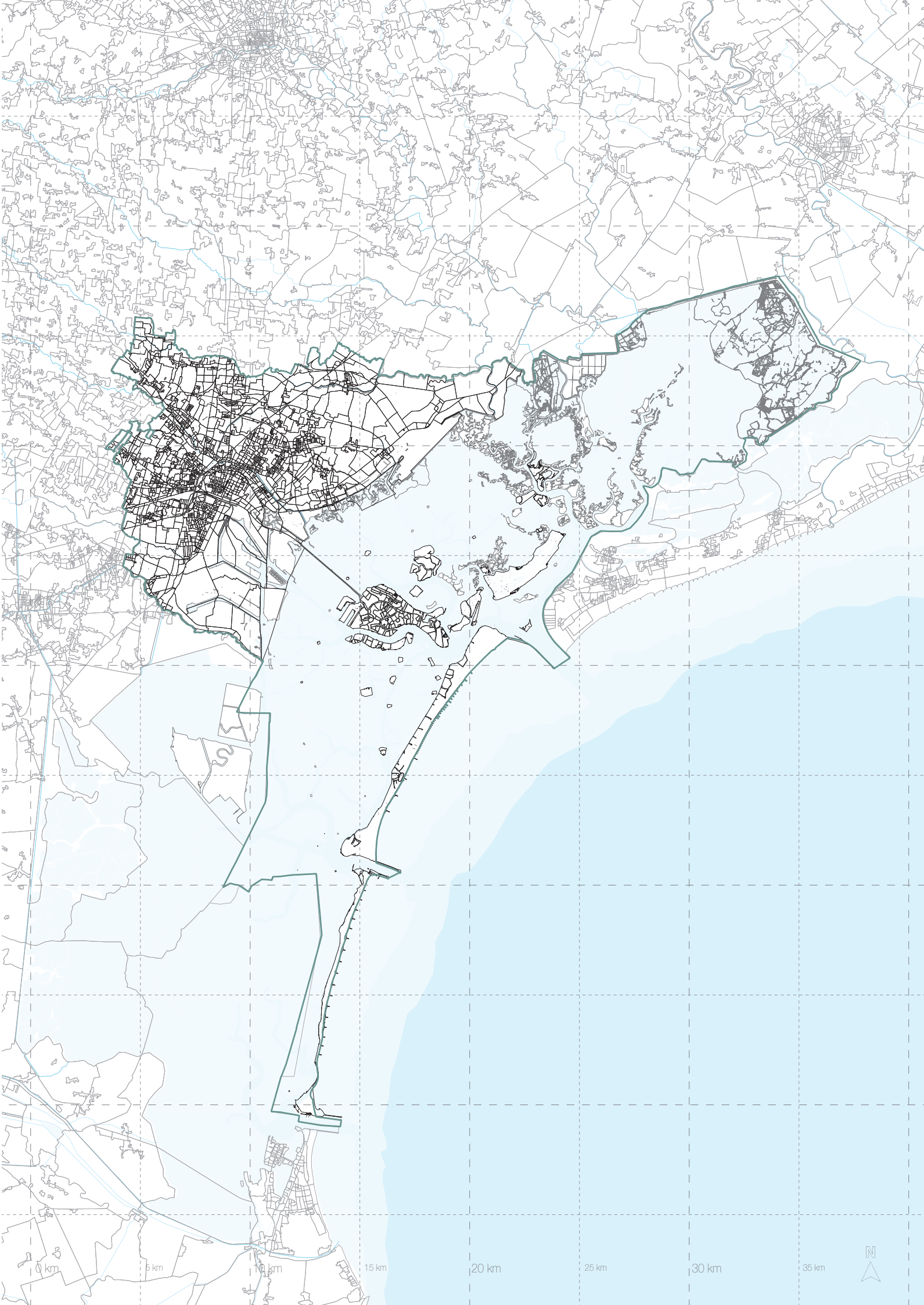
L’archipel lagunaire ne doit plus être seulement une figure géographique, mais en dépit du peu de poids qu’il représente aujourd’hui dans la politique de la territorialité vénitienne, il doit assumer le rôle d’une figure porteuse de sens pour l’avenir du territoire.

« Mais force est d’admettre qu’une telle ambivalence ne facilite pas le passage de la simple figure au concept en tant que tel, dans la mesure même où elle recoupe la tension entre modèle insulaire et modèle proprement archipélagique. »¹²

Afin de comprendre quels seraient les avantages pour cet espace à suivre le modèle de la ville-archipel il nous faut tout d’abord en comprendre la construction et l’évolution.

12. Jean-Baptiste Arrault, 2005,p. 325

Page de droite : Carte territoire vénitien, 1/200 000



L'ARCHIPEL VÉNITIEN : DES “VIES SUCCESSIVES”¹

1. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise VIe-XXIe siècle», 2021, p.19

«Venise est un exemple extraordinaire de civilisation humaine qui présente une conjonction de progrès technologique et de maîtrise de la nature, ainsi qu'un sommet architectural, culturel et artistique, qui a conservé son authenticité et son intégrité.»

Définition de Venise comme «Patrimoine Mondial», UNESCO, 1987

LA NAISSANCE D'UN HABITAT

LA FORMATION DE LA LAGUNE

« Une lagune se forme par l'opposition de deux éléments »

Ugo Scortegnaga, «La laguna di Venezia genesi ed evoluzione», 2009, p.1

Pour bien comprendre l'archipel vénitien et sa morphologie, il faut savoir comment celui-ci s'est formé. La forme actuelle de ce territoire est le fruit d'un équilibre fragile entre une série d'événements biologiques et anthropiques qui l'ont peu à peu façonné.

L'archipel vénitien, à la différence d'un bon nombre d'archipels que l'on a l'habitude d'observer, est contenu dans une lagune et non dispersé dans une mer ou un océan. En effet, les îles qui le composent ont pu voir le jour grâce à la formation de la lagune vénitienne, il y a environ six mille ans.¹

D'un point de vue scientifique, l'environnement lagunaire est un des paysages géologiques les plus éphémères, ceci étant dû à la manière dont une lagune se forme et évolue. Elle est le fruit de l'interaction entre des forces aquatiques opposées, d'un côté celles venant du continent, de l'autre celles venant de la mer.²

Dans le cas du territoire vénitien, la lagune est née de la rencontre des eaux des fleuves qui viennent des Alpes du nord-est de l'Italie avec la mer Adriatique. Les premières, transportent tout au long de leur voyage des sédiments qui, en finissant leur course dans la mer Adriatique se transforment peu à peu en sable puis en boue et en argile. Vient s'opposer à eux le courant produit par les vents marins, *la Bora* (vent de direction nord-est) et *lo Scirocco* (vent de direction sud-ouest). Ainsi, les vagues et les vents viennent fixer les sédiments transportés par les fleuves, qui se déposent alors dans les fonds marins au large des côtes, créant les bancs de sables qui sont devenus les lidi vénitiens que l'on connaît aujourd'hui.³

Ces bancs font alors barrière à l'environnement marin et viennent former une étendue côtière d'eau saumâtre, c'est-à-dire une eau avec une plus grande teneur en sel que dans l'eau douce mais une teneur moindre que dans l'eau salée. Cette eau communique avec l'eau marine par des embouchures qui se créent naturellement entre les rives sablonneuses et opèrent un échange qui permet de renouveler l'eau de la lagune et sans lequel celle-ci se transformerait en marécage. À l'origine de la lagune vénitienne, ces embouchures étaient au moins au nombre de huit⁴. Cependant, graduellement, l'apport des sédiments de la part des fleuves fut plus important que l'action des marées, conduisant à partir de l'an mille à l'occlusion de cinq de ces huit embouchures, dont restent aujourd'hui seulement celles séparant les îles actuelles de Chioggia, de Malamocco et du Lido.

1. Ugo Scortegnaga, «La laguna di Venezia genesi ed evoluzione», 2009 p.1

2. Ibid p.1

3. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia a Utopia for Venice», 2021, p.28

4. Ugo Scortegnaga, 2009 p.1

Page de droite : «Della Laguna di Venezia» traité de Bernardo Trevisan tiré de Ugo Scortegnaga, «La laguna di Venezia genesi ed evoluzione»



Par ces processus, est alors né l’environnement lagunaire vénitien, d’environ 550 km², dans lequel se sont formées des structures géomorphologiques diverses⁵. En plus des îles et îlots habitables, on trouve différents éléments typiques de cet environnement qui sont décrits par des termes spécifiques du vocabulaire vernaculaire vénitien.⁶

- *Barene* : îles plates et basses formées par du limon qui sont quasiment constamment émergées, leur permettant d’accueillir une riche végétation spécifique aux milieux lagunaires, voire parfois une faune indigène ou importée par l’homme.
- *Velme* : fonds lagunaires peu profonds qui émergent seulement lors de très basses marées et possédant donc un écosystème typiquement aquatique.
- *Ghebi* : petits canaux qui sillonnent entre les *barene* et permettent le drainage de l’eau, en communiquant avec les zones d’eaux principales.

Plusieurs phénomènes naturels impactant la morphologie de l’archipel sont observables dans l’environnement lagunaire. Les *barene* et les *velme* sont les barrières principales de ce systèmes hydrauliques et permettent de limiter les phénomènes d’érosion, majoritairement dus à l’effet des marées : toutes les six heures l’eau de la mer Adriatique rentre dans la lagune vénitienne et, en repartant, amène avec elle des sédiments. Les *barene* et *velme* viennent alors naturellement limiter cet effet des marées, en faisant obstacle à l’eau qui ressort de la lagune et en récoltant ainsi les sédiments déplacés.⁷

Vient s’ajouter à cela le phénomène de subsidence, qui se caractérise par l’abaissement des sols. De manière naturelle, ce phénomène est dû aux mouvements tectoniques profonds et au tassement des sédiments sous leur propre poids.⁸

Comme l’explique Scortegnaga dans son article sur la formation et l’évolution de la lagune, celle-ci est un écosystème transitionnel et aurait donc dû peu à peu se transformer en une vaste embouchure fluviale, tel le delta du Po tout proche⁹. Mais comme nous le verrons, ce sont les actions de l’Homme pour maîtriser les éléments continentaux et marins et pouvoir ainsi installer et maintenir ses habitats, qui sont venus contraindre cette évolution et donner à la lagune la morphologie que nous lui connaissons aujourd’hui.¹⁰

5. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.98

6. Site de la commune de Mira et <http://www.istitutoveneto.org>

7. Ugo Scortegnaga, 2009 p.6

8. Ibid, p.6

9. Ibid p.1

10. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.28

Page de droite : Redessiné d’après le schéma de la formation d’une lagune, <https://digilander.libero.it/lagunadivenezia/origini.htm>



COLONISATION DE L'ÉCOSYSTÈME

« Quand Venise était Venises »

Venise VI-XXI^e siècle, Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p.21

L'histoire de l'archipel vénitien est celle de l'adaptation constante d'un environnement entre terre et mer, en réponse à sa cohabitation avec la vie humaine. Divers récits racontent la naissance de Venise, mais bien qu'ils ne concordent pas tous sur ce qui se serait réellement passé, il est assez certain que les premiers peuples à avoir colonisé l'archipel lagunaire furent des communautés en exode, fuyant les incursions de divers envahisseurs, tels que les Huns ou les Lombards, aux environs du Ve siècle. La vie commença dans ce qui était à l'époque "les lagunes" grâce aux migrations de ces peuples des régions voisines et notamment des villes de *Padova* et *Aquileia*¹, derniers bastions de l'Empire Romain d'Orient à résister à l'expansion des Lombards dans le nord-est de l'Italie.

Comme nous l'avons vu dans les pages précédentes, par son processus de formation la lagune a permis la création d'un archipel, c'est-à-dire « *un ensemble d'îles disposées en groupe sur une surface maritime* »². Elle était donc un environnement particulièrement propice pour ces réfugiés : zone d'eaux peu profondes, îles suffisamment distantes de la terre-ferme et formant une barrière naturelle avec la mer. Les peuplades venant du continent ont ainsi trouvé dans la lagune un environnement leur offrant non seulement la protection dont ils avaient besoin, mais aussi les ressources qui leur permettaient d'envisager de se sédentariser sur ce territoire (pêche et marais salants).³

Toutefois, pour pouvoir s'ancrer dans l'archipel et y construire un nouvel environnement de vie, il a fallu rendre habitable ce territoire marécageux, de nature peu propice à la formation de nouvelles villes. S'il existait déjà quelques installations humaines dans la lagune, il s'agissait seulement de sites palafittiques peu adaptés à la sédentarisation de communautés plus importantes. La construction d'édifices en pierre sur des terres marécageuses a pu se faire grâce à une particularité géologique de la lagune : une couche sédimentaire particulière que l'on atteint à partir d'une profondeur d'environ huit mètres : *il caranto*⁴. C'est elle qui a permis d'enfoncer les *pali* qui constituent les fondations des édifices, en évitant qu'ils s'enfoncent dans la couche d'argile molle de la lagune. Plus on s'éloigne de la terre ferme, plus la couche de *caranto* est profonde. Les matériaux nécessaires à la construction, tel que le bois ou la pierre, étaient récupérés de la terre ferme et transportés jusqu'aux îles de la lagune.

1. Elisabeth Crouzet-Pavan, « Venise Vie-XXI^e siècle », 2021, p.22

2. Définition du Larousse

3. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 24

4. Ugo Scortegnaga, « La laguna di Venezia genesi ed evoluzione », 2009 p.5

Page de droite : Plan perspective de Venise, Antonio Pinelli, 1621 tiré de *Venetia, Le immagini della Repubblica*, Gino Moretto, 2001



Ainsi, dès le VI^e siècle, des travaux d'aménagements (drainage des terres, remblayage avec des résidus...) ont commencé à être entrepris dans la lagune afin d'augmenter et de consolider les surfaces constructibles.

De figure purement morphologique, l'archipel devint peu à peu, à partir de sa colonisation, un système urbain et social organisé. Les populations avaient commencé à se répartir dans les différents îlots en fonction de leur proximité avec leurs villes d'origines sur la terre ferme, formant ainsi des noyaux indépendants : celles provenant d'*Aquilea* colonisèrent les îles du nord de la lagune (Torcello, Mazzorbo et Burano), celles venant de la région de *Padova* s'établirent sur un micro-archipel de 118 îlots au sud de la lagune, autour du *Rivus Alto (Rialto)*⁵. Ainsi, durant cette période, chaque groupe d'îles était une entité autonome et indépendante mais qui faisait partie d'un ensemble. On peut donc décrire l'archipel lagunaire à ce moment comme étant un macro-archipel formant un système a-hiérarchique de micro-archipels.

Une fois implantées, les populations habitant la lagune comprirent rapidement qu'elles pouvaient tirer profit des ressources que leur offrait leur environnement. Un système de commerce commença alors à voir le jour.⁶ La première ressource à être exploitée est celle du sel que produisaient les marais salants, denrée qui à cette époque constituait encore un moyen d'échange très important. En plus d'être un bon fournisseur, la lagune était aussi un vecteur de transport particulièrement efficace : le commerce va donc devenir très rapidement une activité fleurissante pour le territoire vénitien. En même temps, la sédentarisation entraîna la transformation d'une partie des îles en terrains agricoles pour subvenir aux besoins de la population croissante.

Les habitants de la lagune « eurent tôt conscience que la durée de leur société dépendait de celle de l'écosystème au milieu duquel ils étaient installés. »⁷. En effet leur nouvel habitat était un environnement instable, facilement sujet aux "caprices" des éléments naturels. Il était donc nécessaire de mettre en œuvre les interventions adéquates pour opérer les changements permettant d'installer un équilibre géomorphologique de l'archipel qui puisse en garantir la stabilité, que ce soit du point de vue hydrodynamique qu'économique. Pour pouvoir assumer les décisions nécessaires et réussir à les mettre en œuvre de manière efficace, des centres de pouvoir politique commencèrent à se former à partir du VII^e siècle, à côté de ceux de caractère religieux déjà existants : par exemple la fondation de la cathédrale de *Torcello* en 639⁸ avait précédé de peu la nomination du premier doge Paolo Lucio Anafesto en 697⁹.

5. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 29

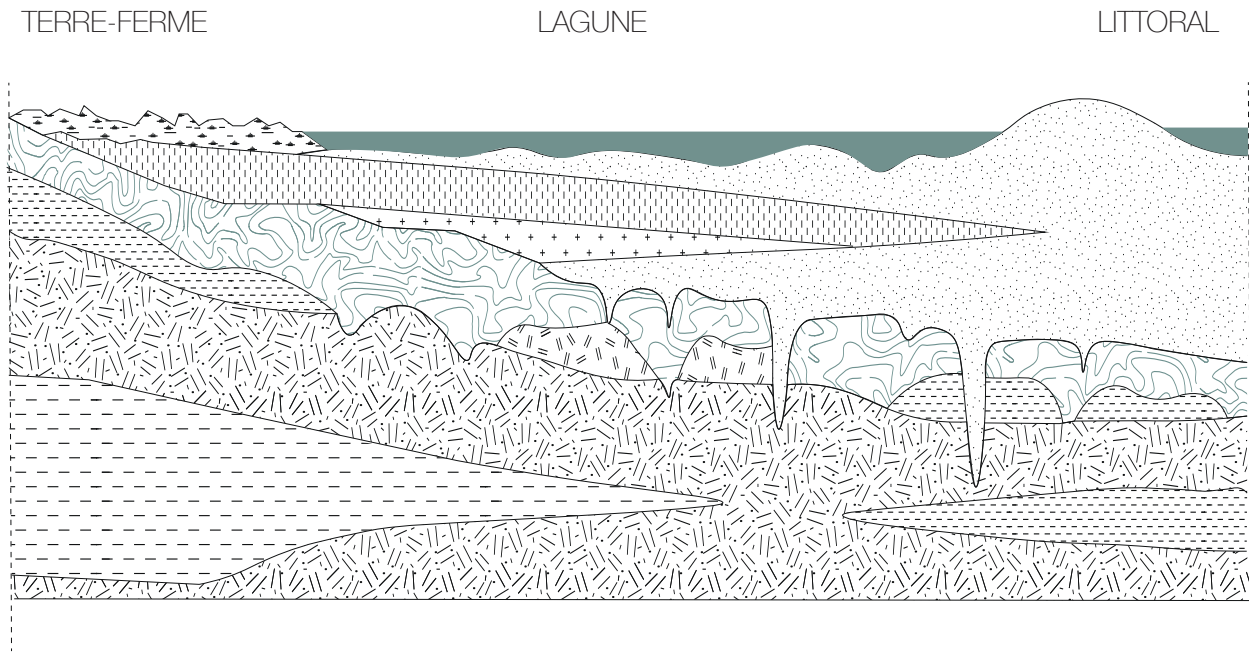
6. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.28

7. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p.17

8. Ibid, p.33

9. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.28

Page de droite : Redessiné d'après le schéma des couches sédimentaires du sol de Gatto & Preatello, 1974



SÉDIMENTATION HOLOCÈNE LAGUNAIRE ET CÔTIÈRE

	Eau
	Terre-ferme
	Argile et tourbe
	Argile verte et grise
	Sable holocène

SÉDIMENTATION PLÉISTOCÈNE CONTINENTALE

	Caranto
	Argile grise silteuse
	Argile silteuse dure
	Limon
	Sable et limon

ORGANISATION DE L'ARCHIPEL

HIÉRARCHISATION DE L'ARCHIPEL

« *La marche en avant de la cité conquérante* »

Venise VI-XXI^e siècle, Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p.94

Nous avons vu qu'assez rapidement après sa colonisation, le macro-archipel lagunaire s'est structuré comme un système urbain suivant le développement des micro-archipels qui le composaient. L'économie lagunaire s'est développée à partir des ressources propres à son environnement. Le système hydrodynamique a guidé l'expansion de la ville, l'eau étant rapidement devenue l'élément principal autour duquel s'est forgé le développement d'un système urbain structuré.¹

C'est durant la période comprise entre le XI^e et le XIII^e siècle que le micro-archipel de Venise (*Rivus Altus*, *Rivoalto*) a pris un rôle majeur dans l'organisation du macro-archipel lagunaire. En effet, des changements au sein de la lagune ont poussé les populations à quitter peu à peu les îles comme celles de *San Lorenzo* ou bien de *Motta dei Cunici* qui étaient devenues de moins en moins vivables, pour migrer vers les îlots qui entourent le *Canal Grande*, vers *Murano* ou bien encore les *Lidi*. Ces migrations sont donc venues modifier l'organisation du système en y créant un épiscentre de plus en plus attractif. À cette époque les migrations de populations se faisaient en grande majorité au sein même de l'archipel et très peu en direction de la terre-ferme.²

« *La lagune, avec ses limites, constituait le liant d'une société moderne, structurée et rigoureusement gouvernée. [...] Vivre dans la lagune exigeait de vivre ensemble.* »³

On peut considérer qu'une des étapes principales de l'histoire vénitienne, et d'autant plus lorsque l'on regarde celle-ci par le prisme de l'archipel, est celle de la centralisation progressive du pouvoir politique et commercial autour du canal principal de *Rivoalto*. En effet, si le pouvoir religieux reste géographiquement éclaté, en se basant sur un réseau de paroisses largement diffus sur tout le territoire lagunaire, où pratiquement chaque îlot habité avait son église ou son couvent, bien différente est la situation concernant les lieux où s'exercent le gouvernement et le commerce. C'est à cette époque que le quartier autour du marché de *Rivoalto* a commencé à exercer une attractivité toujours croissante non seulement sur les marchands, mais aussi sur ceux qui permettaient le développement de ce commerce, en le finançant : argentiers, banquiers, changeurs, en provenance du nord de l'Europe et des autres états de la Méditerranée, qui commençaient à y installer leurs comptoirs.⁴

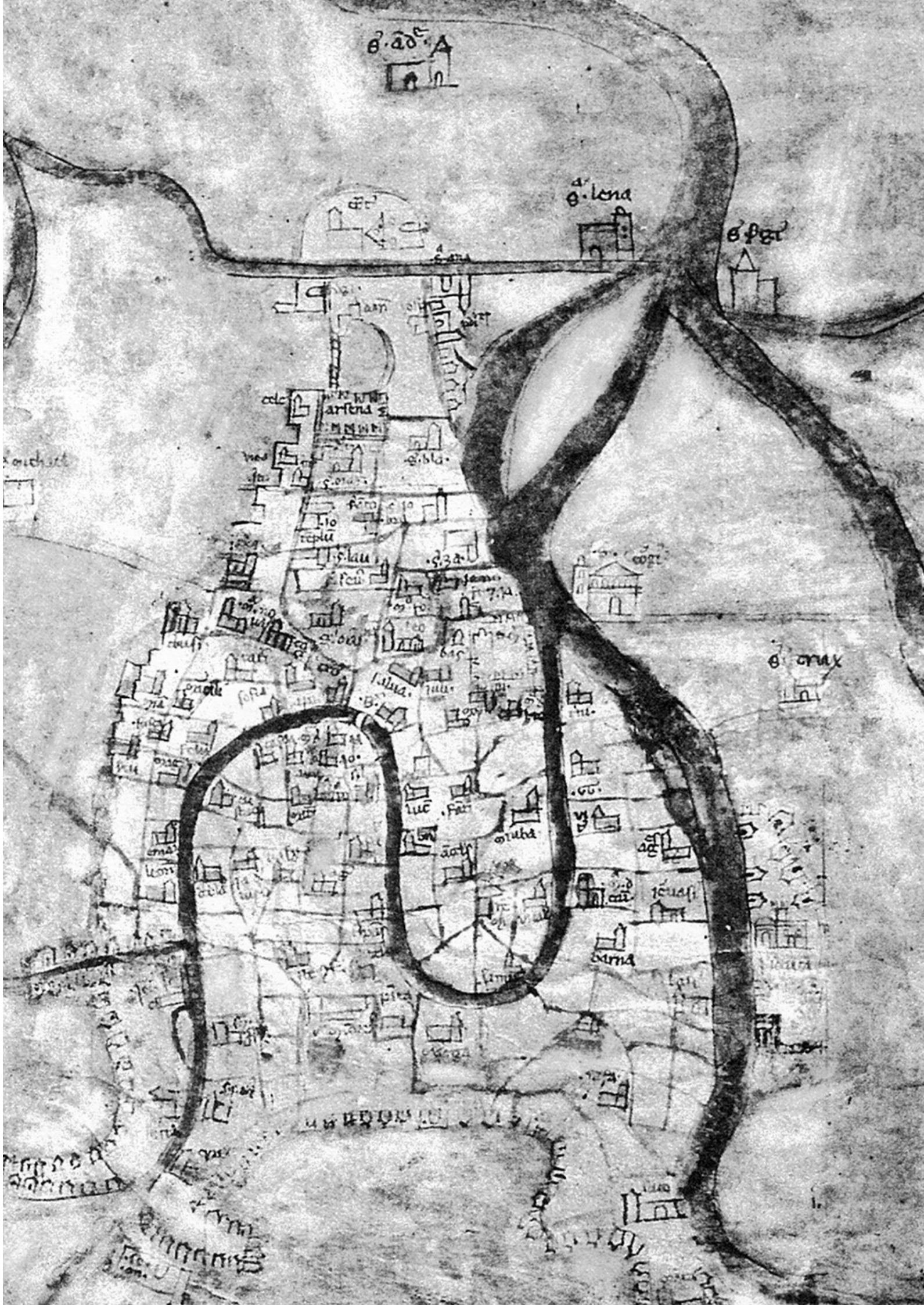
1. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.29

2. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise VI-XXI^e siècle», 2021, p. 40-45

3. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise VI-XXI^e siècle», 2021, p.17

4. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 60

Page de droite : Manuscrit, Fra Paolino Minorita, 1346, Venise Biblioteca Marciana. Tiré de «Venise VI-XXI^e siècle», Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 95



Entre temps, à partir principalement du XVe siècle, la République avait entrepris son expansion territoriale sur le continent. Au début du XVIe, le *Stato da Tera* (ou *Domini di Terraferma*) comprenait grosso modo les actuelles régions administratives italiennes de la Vénétie, du Frioul et la partie orientale de la Lombardie, ainsi que la partie côtière de la Romagne (anciennement appartenant à l'Esarcato byzantin de Ravenne).¹⁷ Administrativement, cela entraîna une réorganisation de l'état en trois répartitions : *Dogado* (c'est-à-dire l'archipel lagunaire et la côte adriatique allant du delta du Po à l'Isonzo), *Stato da Mare* (soit les territoires situés sur les côtes de la Méditerranée, de l'Istrie aux Dardanelles) et le nouveau *Stato da Tera*. Le fait que cette expansion se fit le plus souvent par un système d'annexion plus ou moins volontaire (*dedizione*) plutôt que suite à des campagnes militaires, en dit long quelque part sur l'attraction que la République vénitienne exerçait à cette époque sur ses voisins, de par sa richesse et sa puissance, mais aussi sans doute par son modèle politique indépendant et original.

« Mais, d'autre part, l'expansion continentale modifia les équilibres économiques vénitiens. À la Seigneurie incombait désormais la difficile tâche de concilier les intérêts d'une ville, dont la fortune reposait sur le commerce, avec ceux d'un État de Terre Ferme, agricole et artisanal. »¹⁸

« La ville maritime et mercantile du Moyen Âge, après la phase manufacturière du XVIe siècle, était devenue au XVIIIe siècle un marché de débouchés fondamental pour les produits manufacturés et importés de l'intérieur : non seulement les revenus agricoles accumulés par la noblesse vénitienne étaient généreusement dépensés dans la capitale, mais la présence nombreuse d'étrangers et de voyageurs du Grand Tour alimentait les activités de la ville. »¹⁹

Toutefois, si comme l'expliquent Elisabeth Crouzet-Pavan ou Giovanni Favero, les équilibres économiques ne pouvaient qu'être modifiés par cette nouvelle situation, il n'en fut pas de même pour ce qui concerne le système politique, qui continua dans une certaine mesure à se centraliser et à se transformer de plus en plus en une oligarchie. Cette tendance s'était par ailleurs déjà manifestée depuis la fin du XIIIe siècle, notamment avec la *Serrata du Gran Consiglio*²⁰. C'est à ce moment que le *Dogado* de Venise devint la *Dominante*, en affirmant ainsi sa prédominance sur les autres parties de l'état (*da Mare et da Tera*). Mais à l'intérieur de ce système, l'archipel et la lagune continuaient à s'identifier avec la Ville. La — peut être trop — grande expansion territoriale de Venise, au-delà des limites lagunaires, l'avait donc contraint à changer son organisation territoriale et de gouvernance. Ainsi, si l'archipel original avait gardé ses prérogatives de *Dominante*, ce fut au prix, en son sein, d'une hiérarchisation non pas géographique, mais sociale : désormais, seules les anciennes familles patriciennes "indigènes" auraient accès aux postes de pouvoir politique.²¹

Les deux siècles suivants verront continuer, avec des fortunes

17. Ibid, p.97

18. Ibid, p.97

19. Giovanni Favero, «Venezia dopo Venezia», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.79

20. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p.116 à 119

21. Ibid, p.116 à 119

diverses, les guerres contre l'Empire Ottoman, mais un autre ennemi plus sournois frappa la ville à plusieurs reprises : la peste. Les deux épidémies de 1575-1577 et de 1630-1631 furent particulièrement meurtrières et Venise ne devait jamais retrouver la même population d'avant.²² Au début du XVIIIe siècle, 100 ans avant qu'un jeune général révolutionnaire ne lui donne le coup fatal, la *Serenissima Repubblica* avait déjà entamé un déclin qui semblait inéluctable non seulement aux yeux des historiens modernes, mais aussi à une partie de sa classe dirigeante. Ce n'est pas un hasard si un grand nombre de visiteurs de l'époque parlent dans leurs mémoires de voyage des mœurs décadentes et licencieuses d'une ville adonnée au luxe et à la débauche d'un carnaval éternel.

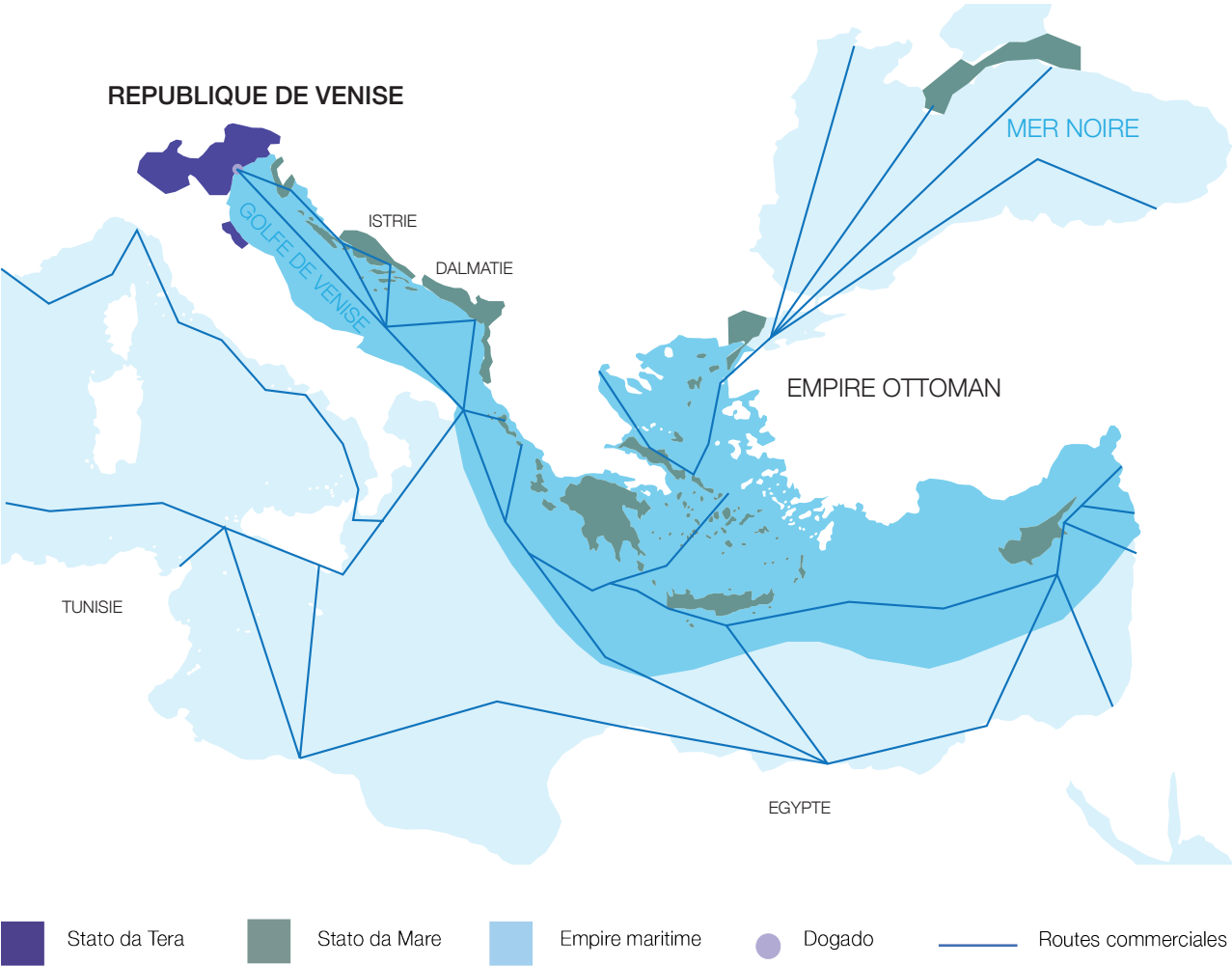
En 1781, le patricien Giacomo Nani, vice-podestà de *Padova*, écrivait dans son rapport au Sénat que « tous les fondements (de la Constitution de la République) avaient déjà été corrompus »²³ et qu'il ne manquait plus que « le heurt d'une quelconque combinaison intérieure ou extérieure pour faire s'écrouler cette fabrique »²⁴. Quelle était la cause de ce déclin, selon Nani ? Son diagnostic était clair et pointait « l'impuissance de Venise vis-à-vis de sa terre ferme. »²⁵

22. <https://www.venicethefuture.com/schede/it/331-aliasid=331.htm>

23. Giacomo Nani, «Principi di una amministrazione ordinata etranquilla», 1781

24. Ibid

25. Ibid



Carte de l'Empire maritime de Venise, redessin d'après carte <https://www.lhistoire.fr/portfolio/carte-lempire-maritime-de-venise-au-xiiie-xve-siecle>

COHABITATION AVEC LA LAGUNE

« *Les menaces s’avancent parallèlement à l’évolution des conditions présentes.* »

«Venise et l’eau», Piero Bevilacqua, 1996, p. 28

Comme nous l’avons déjà vu dans les pages précédentes, le territoire lagunaire, était, pour sa population, un système de défense aussi bien que la base de son économie. Hélas, sa riche biodiversité reposait sur un équilibre fragile, étant particulièrement dépendant des éléments naturels. Cette population était consciente que la sauvegarde de son habitat dépendait de son attitude vis-à-vis de ce territoire. Ainsi, la conservation et la protection de l’écosystème lagunaire fut pendant toute la période qui vit son développement et son apogée, au cœur des préoccupations de la République de Venise : si elle devait l’utiliser, elle ne devait pas l’exploiter ou l’abîmer. Il fallait donc contrôler et contenir le plus possible la détérioration due aux processus naturels d’évolution de la lagune, ainsi que limiter le plus possible les dégâts auxquels l’activité humaine pouvait conduire.¹

Au cours des siècles, les habitants de l’archipel avaient appris à vivre avec les eaux lagunaires, s’adaptant aux conséquences des phénomènes divers dus aux eaux fluviales et aux eaux maritimes. Les infrastructures qu’ils ont su mettre en œuvre pour s’en protéger montrent « l’excellence de l’expérience hydraulique » qu’ils ont su développer.² « Pour garantir l’équilibre de la lagune, les Vénitiens n’ont pas hésité à réaliser des interventions massives, comme le détournement des principaux fleuves se jetant dans la lagune ou la construction d’une protection rigide, les « Murazzi », sur toute la côte depuis Chioggia jusqu’à Cavallino. Toutes ces interventions ont été principalement réalisées entre les années 1500 et 1900. »³

En effet, on peut constater qu’avec près de 190 000 habitants dans l’archipel vers 1550⁴ le paysage lagunaire était tout de même le centre des préoccupations car c’est durant cette période que vont être réalisées certaines des infrastructures les plus importantes pour la protection de l’environnement lagunaire ainsi que sa navigabilité. Une des premières grandes phases de travaux entreprises sur le système hydraulique est celle des travaux de déviation des fleuves principaux, *Piave*, *Sile* et *Brenta* ; ces travaux commencèrent sur grande échelle à la fin du XVe siècle et dureront jusqu’au XVIIe siècle.⁵

En 1744 va débuter la construction des *murazzi*, de longs murs réalisés en pierre d’Istrie et pozzolana qui s’étendent sur près de 16 km le long de la côte du Lido et Pellestrina. Leur but est de servir de barrière contre la puissance des phénomènes de l’Adriatique⁶: les épisodes d’*acqua alta* ne sont pas que le résultat des nouveaux problèmes dus à l’industrialisation, mais sont consubstantiels à la morphologie de la lagune vénitienne.

1. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia a Utopia for Venice», 2021, p.56

2. Giorgio Crovato, «Le trasformazioni novecentesche dell’uso delle acque lagunari. », Laboratoire Italien, Venise Xxe siècle, 2014 p.107

3. Ugo Scortegagna, «La laguna di Venezia : Genesi ed evoluzione», 2008, p.8 (traduit de l’italien par l’auteur)

4. La grande peste de 1575 tua près de 50 000 personnes en une seule année.

5. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.30

6. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.30

Page de droite : Carte de la déviation des fleuves, 1/200 000e



« L'histoire de la consolidation des cordons littoraux, jamais interrompue jusqu'à la construction des murazzi achevés en 1782, montre par exemple comment le pouvoir politique engagea du XVe au XVIIIe siècle des chantiers continus et dépensa des sommes considérables. »⁷

Néanmoins, les interventions ne se limitèrent pas à l'aménagement du système hydraulique : l'entretien du réseau urbain était aussi au centre des préoccupations. À mesure que l'urbanisation du micro-archipel de Venise s'était consolidée et développée, son réseau de rues s'était quant à lui étendu. De nombreux canaux ont été enterrés afin d'améliorer les voies de circulation urbaines mais aussi pour améliorer les conditions d'hygiènes de la ville⁸. Pendant une longue période le déplacement au sein de l'archipel ne se faisait que par voie d'eau, même pour les courtes distances, reliant par exemple deux îlots du petit archipel de Rivoalto, une barque était nécessaire. La construction de la plus grande partie des ponts en maçonneries et des *fondamenta* qui permirent la piétonisation de la ville, ne se fera qu'à partir de la période durant laquelle Venise devient une ville de marchands, vers le XIVe siècle⁹. Il ne faut pas oublier que le *ponte di Rialto* fut le seul à enjamber le *Canal Grande* jusqu'en 1854, quand fut construit le *ponte della Carità* (aujourd'hui *Ponte dell'Accademia*). « Le pont historique du Rialto, le seul qui, à l'origine, reliait le centre politique au centre économique (San Marco avec Rialto). »¹⁰

7. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Mythes et réalités de la crise d'un écosystème littoral : Venise et sa lagune à la fin du Moyen-Âge.», 2001, p.101

8. Giorgio Crovato, 2014 p.108

9. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.278

10. Giorgio Crovato, 2014 p.110

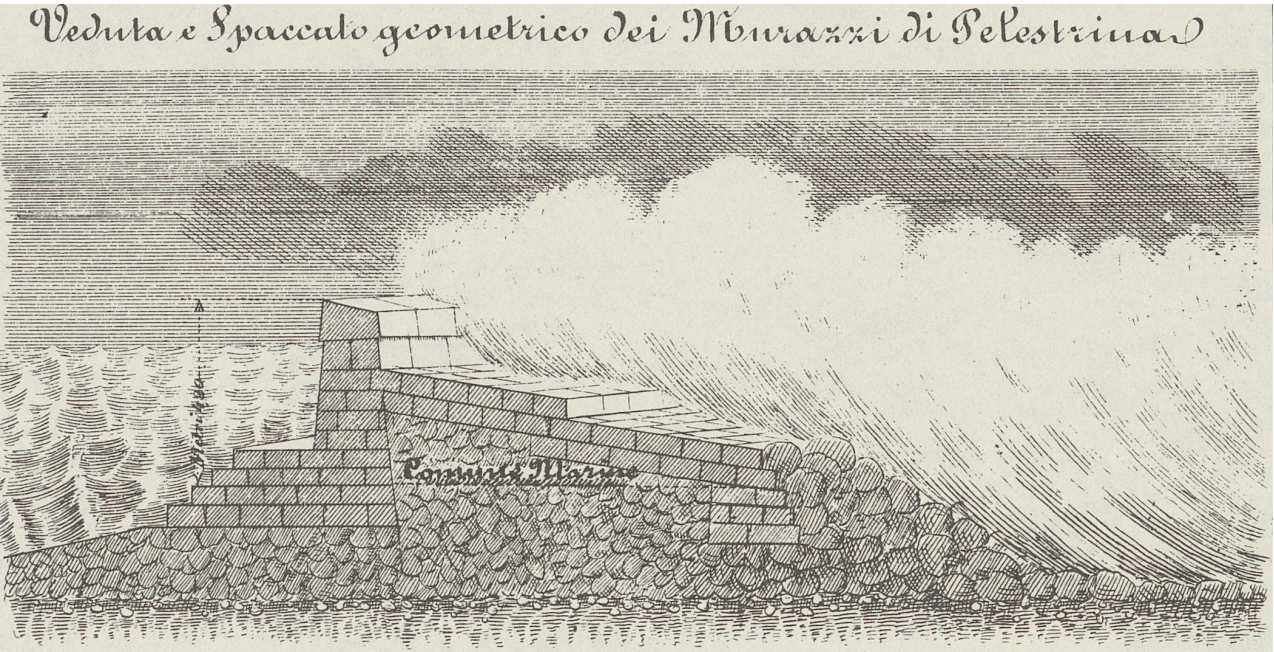
À l'intérieur de l'archipel, la mobilité a rapidement été un point important. À cette période, le système de transport était particulièrement efficace grâce à un réseau de *traghetto* très développé qui servait de transport en commun. Au XVIIe siècle il formait un grand réseau composé de 27 lignes dans tout l'archipel lagunaire, 15 lignes permettaient de relier les différentes îles de l'archipel entre elles, les 12 lignes restantes servaient pour les liaisons externes qu'utilisait le réseau fluvial en direction des villes comme *Mestre*, *Padova*, *Udine*, *Treviso* et *Verona*.¹¹ Durant cette période, il est évident que les composants de l'archipel, la lagune et les îles, sont interdépendants et mutuellement bénéfiques. Avec les interventions anthropiques déjà effectuées, la lagune ne peut plus survivre sans les interventions de maintenance de l'homme ; de la même manière, l'économie générale de la République repose sur la lagune, qui lui sert de protection contre les attaques et invasions ennemies.

Cependant, comme le rappelle Elisabeth Crouzet-Pavan, « *L'image d'un monde agressé par les éléments que donne la culture politique vénitienne de la fin du Moyen Âge doit être nuancée par celle d'une communauté agressant son milieu* ». ¹² En effet, plus les siècles passèrent, plus la population de l'archipel oublia que son environnement vivait sur un équilibre fragile.

L'avènement de la révolution industrielle et du mythe de la modernité qui en fut le corollaire, marquèrent sans doute le tournant de ce renversement des valeurs.

11. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.278

12. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2001, p.95



«Carta idrografica stradale amministrativa consorziale della provincia di Padova», Morelli, Orazio, Biblioteca di Geografia - Università di Padova, <https://phaidra.cab.unipd.it/view/o:268295>



Veduta del Palazzo Ducale di Venezia, Canaletto, 1755 © creative commons

LE DÉCLIN DE L'ARCHIPEL

LA COURSE À LA MODERNITÉ

«*Nous répudions l'antique Venise exténuée par de morbides voluptés séculaire*»
«*Contro Venezia passatista*» Marinetti, Boccioni, Carrà, Russolo, 1910

La République de Venise va s'écrouler en 1797, sous les coups de boutoir de l'armée révolutionnaire française et c'est une longue période de déclin qui va commencer aussi pour l'archipel.

Tout d'abord, du point de vue du pouvoir, la gestion de l'État va passer des mains des Vénitiens à celles des Français, puis des Autrichiens. L'équilibre difficilement conservé tout au long des siècles précédents va être ébranlé, en entraînant des modifications particulièrement importantes pour l'environnement lagunaire.
« Pour bon nombre de Vénitiens, la chute de la République Sérénissime en 1797 avec l'occupation des troupes napoléoniennes est le point de départ de presque deux siècles d'ingouvernabilité. Le lien organique qui existait entre les élites urbaines, d'une part, et la ville et son environnement lagunaire d'autre part, est rompu. La ville perd les rênes de son destin. »¹

Faut-il être si pessimistes ? Durant la période pendant laquelle Napoléon a repris la main sur les Autrichiens dans la plaine du Po et annexé Venise et ses Etats de Terre au Royaume d'Italie (1805-1814), il va effectuer, par l'entremise de son Vice-roi Eugène de Beauharnais, un certain nombre d'interventions politiques et urbaines sur l'archipel de manière générale. ² À partir de 1806 et jusqu'en 1814, l'ancien état vénitien va connaître un véritable projet « d'homologation urbaine »³ pour l'intégrer aux critères de gouvernance de l'Empire et des royaumes "frères".

Une des principales volontés de l'Empereur est de rendre la lagune praticable à de plus gros navires, afin de permettre à des vaisseaux de ligne de sortir de l'Arsenal déjà armés (ce que ne permettait pas jusque là la faible profondeur des canaux de navigation vers la mer) et pouvoir ainsi aller défier les escadres britanniques qui bloquaient la lagune⁴. En plus d'une relance des activités de construction au sein de l'Arsenal, ces travaux impliquaient des modifications assez importantes pour la morphologie des fonds lagunaires, bien qu'on ne puisse nullement les comparer à celles qui auront lieu presque deux siècles plus tard, pour permettre l'accès aux tankers et aux *grandi navi*.

D'un autre côté, durant cette période, et suite à un décret de 1806⁵, de nombreux couvents et églises de la lagune, vont être fermés, ou transformés en hôpitaux, casernes, poudrières ou dépôts d'armes. Il faut dire qu'à cette époque Venise comptait plus de 300 établissements religieux catholiques, avec des milliers de curés, moines et religieuses, dont l'entretien coûtait très cher

1. Gilles Pinson, «Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin.», 2007, p.270

2. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise Vie-XXIe siècle», 2021 p.368

3. Guido Zucconi, «Plans et projets pour une ville en mutation», Laboratoire italien, Venise XXe siècle, 2014, p.93

4. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : a utopia for Venice», 2021, p.32

5. Théodore de Wyzewa, «Revue étrangère : les îles de la lagune de Venise», 1906, p.458

Page de droite : Carte des interventions du XIXe siècle, 1/200 000e



à la communauté. Si cette politique fut vécue comme un véritable outrage à l'identité religieuse vénitienne, on ne peut pas nier son caractère de modernité.

L'administration napoléonienne entreprit aussi de nombreux travaux pour améliorer les conditions de salubrité dans la ville, en faisant enterrer des canaux et perfectionner les flux des réseaux hydrauliques, mais aussi des aménagements portuaires et la restauration des digues de *Pellestrina*⁶. La fermeture des très nombreux cimetières (presque chaque paroisse avait le sien) et leur remplacement par celui municipal de l'île de *San Michele* ainsi que la création de l'hôpital général, dans les locaux de la *Scuola Grande di San Marco*, qui sont toujours en fonction de nos jours, sont des exemples de la réorganisation urbaine, très moderne pour l'époque, mise en œuvre, ainsi que la création du seul jardin public de la ville, celui de *Sant'Elena*, qui abrite aujourd'hui les pavillons de la Biennale⁷. Par ailleurs, même après la récupération de Venise par les Autrichiens, les travaux d'assainissement continuèrent, et entre 1815 et 1889 plus de quarante kilomètres de canaux vont être enterrés.⁸

Après cette première secousse, le XIXe siècle a été un véritable tournant dans la relation entre l'homme et la lagune. Les centralités ont progressivement changé et la liaison qui existait entre l'île de Venise et la terre-ferme a fortement évolué, conduisant même à se questionner sur l'insularité d'une partie de l'archipel.

6. Michel Kerautret, « Eugène de Beauharnais », 2021, p.158

7. Alvise Zorzi, « La République du Lion », 1992

8. LabaEPFL, 2016, p.94

Une des premières modifications qui a changé de manière permanente l'identité de l'archipel vénitien a été la construction d'une voie de chemin de fer, une des premières d'Italie, dite translagunaire. Construite à partir de 1841, elle a permis de relier l'île de Venise à la terre-ferme en amenant la ligne préexistante au-delà de la lagune. Les travaux de la voie de chemin de fer entre Venise et Milan se termineront en 1857 et ainsi pour la première fois l'île de Venise fut connectée de manière physique avec la terre ferme⁹. Cette construction entraîna à la suite celle de la gare Santa Lucia, tirant son nom du quartier complètement détruit pour y faire place, inaugurée en 1865. Le développement de cette ligne ferroviaire a été un des premiers pas de Venise vers un tourisme plus populaire, permettant l'accès à la ville sans devoir utiliser un bateau. En 1881, les *vaporetti* sont mis en place dans la lagune. Le transport maritime jusque là avait toujours été fait par les gondoliers ou des bateaux à voile.¹⁰

La fonction portuaire de l'archipel était pendant le XIXe siècle au centre des préoccupations du pouvoir autrichien, puis italien et de nombreuses interventions anthropiques ont été effectuées pour la valoriser dans le but de faire de Venise une puissance maritime moderne, bien qu'au service de l'Empire Austro-Hongrois, qui manquait cruellement d'ouvertures sur la mer¹¹. Dans cette optique, le port a connu une forte évolution durant cette période. Tout d'abord, les fonctions portuaires furent déplacées du bassin de *San Marco* au quartier de *Santa Marta*, au nord-est, de la ville, afin

9. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, « Amphibia : a utopia for Venice », 2021, p.32

10. Elisabeth Crouzet-Pavan, « Venise Vle-XXIe siècle », 2021 p.414

11. Favero, 1988, dans Ugo Scortegnaga, « La laguna di Venezia genesi ed evoluzione », 2009 p.8



Dessin du Ponte della Libertà, 1846, tiré de <http://www.albertosanavia.com/la-storia-del-ponte-della-liberta-che-trasforma-venezia-in-penisola/>



Carte postale « Venezia, Ponte della ferrovia sulla laguna », tirée de <https://www.ilportaledetreni.it/2016/04/01/venezia-ponte-sulla-laguna/>

d'être beaucoup plus proches du terminal ferroviaire et de faciliter le transit des marchandises ainsi que de prévoir des futures extensions plus simples du port. En 1880, avec la construction de la *Marittima*, Venise devint un des ports les mieux équipés du pays.¹²

Quelques années plus tard, en 1904, le capitaine français Luciano Petit allait proposer de « *sortir de l'île* »¹³, suggérant alors une zone de terre ferme pour l'agrandissement du port : cette zone, comme nous le verrons, deviendra par la suite *Porto Marghera*.¹⁴

Mais la seule création d'infrastructures portuaires et ferroviaires n'était évidemment pas une fin en soi : afin de s'intégrer complètement à l'époque moderne, Venise se devait aussi de devenir une puissance industrielle.

Jusqu'à la première moitié du XIXe siècle, mis à part l'Arsenal et les verreries de *Murano*, l'économie vénitienne se basait essentiellement sur le commerce maritime et l'agriculture sur la terre ferme, mais à partir de 1850 environ beaucoup d'entreprises vinrent s'installer sur les bords de la lagune, pour profiter des facilités d'approvisionnement en matières premières.¹⁵

On peut se limiter à citer ici les cas les plus connus, comme les *Mulini Stucky* (fondés vers 1890, qui donnaient du travail à environ 1 500 ouvriers), le *Cotonificio Veneziano* (1883 - 1 000 ouvriers) ou encore les *Fonderies Neville* (1850 - 400 ouvriers), mais aussi le *Manifatture Tabacchi* (1884 - jusqu'à 2 000 employés) et la *Saffa* (1875 - qui produisait des allumettes).¹⁶

On peut aussi remarquer que les propriétaires de ces établissements venaient essentiellement des villes de l'ancien *Stato da Tera* ou de l'étranger.

Ainsi, à la fin du XIXe siècle, le territoire vénitien se positionnait comme un des principaux pôles industriels d'Italie. L'archipel devint de nouveau une centralité dans le réseau de l'Adriatique et de l'Italie du Nord. Mais, peu à peu, la dimension des activités portuaires et industrielles devint trop importante pour être contenue dans les îles de la lagune¹⁷.

Malgré cet essor industriel et économique, Venise, qui était devenue une destination privilégiée pour beaucoup de personnalités du monde intellectuel européen, fut rapidement identifiée, par les zéloteurs du romantisme, comme le symbole de la décadence et du « *monde d'hier* »¹⁸.

Après le choc de la Première Guerre mondiale, l'Europe vit naître de nouvelles théories basées sur un modernisme encore plus outrancier, se fondant sur le mythe de la vitesse et de la « *fée électricité* ». L'Italie fut par ailleurs le berceau du mouvement Futuriste, qui donna naissance à nombre de projets très avant-gardistes (voire parfois fantaisistes...), comme celui de l'entrepreneur Nicolò Spada pour réaliser un tunnel sub-lagunaire reliant *San Marco*, *Giudecca* et *Lido*.¹⁹

12. Guido Zucconi, 2014, p.94

13. Piero Pasini, «Chronologie du XXe siècle vénitien», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.255

14. Guido Zucconi, 2014, p.94

15. <https://www.venicethefuture.com/schede/it/331-allusid=331.htm>

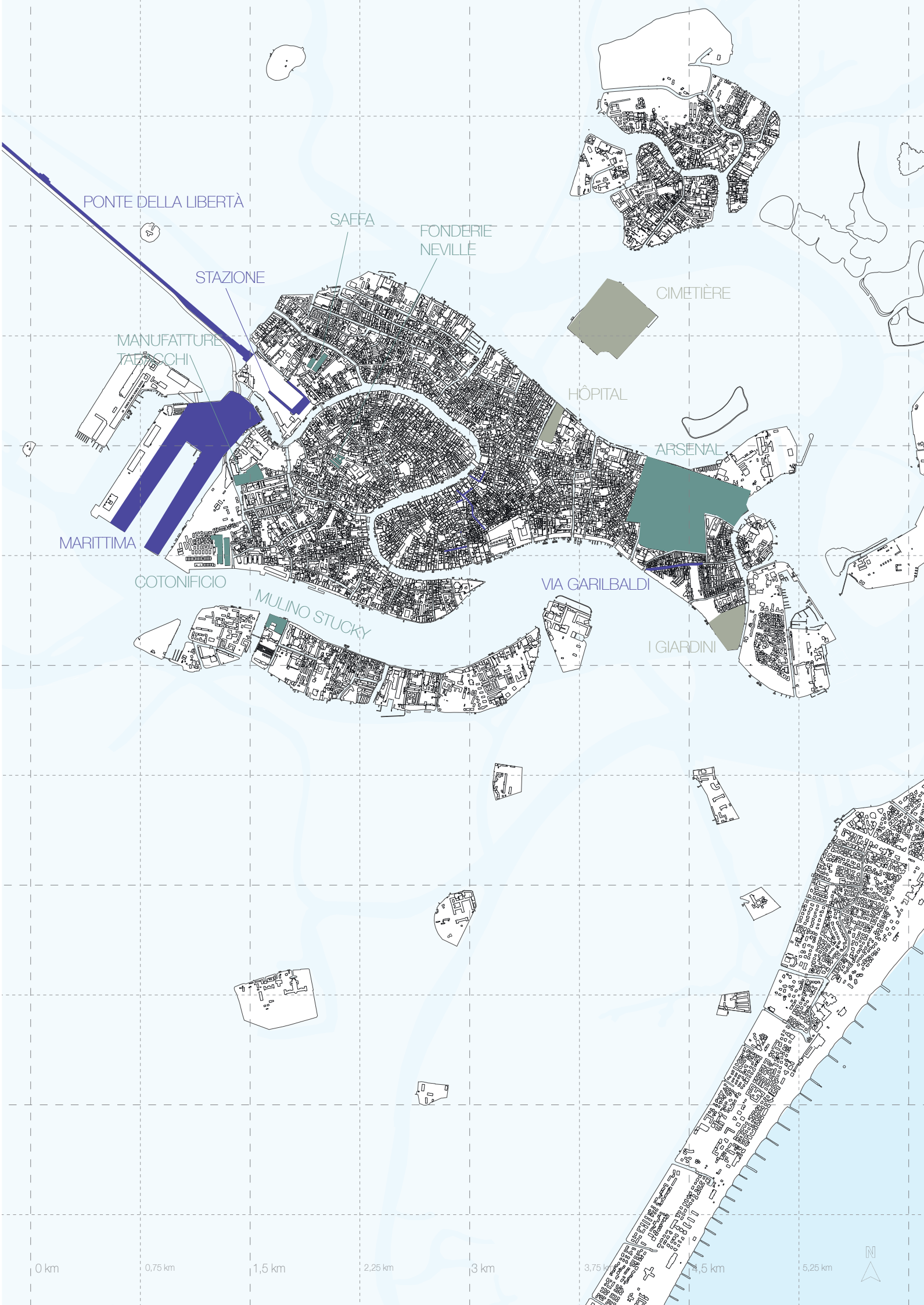
16. Ibid

17. Piero Bevilacqua, «Venise et l'eau»,

18. Marco Fincardi, Xavier Tabet, «Introduction», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.5

19. Giorgio Crovato, «Le trasformazioni novecentesche dell'uso delle acque lagunari», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.112

Page de droite : Carte des nouvelles constructions du XIXe siècle, 1/30 000e



Venezia Futurista

Caro Collega,

Vogliate lasciare da parte ogni preconconcetto intorno al Futurismo e rispondermi, vi prego, nel vostro giornale o per lettera, se approvate il nostro gesto più recente :

Il giorno 27 aprile, i pittori futuristi Boccioni, Bonzagni, Carrà e Russolo, e i poeti futuristi Marinetti, Armando Mazza e Aldo Palazzeschi, recatisi a Venezia, salirono sulla Torre dell'Orologio, e di là, fra i voli tumultuosi dei colombi spaventati, lanciarono sull'agitazione e sullo stupore urlante della densa folla che gremiva la Piazza San Marco, centomila manifesti, in italiano e in francese, così concepiti :

« Noi ripudiamo l'antica Venezia, estenuata e sfatta da voluttà secolari, che noi pure amammo e possedemmo in un gran sogno nostalgico.

« Ripudiamo la Venezia dei forestieri, mercato di antiquari falsificatori, calamita dello snobismo e dell'imbecillità universali, letto sfondato da carovane di amanti, semicupio ingemmato per cortigiane cosmopolite.

« Noi futuristi vogliamo guarire questa tediosa città ammalata. Siano colmati i suoi più fetidi canali con le macerie dei suoi palazzi lebbrosi; la rigida geometria dei ponti metallici e degli opifici chiomati di fumo abolisca le curve cascanti delle vecchie architetture, e la divina Luce Elettrica liberi finalmente Venezia dal suo venale chiaro di luna da camera ammobigliata. »

I PITTORI FUTURISTI:

**U. Boccioni - A. Bonzagni
C. D. Carrà - L. Russolo
G. Severini, ecc.**

I POETI FUTURISTI:

**F. T. Marinetti - Paolo Buzzi
A. Palazzeschi - E. Cavacchioli
Armando Mazza - Libero Altomare
Luciano Folgore - G. Carreri, ecc.**

Alle otto di sera, i Futuristi mettevano di nuovo in subbuglio l'intera città, con innumerevoli getti di loro manifesti in mezzo alla folla adunata in Piazza San Marco a udire la musica cittadina.

Se voi non approverete questo nostro atto, dovremo annoverarvi nella grande mandra dei Pasatisti d'Italia, fortunatamente destinata ad essere sopraffatta dal nostro dilagare vittorioso.

Ringraziandovi anticipatamente della risposta, vi saluto.

F. T. MARINETTI
*Direttore di "POESIA",
Via Senato 2 — MILANO*

Peut-on se passer de citer les anathèmes et les invectives proférées par Tommaso Marinetti, celui même qui avait proposé de construire une autoroute sur le Canal Grande ?

« *Venga finalmente il regno della divina Luce Elettricità liberare Venezia dal suo venale chiaro di luna da camera ammobiliata* »²⁰

À l'aube du XXe siècle, « *Venise apparaît comme une ville qui doit se libérer de son aspect décati, usé, et s'adapter à une modernité faite de machines et de puissance.* »²¹

Néanmoins, le début du XXe siècle sera une nouvelle période de développement pour certaines îles de l'archipel, comme le Lido, qui était jusqu'alors essentiellement une île militaire, soumise à de nombreuses contraintes défensives. Du fait de sa situation privilégiée, à cheval entre la mer et la lagune, elle devint un centre d'activités touristiques et balnéaires, utilisant par ailleurs l'image que lui avaient donné certains auteurs comme Thomas Mann, avec son roman « *La mort à Venise* ». Se sont alors construits de nouveaux hôtels, des lieux de divertissement, des villas particulières ainsi qu'une « cité-jardin » sur le modèle d'urbanisme alors très en vogue.²²

Ainsi, le développement du territoire pour tendre vers une Venise moderne a impliqué de nombreux changements socio-économiques qui ont induit une adaptation de l'archipel. Mais à la différence de la période précédente, toutes ces interventions ont peu à peu mis de côté l'idée de préserver la cohabitation avec la lagune. Plus les interventions s'enchaînaient, plus certaines zones naturelles de l'archipel se faisaient envahir par les nouvelles infrastructures, recouvrant au fur et à mesure les *barene* et les *velme*, pourtant essentielles au bon fonctionnement de l'écosystème lagunaire.

Au début du XXe siècle, une des grandes volontés de l'Italie fasciste était de faire revenir Venise à son passé « d'ancienne reine de l'Adriatique », en déterrando et remettant à l'ordre du jour le mythe de l'italianité d'un *Mare Nostrum*, mais qui serait cette fois tourné vers la modernité²³. Ce mythe a servi de support idéologique pour les différentes transformations prévues au début du siècle, et en grande partie aussi pour l'implantation du nouveau port industriel de *Marghera*.²⁴

20. Marinetti, Boccioni, Carrà, Russolo «Contro Venezia passatista», 1910

21. Marco Fincardi, Xavier Tabet, «Introduction», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.6

22. Giorgio Crovato, 2014, p.112

23. Marco Fincardi, Xavier Tabet, 2014, p.5

24. Ibid p.5

Page de gauche : Marinetti, Boccioni, Carrà, Russolo «Contro Venezia passatista», 1910. Domaine public

UNE NOUVELLE CENTRALITÉ

«Après 1945 : Venise redevient Venises» «Venise Vle-XXle siècle», Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p.441

Le début du XXe siècle est sans conteste l’apogée de l’ère industrielle vénitienne, comme en témoigne par ailleurs le fait qu’une grande partie de la classe dirigeante lagunaire de cette époque fasse désormais elle-même partie du monde industriel italien.¹

Le développement des infrastructures translagunaires aura surtout eu comme effet un développement hors norme de la terre ferme : les localités de *Marghera* et *Mestre* connurent ainsi une croissance sans précédent.

Dans l’optique d’ancrer Venise dans la modernité, le port industriel de *Marghera* a été pensé comme la métaphore d’une nouvelle Venise². En 1905, Giuseppe Volpi (futur ministre des Finances de Mussolini) fonda la Société adriatique d’électricité (SADE). C’est lui, sa société et d’autres entrepreneurs qui en 1917, présenteront le projet de *Porto Marghera*³, projet qui deviendra par la suite le modèle d’une infrastructure surdéveloppée à cheval entre deux mondes, la lagune et la terre ferme.

En 1917, fut conclue « une convention pour le creusement de la zone de *Bottenigo*, acte de naissance technique et politique du projet de Grande Venise dont les fondements sont l’industrialisation, l’unification des communes lagunaires et littorales et la relance économique. »⁴

Pendant longtemps le développement de la zone industrielle de Marghera faisait partie d’un plan d’aménagement différent de celui de la commune de Venise, puisque jusqu’en 1916 il s’agissait de deux municipalités distinctes.

Une des premières étapes de la construction de la zone industrielle de Marghera fut le creusement en 1919 du canal Vittorio Emanuele III, permettant l’accès au nouveau port pour les navires.⁵ En devenant peu de temps plus tard un des centres névralgiques du territoire, cette nouvelle zone vient redistribuer tout l’équilibre de l’archipel.

« *Marghera* a constitué le pivot du processus d’agrégation administrative qui a pris le nom de Grande Venise en 1927. »⁶

La Grande Venezia est un projet de planification urbaine qui se fait jour pendant la période fasciste. Son idée de base est de coupler les territoires de l’archipel lagunaire avec ceux de la terre ferme, alors en plein essor économique, afin d’imposer la nouvelle modernité de Venise. Après *Marghera* et *Malcontenta*, ce furent, en 1923 et 1924, les îles de *Pellestrina*, *Murano* et *Burano* et finalement trois ans plus

1. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise Vle-XXle siècle» 2021, p. 412 à 416

2. Xavier Tabet, «"Sauver Venise" ou les métamorphoses du mythe», 2005, p. 147

3. Piero Pasini, «Chronologie du XXe siècle vénitien», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.255

4. Ibid p.255

5. Giorgio Crovato, «Le trasformazioni novecentesche dell'uso delle acque lagunari», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.109

6. Guido Zucconi, «Plans et projets pour une ville en mutation», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.95

Page de droite : Image satellite du Ponte della Libertà, 1/20 000e, Google Earth



tard, en 1926, les communes de *Mestre*, *Chirignago*, *Favaro* et *Zelarino* qui furent rajoutées à la commune de Venise.⁷ Avec ce regroupement, Venise fait un pas historique en sortant « *du cercle de ses lagunes pour absorber des territoires que ses habitants, en dépit des liens ontologiques tendus depuis les origines avec les proches rivages de Terre Ferme, considéraient comme autres.* »⁸ Ainsi, les pouvoirs sont totalement redistribués et on installe de manière claire la nouvelle liaison entre la terre ferme et l’archipel. Cependant, ce rattachement fit perdre petit à petit de leur importance à certaines îles de l’archipel.

Le rattachement de la terre ferme à la lagune va être encore renforcé avec la construction du pont routier parallèle au pont ferroviaire. Ce pont est construit pendant la période fasciste et sera inauguré en 1933 par Mussolini, sous le nom de *Ponte Littorio*, aujourd’hui rebaptisé *Ponte della Libertà*. En même temps fut construite la zone de *Piazzale Roma*, qui devint alors rapidement le nouveau centre de gravité infrastructurel de la ville historique, se situant à proximité de la gare ferroviaire et de la gare maritime.⁹ Le développement de la zone industrielle de *Marghera* couplé à la construction du pont routier, accentue peu à peu l’exode de la population de l’archipel vers ces “nouvelles” terres, conduisant la commune de *Marghera*, ainsi que celle de *Mestre* qui fut prise en tenaille entre ce nouveau pôle et celui historique de Venise, vers un nouvel essor urbain.¹⁰

Mestre au XIXe siècle était encore pour l’essentiel un bourg agricole et une place militaire, qui ne comptait que 5 000 habitants en 1826. L’espace avait néanmoins toujours eu une position stratégique étant situé à proximité directe de la lagune et au croisement de trois routes principales de la région, la *Padovana* (vers *Padova*), la *Castellana* (vers *Castelfranco*) et le *Terraglio* (vers *Treviso*) : les forts de *Mestre* et de *Marghera* étaient pour Napoléon la clé de voûte des défenses terrestres de Venise.¹¹ Son économie se basait principalement sur le transport et la distribution des produits agricoles en direction de la métropole lagunaire, cela grâce au Canal artificiel *Salso*, aménagé dans la seconde moitié du XIVe siècle reliant *San Giuliano* et le petit port. Cependant la construction du pont ferroviaire en 1846 était venue modifier son organisation, le train remplaçant rapidement le transport en barque.¹² Le canal « [...] qui débouchait dans la lagune, était le dernier lien entre le monde aquatique et le monde terrestre, lien jusqu’alors garanti par une connexion entre Venise et Mestre qui reflétait la vocation aquatique de la ville historique. »¹³ sera finalement enterré en 1974.¹⁴ Ayant donc eu un développement particulièrement rapide après la première guerre mondiale, l’urbanisation de *Mestre* fut plutôt anarchique. Vint s’ajouter à cela le fait que n’ayant pas eu le temps de construire sa propre histoire et ne pouvant s’approprier celle de l’archipel lagunaire cette ville devint une sorte de « non-lieu ».¹⁵

7. Giovanni Favero, « Venezia dopo Venezia », Laboratoire italien, Venise XXe siècle, 2014, p.83

8. Elisabeth Crouzet-Pavan, « Venise Vle-XXIe siècle », 2021, p. 459

9. Giorgio Crovato, 2014, p.108

10. Xavier Tabet, 2005, p.156

11. Elisabeth Crouzet-Pavan, « Venise Vle-XXIe siècle », 2021, p. 460

12. Ibid

13. Piero Pasini, 2014, p.257

14. Ibid p.257

15. Xavier Tabet, 2005, p.157



Photo historique de la construction du Ponte della Libertà, tirée de <https://evenice.it/venezia/monumenti-chiese/ponte-della-liberta-venezia>



Photo historique du Ponte della Libertà, tirée de https://www.beniculturalionline.it/location-130_Ponte-della-Libertà.php

Suite à cette restructuration administrative, la ville historique de Venise commence à connaître un progressif déclin démographique. « Dans la seconde moitié des années 1940 et au tout début des années 1950, la ville a connu un exode annuel moyen d'environ 4 000 personnes, compensé par une immigration de taille comparable. À partir de 1953, cependant, les départs du centre-ville explosent, pour s'établir dans la seconde moitié des années 1950 à un niveau de plus de 8 000 annulations de domiciles par an. C'est alors que commence le véritable «exode», qui se poursuivra pendant près d'un demi-siècle. »¹⁶

Avec ces migrations, *Mestre*, qui est une des principales destinations de ces déplacements intercommunaux, se transforme rapidement en cité-dortoir, avec près de 75 000 habitants en 1940. Le phénomène continua à s'intensifier à la suite de la fin de la seconde guerre mondiale, avec l'arrivée de réfugiés, majoritairement d'Istrie et de Dalmatie. Ainsi, la population augmente de manière de plus en plus importante sur la terre ferme : elle qui comptait 100 000 habitants au début des années 1950, en comptera près de 200 000 quinze ans plus tard.¹⁷

Cet exode massif était aussi dû au fait que de plus en plus d'habitants de l'île de Venise avaient vu le coût de leur vie augmenter de manière rapide au fur et à mesure que le tourisme se développait dans la ville. Les ouvriers qui étaient alors employés par l'industrie ont commencé à migrer vers la terre ferme afin de se rapprocher de la zone industrielle et du même coup diminuer leur frais.¹⁸ S'ajoute à cela une volonté de plus en plus forte de s'adapter au nouveau mode de vie qui commençait à s'imposer en Europe occidentale : la voiture individuelle, la course à la consommation, ainsi que la disponibilité de logements plus modernes et spacieux¹⁹. La périphérie leur permettait donc d'obtenir, à un coût abordable, plus que ce que proposait l'archipel à cette époque. En effet à la fin des années 1960 encore plus de la moitié des logements de l'île de Venise ne possédait ni salle de bain ni chauffage²⁰. De cette manière, entre 1950 et 1960, Venise perdit quasiment un cinquième de sa population, le centre historique devenant alors de plus en plus dédié à la culture et au tourisme.²¹ Il faut cependant aussi remarquer que durant cette période l'île du Lido constituait, pour la partie la plus aisée de la population, une alternative pour s'intégrer à la modernité, en offrant la possibilité d'avoir une voiture et des logements avec tout le confort moderne, tout en permettant de rester dans l'archipel.

En outre, durant cette période, des nouvelles îles artificielles, les *sacche*, viennent agrandir l'archipel. Pour les construire on utilisait des remblais de terre sablonneuse, souvent la terre qu'on excavait pour augmenter la profondeur de certains canaux. Ces *sacche* sont soit rattachées au tissu urbain préexistant, comme *Sacca Fisola* construite en 1956 ou *Tronchetto*, soit elles viennent former de nouveaux îlots isolés comme *Sacca San Mattia* à proximité de Murano.²²

16. Giovanni Favero, «Venezia dopo Venezia», Laboratorio italiano, Venise XXe siècle, 2014, p.86

17. <https://www.italianostravenezia.org/statistiche-su-venezia/i-residenti-dal-1951-al-2014/>

18. Marco Fancardi, «Vista sulle isole», Laboratorio Italiano, Venise XXe siècle, 2014, p.14

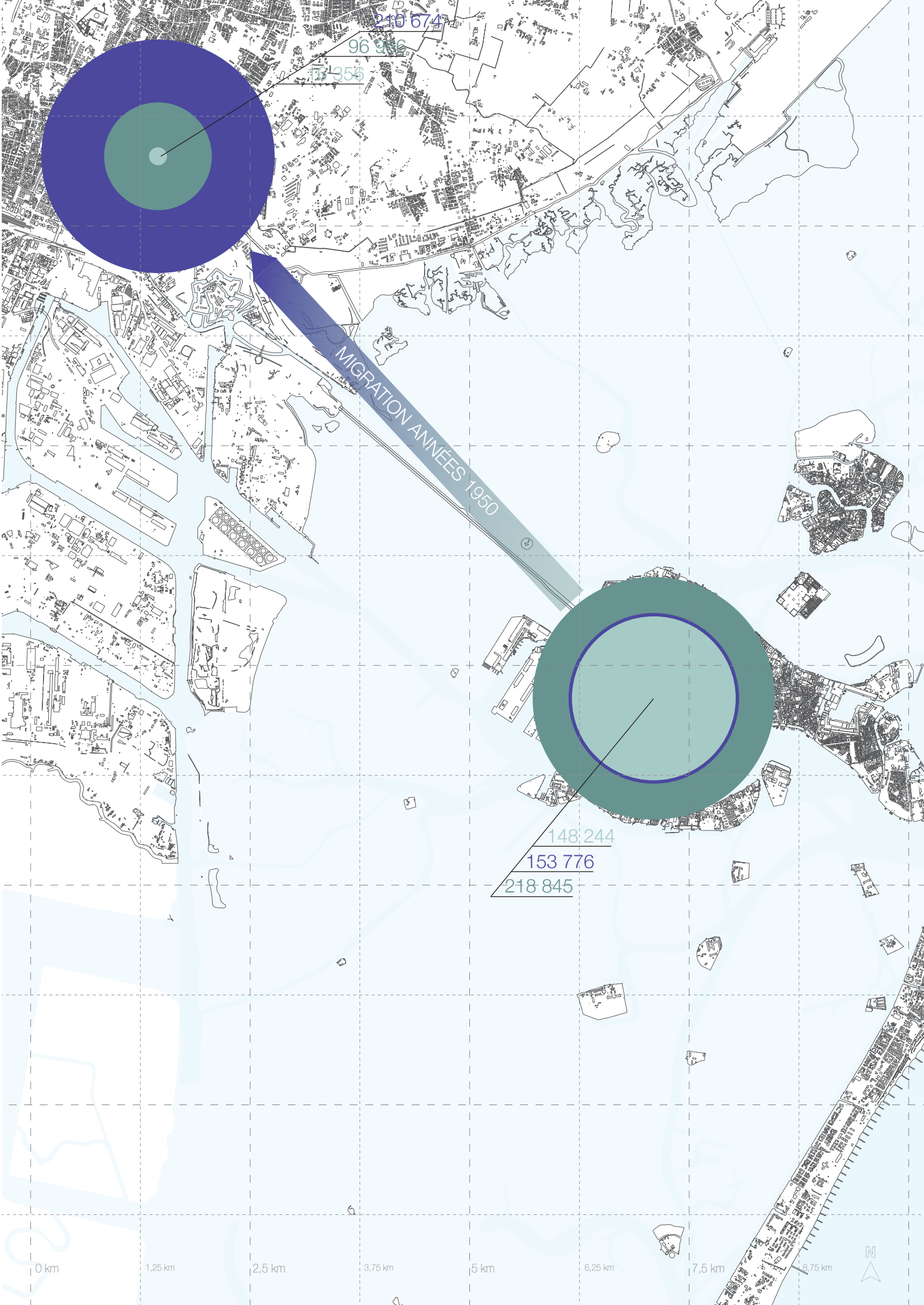
19. Ibid, p.14

20. Giovanni Favero, 2014, p.87

21. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 455 à 462

22. Giorgio Crovato, 2014, p.113

Page de droite : Carte migration de la population vers la terre ferme au XXe siècle, 1/200 000e. D'après les données démographique de l'ISTAT



En 1960 est conçue la deuxième zone industrielle de *Marghera*, on comptait à cette époque 200 entreprises dans la zone. Une troisième zone sera projetée en 1963 mais ne verra finalement jamais le jour.²³ Néanmoins, bien qu'on puisse contester les choix qui ont été fait pour le développement de *Porto Marghera*, il faut admettre qu'il a constitué un élément fondateur d'une nouvelle Venise, ancrée dans une certaine idée de ce que pouvait être la modernité. S'il a permis un nouvel essor économique, pendant une période donnée, *Marghera* restera cependant « *un corps séparé, étranger à la ville et à son histoire* ». ²⁴

Pour de nombreux habitants de l'archipel, les infrastructures construites durant le XIXe et le XXe siècle sont « *le signe d'une profanation intolérable* »²⁵. Venise est certainement une des villes qui témoigne le mieux du conflit moderne qui oppose les tenants de différentes visions du progrès. Ce conflit qui va naître à cette époque va évoluer mais ne disparaîtra plus, laissant « *une polarité dialectique aux discussions sur le futur aménagement urbain* ». ²⁶

Finalement, il est apparu progressivement que cette « *nouvelle Venise* » a fini par représenter une menace pour l'archipel lagunaire, détériorant son écosystème ²⁷. Le mythe nationaliste moderniste du début du XXe siècle avait montré ses limites, et allait être remplacé par celui du « *Problema di Venezia* », titre donné au grand colloque international qu'organisa la *Fondation Cini* en 1962²⁸. Mais il aura fallu attendre le 4 novembre 1966 pour que cette réalité finisse par éclater au grand jour.

23. Piero Pasini, 2014, p.256

24. Guido Zucconi, 2014, p.95

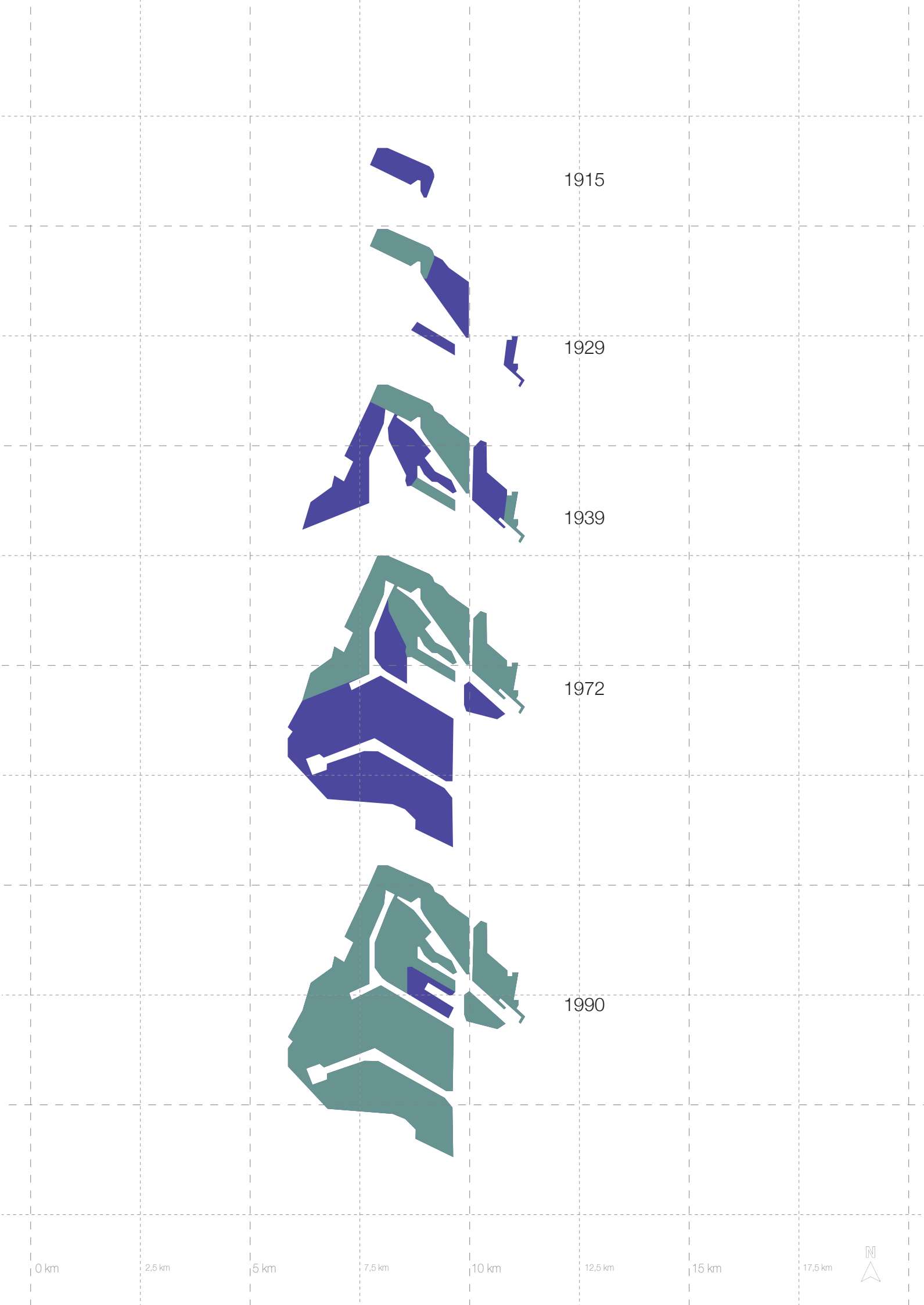
25. Ibid, p.94

26. Ibid, p.94

27. Xavier Tabet, 2005, p.147

28. Ibid, p.147

Page de droite : Evolution de la zone de Porto Marghera entre 1915 et 1990. Redessin d'après schéma Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : a utopia for Venice», 2021



L'ARCHIPEL AUJOURD'HUI

UN ÉCOSYSTÈME EN PÉRIL

«Aujourd'hui comme hier, les dangers majeurs viennent pourtant de la mer»

«Venise et l'eau», Piero Bevilacqua, 1996, p.101

Les éléments naturels ont rappelé à l'ordre les vénitiens le 4 novembre 1966, « lorsque la combinaison d'un vent extrême, d'une basse pression et un coefficient de marée astronomique a généré une crue exceptionnelle de la mer, atteignant un pic de 194 centimètres »¹ et devenant ainsi l'*acqua alta* la plus haute jamais enregistrée à Venise. Cet événement a été pour tous une réminiscence du fait que la ville pouvait purement et simplement disparaître.² « L'appel à « sauver Venise » représente peut-être l'une des dernières métamorphoses du mythe de Venise, devenu celui de la sauvegarde d'une ville symbole de nos responsabilités. »³

Une des raisons principales aux dégâts monstrueux causés par l'*acqua alta*, est que les *murazzi* n'ont pas pu résister à la force de ce phénomène. Elle entraîna leur destruction en plusieurs points et mit en lumière le manque d'entretien de ces infrastructures depuis plusieurs décennies. L'effondrement de ces barrières construites du temps de l'ancienne République, rappela alors que quelque chose s'était cassé entre l'archipel et le système lagunaire⁴. Massimo Cacciari, maire de la ville de 1993 à 2000, raconte que « dès le lendemain, on commença à prendre conscience de la dégradation du rapport mer, lagune, ville, alors que les dégâts provoqués par l'inondation dévoilaient quels dangers la vétusté, la pollution, la négligence et le déclin socio-économique avaient fait courir au patrimoine artistique, aux monuments, aux habitations. On commença à repenser les modèles de développement retenus pour la ville et pour la lagune ainsi que le rôle et la vocation de Venise. »⁵

C'est donc en partie à la suite de ce tragique événement que le mythe du « Sauver Venise » commença : la question n'était plus de cohabiter avec l'environnement aquatique mais de réussir à ne pas se faire détruire par ce milieu.
« Pour la première fois, la question de la survie de Venise se pose au monde entier. En décembre 1966, l'Unesco annonce la mise en place d'un plan de sauvegarde du patrimoine vénitien. A l'échelle italienne, Venise et sa survie deviennent une priorité nationale. »⁶

Cependant la situation ne s'est pas améliorée, la fréquence des *acque alte* a continué à augmenter et les facteurs de cette augmentation sont multiples.

« Cet événement absolument exceptionnel signalait avec éloquence un processus important de dégradations des équilibres lagunaires. »⁷

1. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : an utopia for Venice», 2021, p.62

2. Xavier Tabet, « "Sauver Venise" ou les métamorphoses du mythe », 2005, p.148

3. Marco Fincardi, Xavier Tabet, «Introduction», Laboratoire italien «Venise XXe siècle», 2014, p.8

4. Xavier Tabet, 2005, p.148

5. De « Agenzia ANSA, Venise 1966-1996. 30 ans de sauvegarde racontés à travers la presse, supp. du n°292, 1996, p. 1. », dans Gilles Pinson, «Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin.», 2007, p.271

6. Gilles Pinson, 2007, p.271

7. Piero Bevilacqua, «Venise et l'eau», 1996, p.101

Page de droite : Carte des vents et du courant dans la lagune vénitienne, 1/200 000e. D'après carte de Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : a utopia for Venice», 2021



Tout d’abord comme nous l’avons vu, la lagune est de manière naturelle sujette aux phénomènes d’érosion et de subsidence mais les interventions anthropiques sur le territoire ont accentué et accéléré ces processus. Les modifications de la profondeur de la lagune dues aux divers travaux effectués depuis près de deux siècles et accentués par le passage constant de grands cargos, de bateaux de croisière et de petites embarcations, entraînent le déplacement de sédiments qui sont ensuite transportés par les courants. Il faut noter que le volume d’eau de la lagune a doublé par rapport à ce qu’il était au XIXe siècle alors que la surface totale d’eau a, elle, diminué⁸. De plus, la teneur en sel de la lagune est de plus en plus haute, se rapprochant de celle de la mer ce qui contribue à la disparition des marais salants⁹, de même que la modification de sa morphologie avec la détérioration des zones de barene qui servent de barrières naturelles.¹⁰

En effet, les projets du dernier siècle sont venus modifier de manière radicale la morphologie de la lagune, le port de *Marghera* a recouvert presque 2 200 hectares de *barene* et *velme*, puis la construction de l’aéroport *Marco Polo* et de l’île de *Tronchetto* ont eux aussi recouvert un nombre conséquent de zones “terraqueuses”. Ainsi, entre 1917 et 1963 près de 3 000 hectares de marais ont disparus de l’archipel¹¹. De manière globale, il a été observé par le *Magistrato alle Acque* ainsi que par d’autres organismes, qu’entre 1811 et 2020, une réduction de 76% de la surface de *barene* et *velme* dans la lagune, passant ainsi de 180 à 43 km²¹². En outre, une des raisons de la détérioration de la morphologie de la lagune vient aussi de la manière dont les excavations sont gérées : en effet pour les travaux effectués à la période de la Sérénissime les sédiments déplacés étaient déposés dans d’autres zones de la lagune afin de former de nouvelles *barene*. Alors qu’au contraire, ils sont maintenant jetés à la mer.

De plus, l’archipel vénitien est un environnement dans lequel on peut déjà observer les effets du changement climatique, les températures changent, les précipitations se sont concentrées et surtout les vents se sont intensifiés et le niveau de la mer a augmenté. Ces conditions ont déjà des répercussions dramatiques sur l’écosystème lagunaire.¹⁴ Toutes ces changements morphologiques ont progressivement entraîné la modification de la lagune, qui est devenue un plan d’eau beaucoup plus profond qu’il ne l’était, en la transformant peu à peu en une baie maritime, ce qui la rend encore plus sujette aux problèmes d’érosion.¹⁵

« *Venise est inconcevable sans sa lagune, elle ne pourrait même tout simplement pas exister sans elle. Il est donc de notre devoir de trouver les moyens de conserver cet héritage environnemental au même titre que l’héritage culturel.* »¹⁶

Malgré les évènements de 1966, dans les années 1970 a été construit un canal de près de 14 mètres de profondeur reliant *Marghera* à *Malamocco*. S’ajoute à cela la disparition progressive des petits

8. Frédéric de Thier, «Impacts et menaces portant sur un site patrimonial à haute fréquentation touristique : le cas de Venise», 2016-2017, p.6
9. Ibid, p.6

10. Piero Bevilacqua, 1996

11. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.56

12. Ibid, p.62

14. Ibid, p.52

15. Ibid, p.32

16. De M.J. Vinals et M.Smart, dans Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.98



Les murazzi de Pellestrina, photo d’archive du 4 novembre 1966, Wikimedia



«Disagi da acqua alta». Venezia,Photo historique, 04-11-1966, [https://www.mosevenezia.eu/my-product/acqua-alta-novembre-1966/#prettyPhoto\[pp_gal\]/2/](https://www.mosevenezia.eu/my-product/acqua-alta-novembre-1966/#prettyPhoto[pp_gal]/2/)

canaux dans les zones plus marécageuses qui permettaient de ralentir l'effet des marées.¹⁷

Ainsi, de moins en moins d'éléments naturels viennent faire barrière à la marée et ralentir les courant. Bien que *Porto Marghera* semble être un des principaux coupables de cette catastrophe, « *ce qui avait été un rapport de cohabitation difficile entre la ville historique et le pôle productif moderne se transforme maintenant en véritable acte d'accusation : la zone industrielle est vue comme l'un des principaux responsables de la rupture d'une série d'équilibres lagunaires.* »¹⁸, les transformations morphologiques de la lagune sont aussi les conséquences de d'autres modifications anthropologique qu'à connu le territoire : « *Des assèchements à destination de l'agriculture en 1930, l'établissement de bassins fermés destinés à la pisciculture à partir de 1940, la construction de l'aéroport international à Tessera (1957), l'établissement d'une troisième zone industrielle et le dragage du canal Malamocco-Marghera en 1963.* »¹⁹.

En 1907 est créé le *Magistrato alle Acque*, une « *institution qui rassemble les compétences et les connaissances héritées de la Sérénissime en matière de gouvernance de l'eau.* »²⁰

Deux lois, la n° 171 de 1973 et celle n° 798 de 1984, régissent la protection de la lagune comme intérêt national et la nécessité d'interventions directes ainsi que des plans de stratégies. « *La première Loi spéciale (171/1973) envisage la préservation de l'unité physique et environnementale de la lagune, la préservation des marais salants et un embargo sur les travaux d'assèchement ; la seconde (798/1984) la restauration de l'équilibre environnemental ; la troisième (139/1992) la fin de la détérioration de la morphologie de la lagune et la réhabilitation de cette dernière à son état initial.* »²¹

Il est intéressant de noter qu'en 1987, l'Unesco définit Venise et sa lagune comme « *World Heritage* » : « *Venise est un exemple extraordinaire de civilisation humaine qui présente une conjonction de progrès technologiques et de maîtrise de la nature, ainsi qu'un sommet architectural, culturel et artistique, qui a conservé son authenticité et son intégrité.* »²² alors qu'à peine dix ans plus tard, en 1998, la zone portuaire de Venise a été inscrite sur la liste nationale prioritaire des sites contaminés.

Ainsi, pour répondre à ce problème de détérioration de l'environnement lagunaire, en 1986, le *Consorzio Venezia Nuova* présente le *Progetto Venezia*, un projet de sauvegarde intégrant des actions de restauration de la morphologie lagunaire et des rives des îles et un grand projet de digues mobiles, le MoSE (*Modello Sperimentale Elettromeccanico*). C'est une des principales solutions techniques proposées, son fonctionnement est assez simple dans son concept : trois « portes » sont placées aux trois embouchures (*Lido, Malamocco et Chioggia*) entre la lagune et la mer ; lorsqu'une *acqua alta* est prévue les portes se lèvent et viennent former un barrage temporaire entre les deux forces aquatiques.²³ Ce concept

17. Xavier Tabet, 2005, p.149

18. Guido Zucconi, «Plans et projet pour une ville en mutation», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.102

19. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.7

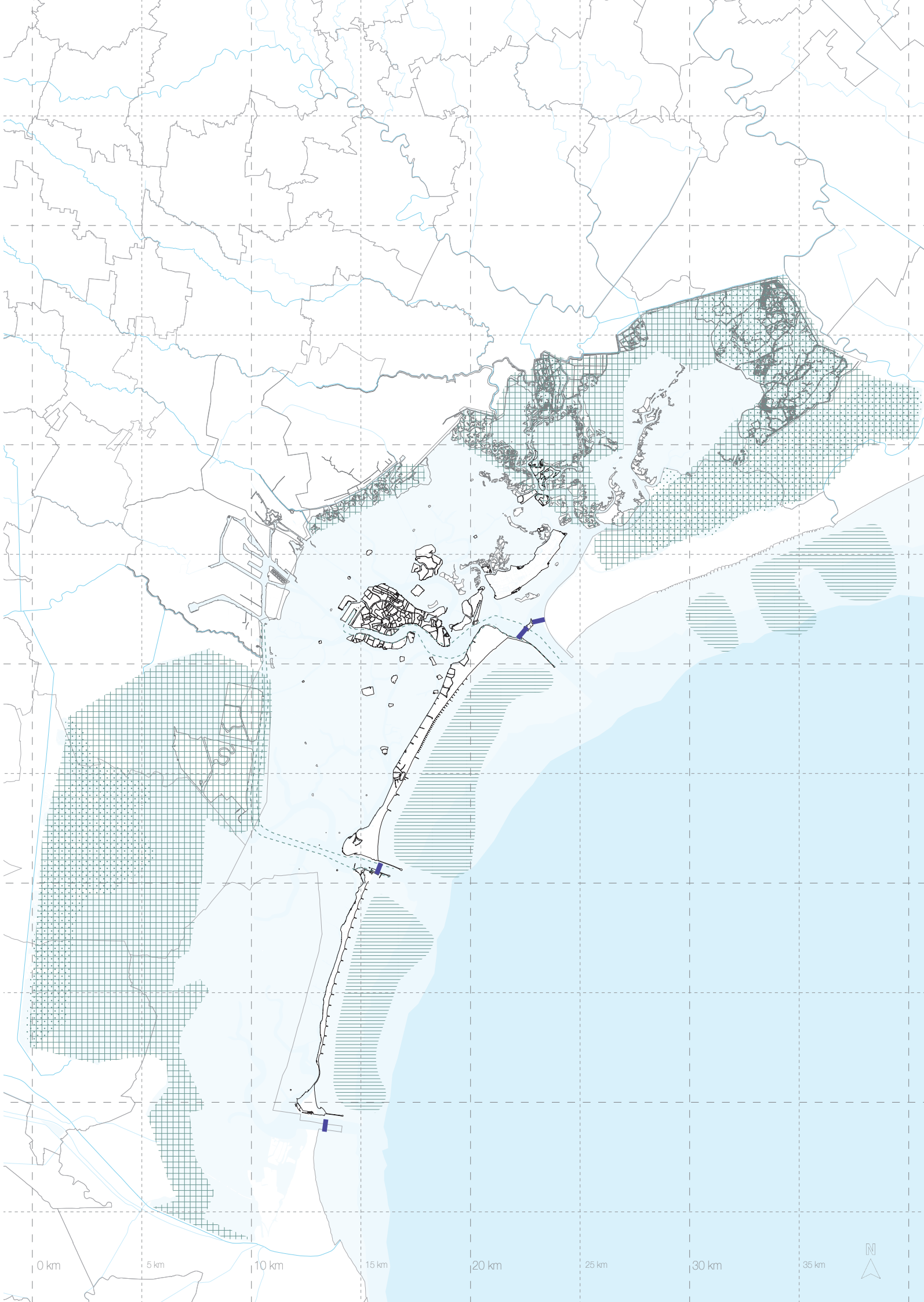
20. Giorgio Crovato, «Le trasformazioni novecentesche dell'uso delle acque lagunari», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.117

21. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.40

22. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.94

23. Ibid, p.78

Page de droite : Carte des zones particulières de la lagune, 1/200 000e. D'après cartes de Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : a utopia for Venice», 2021



n'est pas récent, il a été retrouvé une étude de faisabilité datant de 1971 proposant de construire un barrage à l'entrée de la lagune. Le premier module expérimental du MoSE a été lancé en 1988.²⁴

Mais depuis sa naissance, le projet MoSE fait débat, d'autant plus qu'avec ses travaux il a lui-même provoqué des changements dans la morphologie et l'hydrographie de la lagune. Malgré tout, après près de 50 ans de débats et presque 20 ans de travaux, le 3 octobre 2020, le système fut déclenché, avec succès, pour la première fois et pour la toute première fois de son histoire la lagune se retrouva totalement isolée de la mer Adriatique²⁵. Par la suite, il a permis déjà plusieurs fois d'éviter les conséquences pour la ville des *acqua alte* à fort coefficient²⁶. Par exemple, en novembre 2022 il a permis d'éviter une acqua alta qui selon les pronostics aurait atteint un pic à 187cm dans certaines parties de la ville.

Mais beaucoup se demandent si le MoSE est vraiment une solution sur le long terme pour protéger l'archipel vénitien ou plutôt une solution temporaire faute de mieux, en attendant de trouver des solutions plus pérennes pour adapter le territoire vénitien. Ce qui est sûr, c'est qu'il ne soigne que les symptômes du mal, sans s'attaquer à ses racines.

En effet, un des problèmes majeurs que l'on observe déjà actuellement est que si le rythme des *acqua alte* continue d'augmenter à la même vitesse, bientôt nous allons nous retrouver dans le cas de figure où les barrières du MoSE seront plus souvent montées que baissées conduisant à une lagune plus souvent séparée de la mer que connectée à elle, empêchant alors les échanges nécessaires pour son bon fonctionnement.²⁷ Des scénarios dépendant de l'enclenchement du système et de l'élévation du niveau de la mer ont été modélisés afin d'estimer le nombre de fermetures annuelles et les répercussions possible sur la lagune²⁸. Cependant, une étude effectuée en 1993 explore un autre scénario qui explique que « *la qualité des eaux au sein de la lagune pourrait même être gérée positivement par des ouvertures et fermetures appropriées de certaines des embouchures : associées à certaines phases de marées, ces fermetures partielles devraient engendrer une meilleure circulation des eaux au sein de la lagune et donc améliorer les modèles de dispersion en cas de pollution.* »²⁹

De plus, en ce qui concerne la longévité du système MoSE, étant donné la vitesse à laquelle le niveau de la mer augmente et celle à laquelle l'archipel s'enfonce, il se peut que le système devienne rapidement obsolète.³⁰

Ainsi, en dehors du MoSE, plusieurs projets sont en cours pour restaurer les éléments de l'archipel qui ont été morphologiquement altérés et ne peuvent donc plus jouer leur rôle de protection. En effet, pour conserver une lagune en bonne santé, il est primordial d'avoir sur les *barene* une faune et une flore locale qui leur permettent de se protéger de l'érosion des vagues. Ces projets s'inspirent de la nature dans leur processus techniques de restauration. Entre

24. Piero Pasini, «Chronologie du XXe siècle vénitien», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.257

25. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.9

26. Le système MoSE peut être déclenché, après concertation, à partir d'un pronostic d'une acqua alta supérieure à 110cm

27. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, 78

28. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.64

28. Ibid, p.65

30. Ibid, p.67

Page de droite : Photo du système MoSE séparant la mer de la lagune, tirée de <https://www.mosevenezia.eu/mose/?lang=en>



autres le projet *Life Vimine* a pour but de renforcer les *barene* et les *velme* au travers d'une approche qui permettrait de réduire l'érosion qu'elles subissent et qui détruit leur écosystème.³¹ Pour le moment ces interventions ont été réalisées dans la lagune nord entre les îles de *Burano*, *Mazzorbo*, *Torcello* et la *Palude dei Laghi*. Mais il faut noter qu'à ce jour, et depuis bientôt vingt ans les interventions ont permis de reconstruire quasiment 1000 hectares de *barene*.

« *La restauration des marais salants est une des clés de la résilience de l'écosystème de la lagune.* »³²

Malgré ces efforts, le 12 novembre 2019, soit plus de cinquante ans après celle de 1966, la deuxième plus forte *acqua alta* de l'histoire vénitienne a eu lieu avec un pic à 187 centimètres. Plus encore que le pic, ce qui fut vraiment inquiétant durant cette période fut le niveau de l'eau qui est resté très élevé (plus de 140 cm) pendant près de quatre jours.³³

Ainsi, comme le dit Bevilacqua, la montée du niveau de la mer n'étant pas seulement un problème vénitien mais bien mondial, l'archipel vénitien fait alors « *figure de métaphore planétaire* »³⁴, nous rappelant périodiquement ce que nous risquons. Finalement comme l'a écrit André Chastel, « *Venise est devenu le symbole de nos responsabilités.* »³⁵

31. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, 288 et la page Facebook Progetto Life Vimine

32. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.48

33. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.63

34. Xavier Tabet, «Venise dans la littérature française du xxe siècle», Laboratoire Italie, Venise XXe siècle, 2014, p.251

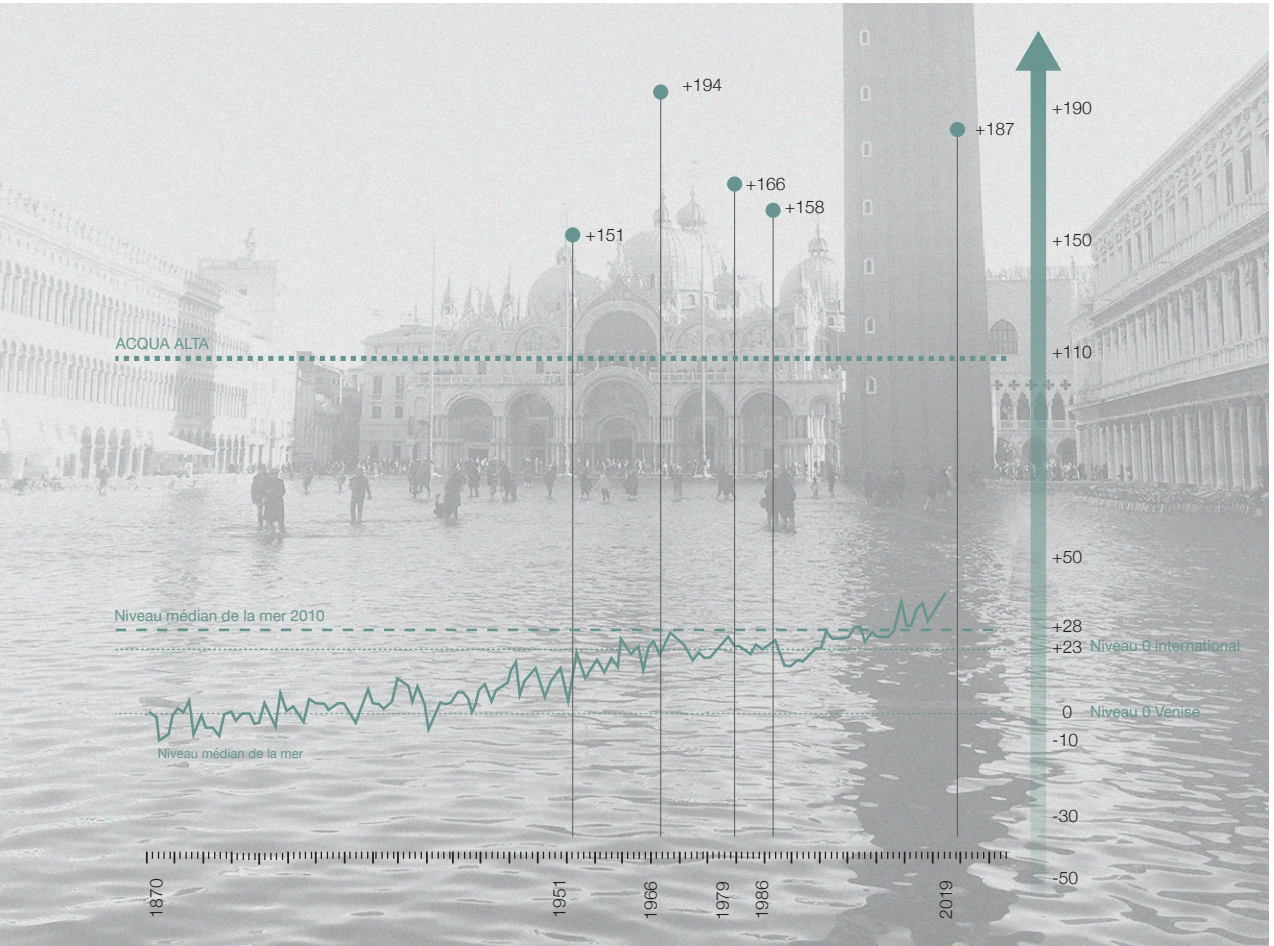
35. Xavier Tabet, 2005, p.148



Venezia, le colpe del clima e le nostre

Un piano per i cambiamenti climatici l'hanno messo a punto tutti, tranne l'Italia. Eppure è proprio quello che serve per non trovarsi in emergenza continua. Commettiamo sempre lo stesso errore, senza imparare dal passato

Article de Sergio Rizzo dans La Repubblica du 14 novembre 2019, https://www.repubblica.it/commenti/2019/11/13/news/maltempo_venezia_i_cambiamenti_climatici_e_le_toppe_della_politica-300799469/



Graphique du phénomène de montée de eaux et d'acqua alta. Redessin de «Two phenomena : increased water median level and high water», Foscari Widmann Rezzonico, Giulia, et Rem Koolhaas. Elements of Venice. 2014, p.444. Photo d'arrière plan : photo personnelle

MONOCULTURE ET MIGRATION

« *Des personnes en transit partout.* »

Marco Fincardi, « *Vista sulle isole* », Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.13

Le modèle qui a été élaboré pendant l’entre-deux-guerres n’a pas permis le maintien d’activités productives à l’intérieur de la “ville insulaire”, ne la rendant au contraire que de plus en plus dépendante du tourisme. Pratiquement tous les établissements industriels construits au XIXe siècle ont fermé les uns après les autres entre les années 1950 et 2000, les bâtiments ou les emplacements qu’ils occupaient dans l’île historique ont été reconvertis en zones d’activités tertiaires (souvent publiques) ou de logements collectifs.¹ Même des installations industrielles ou artisanales dont on aurait pu considérer que l’enracinement local était immuable (verreries de Murano, dentelleries à Burano), ont fini par émigrer vers la terre ferme, quand elles n’ont pas tout simplement disparu. Toutes ces entreprises ont été remplacées, du point de vue de l’emploi, essentiellement par des activités, plus ou moins éphémères, dédiées au tourisme de masse ou d’élite. En effet, l’observation des activités économiques liées au tourisme à Venise montre que : soit elles se destinent à des touristes ayant des moyens très élevés fréquentant les commerces et établissements de luxe (reconversion du *Fondaco dei Tedeschi* en centre commercial de luxe), soit au contraire des touristes qui cherchent à manger et dormir au plus bas coût possible et qui consomment majoritairement dans des commerces de souvenirs vendant des produits importés le plus souvent de Chine (faux verre de Murano, faux masques vénitiens...). Ainsi on constate que très peu de choses sont réfléchies pour une troisième voie vers un tourisme d’une meilleure qualité.

Or cette présence de touristes devenue excessive n’est que peu mise au service réel de la ville et au contraire la mène de plus en plus à sa propre perte.² Il faut noter qu’en l’Italie, le tourisme, et ce déjà depuis le XIXe siècle, constitue la principale ressource économique de différents territoires, où il remplace, tant bien que mal, toute autre forme de développement économique.³

« À Burano, le nombre de pêcheurs est en train de diminuer de manière drastique, en seulement quelques années il n’en reste qu’un tiers, la population diminue. C’est un moment de changement et de crise économique. »⁴

Certaines activités traditionnelles se sont aussi perdues avec le temps mais surtout ont été remplacées, car peu rentables comparativement au tourisme. Par exemple, la culture de la pêche en lagune qui était l’activité principale de certaines îles, se perd de plus en plus. La baisse de cette pratique a en outre des conséquences morphologiques dans l’archipel car les vallées de pêche sont, sous

1. Piero Pasini, « *Chronologie du XXe siècle vénitien* », Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.263

2. Xavier Tabet, 2005, p.157

3. Saskia Cousin, « *L’Unesco et la doctrine du tourisme culturel* », 2008, p.53

4. Barousse, 2021 dans Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.69

Page de droite : Graphique de l’augmentation du tourisme journalier par année. D’après le graphique de Migropolis: Venise: atlas of a global situation, p. 536



exploitées ce qui a des influences sur les dynamiques de l’eau. Cela a conduit au déplacement de nombreux services sur la terre-ferme, ne faisant que renforcer l’attractivité de cette zone et par conséquent augmenter l’abandon de l’archipel par ses résidents. Mais cela impacte aussi le système global de l’archipel, les îles dont c’était la fonction principale sont peu à peu en train de se vider, voire le sont déjà, le système de l’archipel perd donc de plus en plus certains de ses pôles historiquement forts comme l’île de *Burano* ou de *Pellestrina*. Ce sont de plus des îles qui se caractérisent par une forme d’isolement étant assez peu connectées aux réseaux de transport. On constate donc que les jeunes populations migrent de plus en plus de ces îles, faute d’emplois et d’attractivité.

On peut parler de monoculture dans le cas de Venise car depuis près d’un siècle maintenant, le centre historique s’est muté en zone quasiment entièrement dédiée au tourisme.

« *Le tourisme comme celui-ci devient une sorte de monoculture économique, comme seul moteur au développement, transformant le centre historique en une sorte de ville-entreprise.* »⁵

Si l’on observe certains chiffres, on peut par exemple noter que, si le tourisme génère environ 35% des activités économiques de l’île de Venise, il est par contre la source de 83% des déchets produits, alors que le coût de leur traitement est à la charge des citoyens.⁶

L’accélération à la fin des années soixante-dix de la baisse des activités productives traditionnelles et commerciales dans l’archipel lagunaire a été, comme nous l’avons vu, en grande partie la cause de son dépeuplement. En contrepartie, le tourisme est devenu l’activité principale de nombreuses îles et localités de la lagune.⁷ Par exemple, les sites de Cavallino et de Jesolo ont réussi à devenir des destinations particulièrement prisées par les Italiens mais aussi les Européens en général pour le tourisme balnéaire, avec leurs campings et les plages.

La construction en 1961 de l’île artificielle de *Tronchetto*, a marqué le climax d’une politique qui voulait emmener à tout prix de plus en plus de touristes à Venise avec leurs véhicules. Ce parking d’environ 18 hectares fournit 1 000 places de stationnement en plus des quelques 5 000 déjà disponibles sur le territoire insulaire de Venise, dans les garages de *Piazzale Roma*⁸. Cette course en avant possède une dynamique autonome qui fait que la demande dépasse toujours l’offre et que les places de parking sont presque tous les jours saturées, durant les périodes de forte fréquentation. Il est aujourd’hui évident que cette politique est à l’exact opposé des tendances actuelles, qui envisagent le numerus clausus et l’entrée payante à la ville historique.

Il est clair que l’on assiste depuis cette époque à un vrai conflit d’intérêts au sein de l’archipel vénitien entre d’une part, comme nous venons de le voir, un environnement qui subit fortement les conséquences des choix socio-économiques de plusieurs décennies de gestion imposée à la ville par des potentats vénitiens

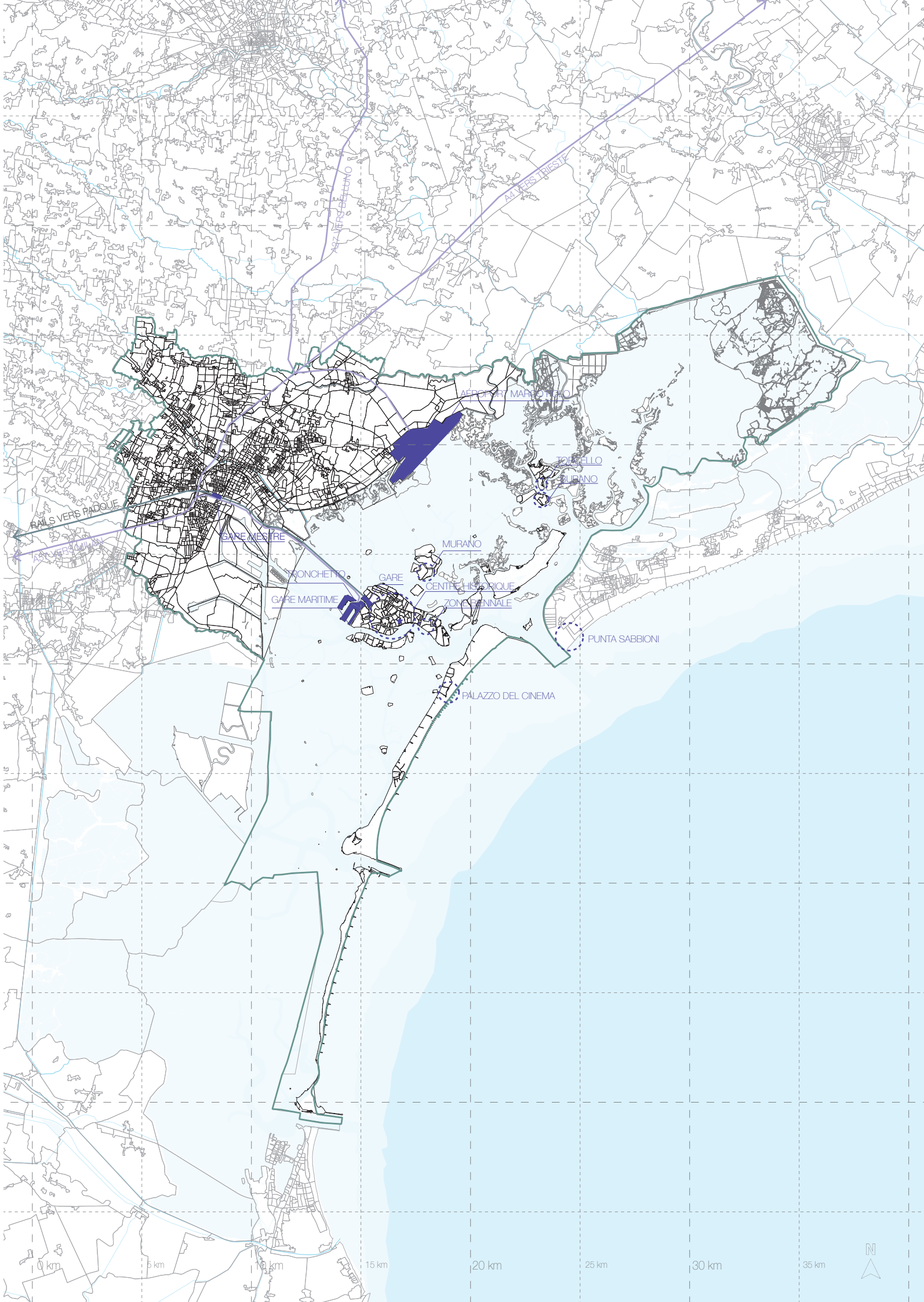
5. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.68

6. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.16

7. Piero Pasini, «Chronologie du XXe siècle vénitien», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.263

8. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise Vie-XXIe siècle», 2021, p. 455

Page de droite : Carte infrastructures et zones touristiques, 1/200 000e



ou nationaux, et d'autre part les besoins des habitants qui sont de moins en moins entendus, pour écouter plutôt les exigences de la mono-économie du tourisme, qui ne cessent d'augmenter depuis ces dernières années. On pourrait par exemple se référer à la véritable *guerrilla* qui a vu s'affronter les opposants à la circulation des *Grandi Navi* dans les canaux historiques de la ville, à ceux qui soutiennent (pour des raisons qui ne sont jamais très éloignées de leurs intérêts personnels) leur indispensable présence pour l'économie locale.

Dans le cas particulier de l'archipel lagunaire vénitien, on peut définir aujourd'hui l'île historique de Venise comme étant une île-capitale⁹. En effet, elle produit la grande majorité de la richesse de l'archipel et elle est aussi la plus attractive d'un point de vue économique. Cependant, il est important de souligner que, malgré cela, elle peine à jouer totalement ce rôle, ne parvenant pas à garder ses habitants, qui continuent depuis presque un siècle à la quitter pour rejoindre le continent. Aujourd'hui, elle est plus souvent un espace de transit pour la population.

En 1950 on comptait encore 178 000 personnes dans le centre historique de Venise, aujourd'hui ce chiffre est passé sous la barre des 50 000, alors que plus de 87 000 touristes en moyenne sont présents dans la ville chaque jour¹⁰. Venise est l'exemple même des implications que peut avoir une mauvaise gestion du tourisme dans une ville, provoquant des changements souvent radicaux de la structure urbaine et sociale de la ville¹¹. Il est important de se rendre compte que la migration des habitants du centre historique de Venise n'a pas seulement des effets sur la vie même de l'île, mais sur tout l'équilibre du système de l'archipel lagunaire. On compte aujourd'hui près de 260 000 personnes vivant dans la commune de Venise dont plus de deux tiers qui occupent les zones de la terre-ferme de la commune et moins d'un tiers dans l'archipel.¹²

En comparaison, *Chioggia* durant ces derniers 20 ans n'a perdu que 8 % de sa population passant de presque 52 000 habitants en 2001 à environ 48 000 en 2021. Si nous parlons si peu de *Chioggia* dans notre énoncé, c'est essentiellement parce que cette commune, qui comprend aussi la localité de *Sottomarina*, est indépendante de celle de Venise, bien que faisant partie de la *Città Metropolitana* et bien sûr de l'archipel lagunaire, dont elle constitue la limite sud-occidentale. Comme Venise, *Chioggia* est un micro-archipel d'îlots reliés entre eux par des ponts. L'antique rivalité qui oppose les deux cités explique probablement aussi pourquoi elles se prennent si peu en compte l'une l'autre, dans l'élaboration de leurs politiques urbaines respectives, à l'exception peut-être du niveau régional.¹³

La monoculture touristique a aussi d'importantes répercussions au niveau de la gestion des flux de mobilités à l'intérieur de l'archipel. De nombreux employés arrivent quotidiennement des villes de la terre ferme pour venir travailler dans le centre historique.¹⁴ Chaque matin, au flux des travailleurs et étudiants qui viennent de la terre

9. Matheus Menegatto et Hervé Théry, «Chorotypes d'île et d'archipels : une proposition», 2021, p. 4

10. D'après Bertocchi, 2019 dans Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, 2021, p.69

11. Ibid, p.69

12. Chiffres de ISTAT, commune de Venise

13. Voir Politica Regionale di Coesione 2021-2026, SUS (Sviluppo Urbano Sostenibile – https://www.agenziacoessione.gov.it/dossier_tematici/la-nuova-politica-di-coesione-2021-2027/

14. Piero Pasini, 2014, p.263

15. Marco Fincardi, 2014, p.14



Photo manifestation, <https://www.ilcambiamento.it/articoli/comitato-no-grandi-navi-nove-anni-di-prese-in-giro>

ferme se mêle le flux incessant de l'arrivée des touristes. Flux qui recommence le soir dans le sens inverse.¹⁵ S'ajoutent aussi à ces déplacements de et vers la terre ferme, ceux des gens regagnant leur domicile dans les îles du *Lido*, de *Murano* ou de la *Giudecca* ou sur les îlots à l'extrémité de Venise, où certains quartiers sont encore essentiellement résidentiels et n'ont pas été transformés à des fins touristiques, comme le quartier de *Castello*.¹⁶

Selon Violier et Zarate « les touristes ne fréquentent qu'une partie de la ville prenant la forme d'un archipel que les touristes dessinent dans leurs déplacements intra urbains entre des lieux plus ou moins fonctionnellement diversifiés, comme entre les îlots périphériques de concentration hôtelière et les quartiers centraux historiques ».¹⁷

Avec le nombre croissant de touristes, se pose aussi le problème du trafic maritime au sein de l'archipel et surtout au sein du micro-archipel de Venise. En effet, le trafic urbain sur l'eau devient trop intense et chaotique. Une grande partie des trajets quotidiens des bateaux (hors vaporetti) est finalisée aux besoins de l'industrie touristique : blanchisserie pour les hôtels, transport des denrées alimentaires, transport des touristes eux-mêmes, évacuation des déchets...¹⁸

« Le touriste contraint de laisser aux portes de la ville les véhicules à roues qui l'ont transporté semble déjà entrer dans une dimension surréaliste, lorsqu'il se retrouve à visiter un espace urbain en utilisant uniquement ses jambes ou des bateaux. »¹⁹

Afin de renforcer le rattachement de ce que certains appellent le « septième sestiere » (*Tronchetto, Piazzale Roma*) à la Venise historique, fut inauguré en 2008 le *Ponte della Costituzione*, conçu par l'architecte brésilien Santiago Calatrava, permettant de relier la gare ferroviaire à *Piazzale Roma*²⁰. De plus, en 2010 est construit un métro aérien, le *People Mover*, qui permet de relier l'île artificielle de *Tronchetto* à *Piazzale Roma*. Métro qui sert quasiment exclusivement aux touristes.²¹

On peut donc constater que non seulement depuis plusieurs décennies la coexistence entre l'écosystème lagunaire, ses habitants et ses visiteurs semble connaître une crise qui arrive désormais à un point de rupture, mais que de plus les nouvelles initiatives qui sont prises pour faire face à ces problèmes continuent à aller dans le sens de la monoculture économique dominante.

16. Marco Fincardi, 2014, p.14

17. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.14

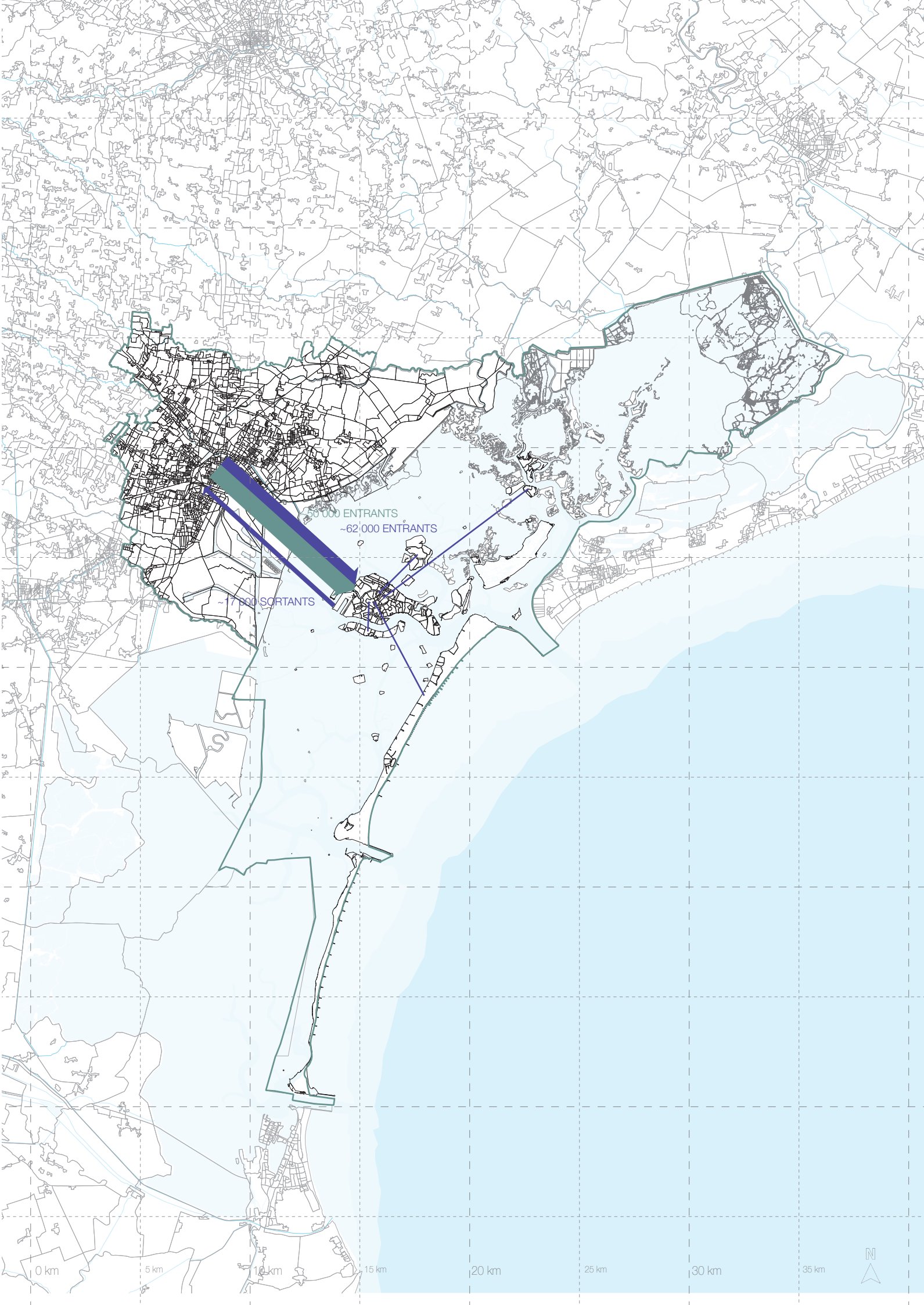
18. D'après France, 2011, p.79-80, dans Frédéric de Thier, 2016-2017, p.16

19. Marco Fincardi, 2014, p.13
Traduit de l'italien par l'auteur

20. Giorgio Crovato, 2014, p.110
Ce pont fût au centre de nombreuses polémiques suite aux problèmes structurels rencontrés et le prix des travaux.

21. D'après Kusch, 2014, p. 35
dans Frédéric de Thier, 2016-2017, p.18

Page de droite : Carte flux quotidien des pendulaires et des touristes, 1/200 000e. D'après données de Migropolis: Venice: atlas of a global situation, p. 531 et LaBa, Venice Lessons: Industrial Nostalgia: Teaching and Research in Architecture. , 2016.



VENISE : VILLE ARCHIPEL ?

*Qu'en est-il du rapport à la modernité de
cette « ville métaphysique », qui a incarné
pendant si longtemps, en Occident, une
forme de résistance au changement ?*

Marco Fincardi, Xavier Tabet, Introduction «Laboratoire Italien, Venise XXe siècle», 2014, p.8

DES STRATÉGIES ACTUELLES

« *Penser la ville est un exercice pas seulement de l'esprit, mais de la démocratie et de la politique, qui nécessite une connaissance du présent, mais aussi un long regard sur le passé et sur le futur* »
« *Se Venezia muore* », Salvatore Settis, 2014, p.150

Au contraire de beaucoup d'idées reçues, la Venise contemporaine n'est pas une ville statique ancrée dans un passé dépassé. De nombreux projets ambitieux existent et ne se limitent pas à l'île historique de Venise. Cependant, les axes de développement choisis par les instances politiques qui gouvernent le territoire vénitien vont à l'encontre d'une grande partie de ces projets.¹

Aujourd'hui la commune de la Venise se retrouve bloquée entre deux tendances lorsqu'il s'agit de sa planification urbaine. D'un côté, il est inéluctable qu'elle doive protéger son environnement lagunaire qui, comme nous l'avons vu, a été en grande partie détérioré pour des raisons anthropiques, et aussi conserver son patrimoine architectural. Mais de l'autre côté elle ne doit pas entraver le développement économique de son territoire. Il semble rare qu'aujourd'hui un projet réussisse à allier ces perspectives différentes et souvent divergentes.² S'ajoute à cela la répartition territoriale contemporaine qui, comme nous allons le voir, finit par superposer des projets élaborés à différentes échelles, pas toujours en concordance, selon l'instance qui en est à l'origine.

Aujourd'hui, d'un point de vue administratif, la commune de Venise est divisée en six municipalités, situées aussi bien dans l'archipel que sur la terre ferme : *Chirignago Zelarino, Favaro Veneto, Lido Pellestrina, Marghera, Mestre Carpenedo, Venezia Murano Burano*. La commune fait partie de la *Città Metropolitana di Venezia*, administration territoriale qui a remplacé depuis 2015 l'ancienne *Provincia di Venezia* et qui comprend 44 communes, regroupant environ 840 000 habitants sur une superficie d'un peu moins de 2500 km².³ L'instance métropolitaine fait à son tour partie de la *Regione Veneto*.⁴

L'instrument de gestion de la politique du territoire est aujourd'hui le Plan Régulateur Général. Les plans régulateurs du territoire vénitien sont arrivés très tard dans l'histoire moderne de Venise et ont connu eux aussi une évolution chaotique, cela étant encore une fois dû en grande partie aux changements continuels de vision concernant le développement du territoire.

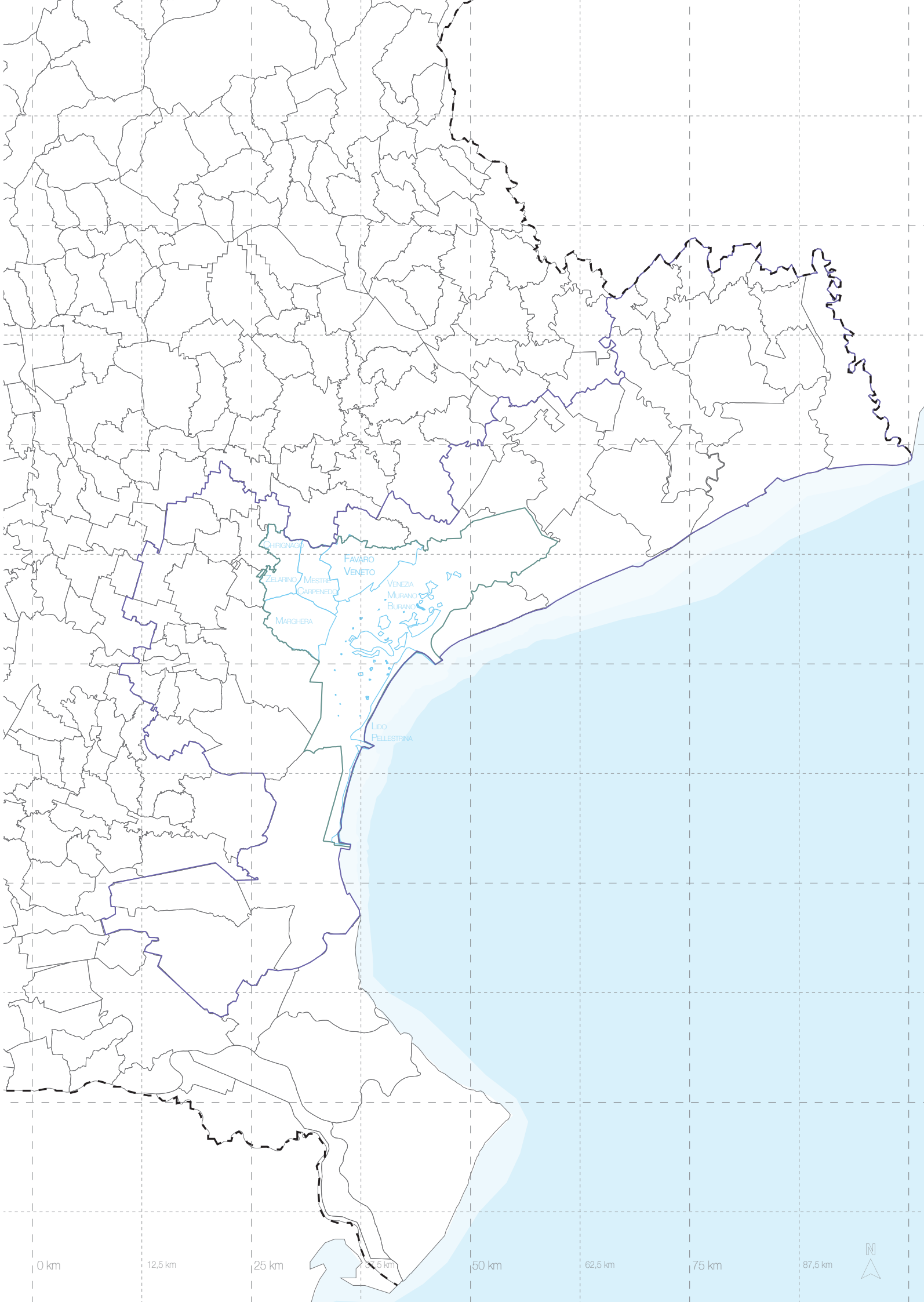
1. Guido Zucconi, «Plans et projets pour une ville en mutation», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle», 2014, p.94

2. Gilles Pinson, «Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin.», 2007, p.269

3. Site de la commune de Venise

4. Depuis 1970, les régions ont, en Italie, une autonomie croissante et gèrent directement de plus en plus de compétences, dont la planification du territoire et la mobilité.

Page de droite : Carte découpage territorial 1/500 000e. D'après données de GeoData GIS



HISTORIQUE DU PLAN RÉGULATEUR DU TERRITOIRE VÉNITIEN

Comme nous l’avons vu, la volonté urbanistique de la *Grande Venezia*, née pendant la période fasciste, n’avait toujours pas connu d’évolution dans les années qui suivirent la fin de la Seconde Guerre mondiale. Jusqu’à 1952, l’urbanisme du territoire vénitien suivait deux plans différents, un pour la terre ferme et un autre pour l’île de Venise, sous entendant qu’à cette époque ils étaient encore deux mondes totalement indépendants ; de plus il faut aussi constater qu’aucun plan ne regardait l’archipel dans son entièreté.¹

Ainsi, l’ambition affichée pour la deuxième partie du XXe siècle sera d’élaborer un schéma directeur qui réussirait à concilier les différentes entités du territoire vénitien : ce sera le grand défi du mandat de Roberto Tognazzi, maire de 1955 à 1958.²

Ce n’est donc qu’à partir du milieu du XXe siècle que le territoire commença à être planifié selon un plan régulateur général. Le premier fut élaboré en 1952 et adopté en 1962, il apparaîtra alors plus comme un « collage » de différents projets que comme une véritable vision globale du territoire.³ De plus il a fallu se rendre à l’évidence qu’il fut obsolète dès son entrée en vigueur, entraînant plus tard l’ajout de nombreuses variantes.

Dans ce premier schéma directeur il était question, entre autres, du périphérique de la région de Mestre, du doublement de la capacité de logement dans la zone industrielle de *Marghera*, en proposant la construction d’une 3ème phase de développement du site (phase qui ne verra jamais le jour suite à l’inondation de 1966), de la création d’un centre directionnel à *San Basilio* permettant de connecter la Venise historique à la terre ferme. Il était aussi question de créer un quartier à vocation résidentielle-tertiaire à *San Giuliano* qui, bien que partant de la bonne volonté de contrer l’étalement urbain de Mestre en recentrant le développement au sein de la lagune, était destiné à se positionner sur une zone de *barene*.⁴

S’ajoute à ces projets la question des accès à la Venise historique, qui était aussi un point important entraînant des réflexions sur des démolitions qui permettraient d’améliorer les flux de circulation au sein de la ville. De même, la question des accès de manière plus générale était aussi traitée, avec un certain nombre de propositions plutôt ambitieuses. Par exemple, en favorisant toujours plus l’automobile, la création d’un second terminal routier à l’extrême opposé de *Piazzale Roma* aurait permis de relier *Punta Sabbioni* à l’île de la *Certosa*, créant ainsi une voie intralagunaire favorisant le développement d’un pôle touristique-balnéaire à Cavallino.⁵

1. Guido Zucconi, «Plans et projets pour une ville en mutation», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle», 2014, p.96

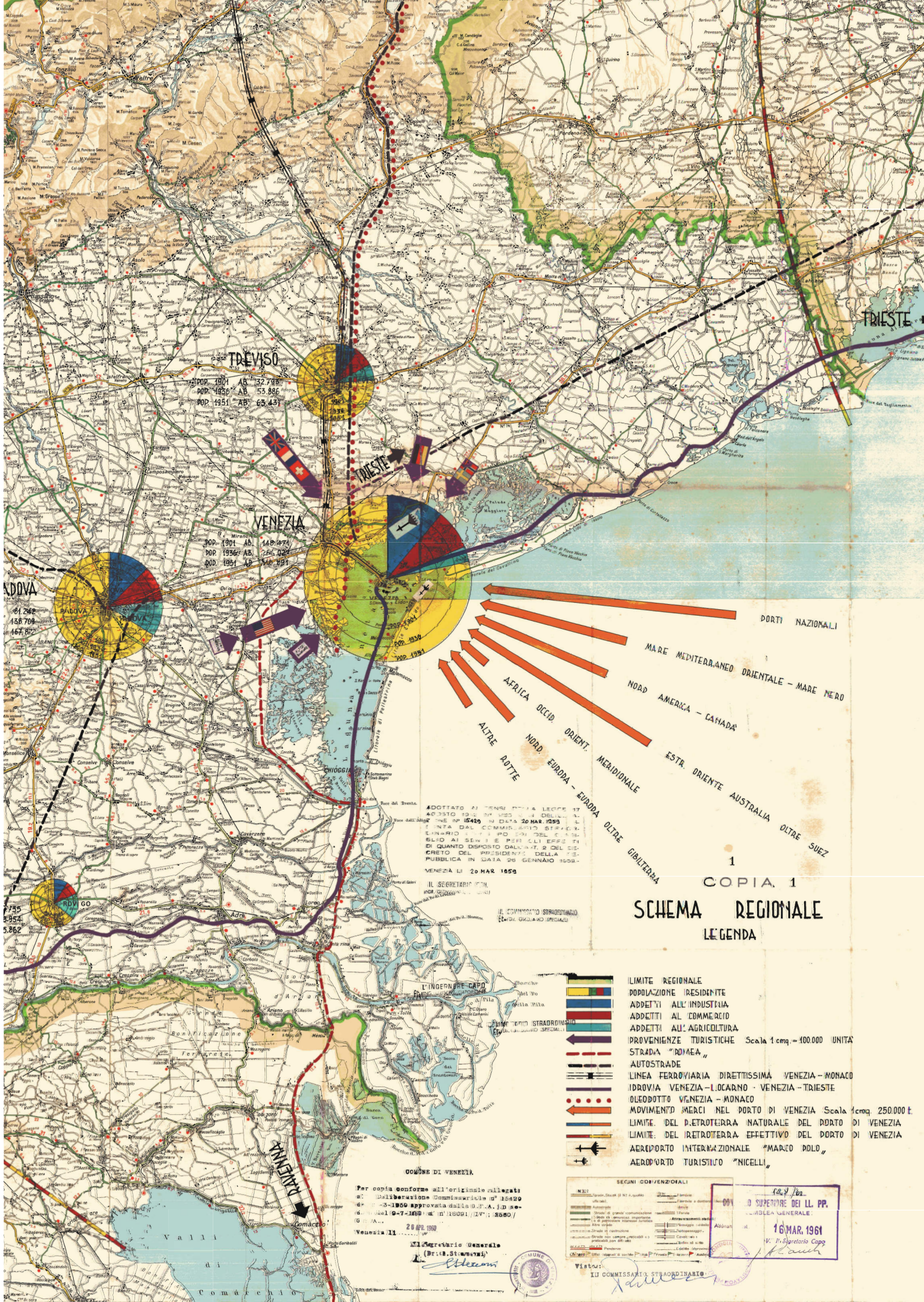
2. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise Vie-XXle siècle», 2021, p.445

3. Guido Zucconi, 2014, p.100

4. Ibid, p.97

5. Ibid, p.100

Page de droite : Schéma régional de 1961, site de la commune de Venise <https://www.comune.venezia.it/sites/default/files/cartanet/prg-1962/Schema-Regione/Schema-regione.pdf>



Par contre, en 1961 sont mis en service deux importantes infrastructures de transport : le terminal routier de *Tronchetto* et l'aéroport international *Marco Polo* de *Tessera*.⁶

Toujours à la suite de ce plan, et pour le volet concernant le logement, on trouve aussi la mise en place du programme *INA-Casa*, qui permit le développement d'habitats sociaux dans plusieurs zones de l'archipel, avec par exemple la construction de l'îlots de *Sacca Fisola*, ainsi que des zones de la terre-ferme, avec le *Villaggio San Marco* de *Mestre*.⁷

En 1962 sont rédigés entre autres les « *piani di edilizia economica popolare* » (PEEP), des plans pour l'édification de zones d'habitations populaires. Ces plans seront beaucoup plus efficaces que le plan régulateur particulièrement controversé à cette époque.⁸ Dans les années 1980 dans certaines parties de l'archipel, comme à *Mazzorbo* ou à la *Giudecca*, des projets de logements sociaux vont être développés par des architectes renommés de l'IUAV, comme Giancarlo De Carlo ou Gino Valle.⁹ Néanmoins, l'île historique de Venise restait un point d'ombre dans ce cadre.

Bien que les années soixante soient marquées par des équilibres difficiles à la suite de nombreuses crises au sein du conseil municipal, ce n'est que durant ces années que les « plans détaillés » sont venus compléter le plan régulateur de 1962, visant à appliquer ses directives.

C'est en 1997 que sera élaborée par les services municipaux, et approuvée, une révision globale du plan régulateur, menant à des variantes spécifiques à certaines zones du territoire. Ce qui dans le plan de 1962 était indiqué comme la périphérie et le centre subi un renversement. La répartition de la population, à la suite de son déplacement sur la terre ferme, est actée¹⁰. Ainsi, dans ce plan cet espace est indiqué comme une nouvelle centralité, à la suite du constat que « *l'insula vénitienne est devenue incapable d'agir comme un catalyseur unique pour parachever la métropole lagunaire* »¹¹. La conclusion qui en découle est celle que maintenant c'est une ville multipolaire qu'il va falloir planifier.

« Le nouveau « plan régulateur général » de la ville, rédigé en 1996, pense en effet la ville comme étant constituée non seulement du centre historique et de *Mestre*, mais de centres multiples, comprenant non seulement le *Lido* mais aussi l'ensemble des îles, ainsi que les communes situées sur les rives de la lagune. Ce projet de « ville métropolitaine » exprime le refus de considérer Venise comme une île prisonnière de ses eaux, mais bien comme une ville «archipel» »¹²

6. Piero Pasini, 2014, p.257

7. Il est intéressant de remarquer le nom donné à ce quartier, peut-être une volonté de transposer l'histoire vénitienne sur la terre ferme ?

8. Guido Zucconi, 2014, p.101

9. Guido Zucconi, 2014, p.105

10. Guido Zucconi, 2014, p.104

11. Guido Zucconi, 2014, p.104

12. Xavier Tabet, «Sauver Venise» ou les métamorphoses du mythes», 2005, p.159

Page de droite : Planche de zonage et viabilité, Plan régulateur général, Commune de Venise, 1959. Tirée de <https://www.comune.venezia.it/it/content/prg-comune-venezia-0>



ORGANISATION ACTUELLE DU TERRITOIRE

Ainsi, aujourd’hui, la révision du plan directeur général de 1962 est toujours celle qui régit le territoire, elle vient d’être complétée par des variantes datant des années 2000 pour chaque zone définie : *Venezia, Laguna e isole minori, Isola di Pellestrina, Isole di Sant’Erasmus e Vignole, Isole di Burano, Mazzorbo e Torcello, Lido di Venezia, Murano, Terraferma, Centro storico di Mestre, Marghera città Giardino, Centri Storici Minori*.¹

Dans ce cadre, la répartition des habitants dans l’actuelle commune de Venise a largement évolué : en presque soixante-dix ans, la population résidant sur la terre ferme a doublé, passant de près de 100 000 personnes à 177 621 en 2021, alors que de son côté la population de l’archipel, a diminué, elle, de plus de la moitié, passant sous la barre de 78 000 habitants (dont seulement 50 434 dans le centre historique) en 2021.² Cette évolution, comme nous l’avons vu dans les pages précédentes, résulte historiquement de nombreux facteurs, mais actuellement est surtout due aux prix de l’immobilier locatif particulièrement élevés dans l’archipel³, au manque de logements disponibles pour la location qui ne soit pas touristique et à la raréfaction des commerces et des services de proximité, notamment dans les îles “mineures”.⁴

Ainsi, l’essor des territoires de la terre-ferme, poussant les limites de la commune hors de la lagune, a entraîné une urbanisation de plus en plus excessive d’espaces naturels. La géographie n’étant plus en accord avec les limites administratives, la gestion et la planification du territoire sont devenues des sujets encore plus complexes qu’ils ne l’avaient jamais été.

De ce fait, viennent s’ajouter au Plan régulateur général (PRG) plusieurs documents :

Piano di Assetto del Territorio et Piano degli interventi

Pour commencer, le plan régulateur communale qui se compose de deux parties, le « *Piano di Assetto del Territorio* » (PAT) et le « *Piano degli interventi* » (PI).

« *Le PAT expose les choix stratégiques d’aménagement et de développement du territoire, en identifiant les vocations spécifiques et les invariants de nature géologique, géomorphologique, hydrogéologique, paysagère, environnementale, historique monumentale et architecturale.* »⁵

1. Site de la commune de Venise

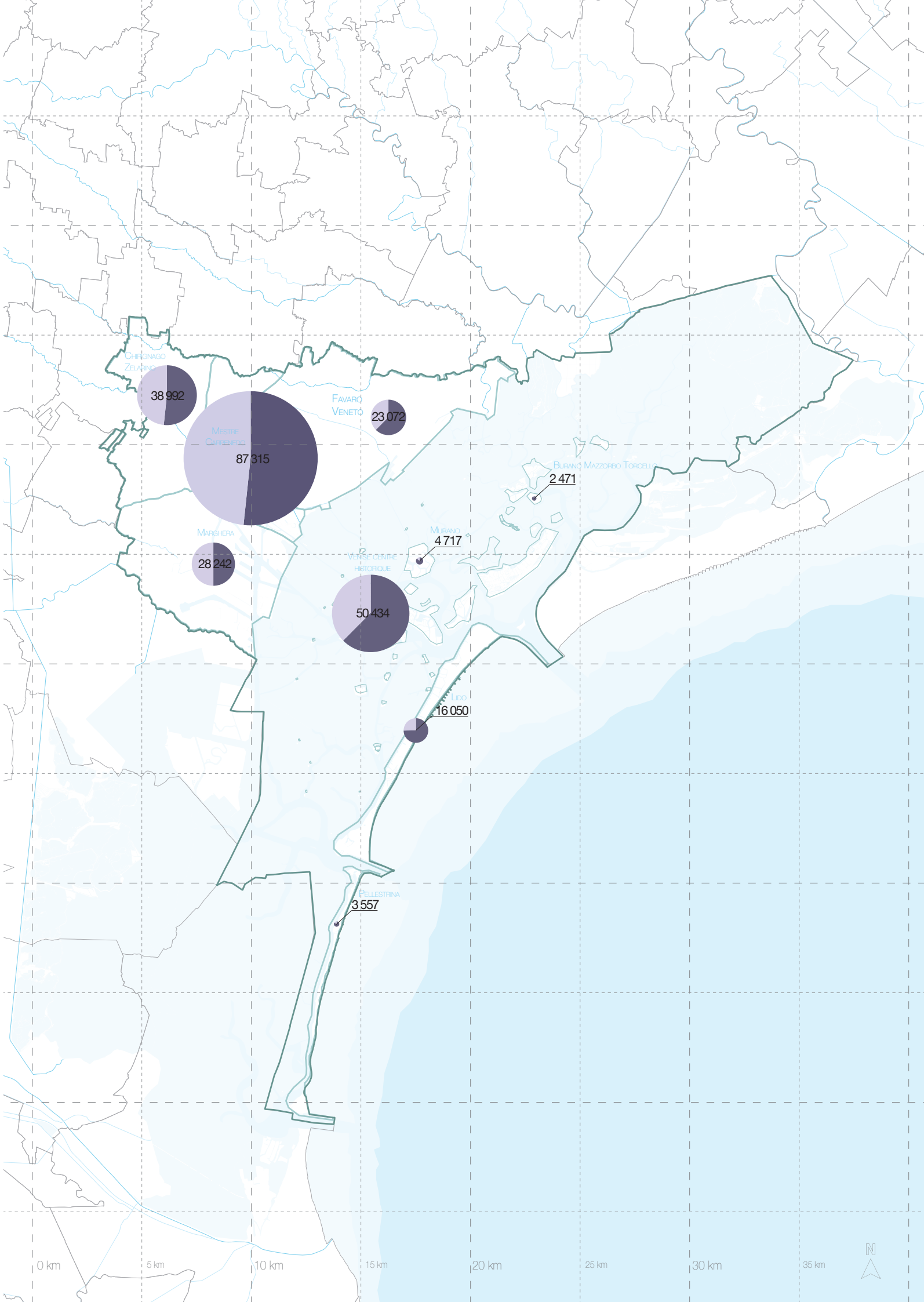
2. Données Istat de la commune de Venise

3. Suite aux lock-down dus à l’épidémie de Covid, les prix à la vente de l’immobilier ont connu une forte baisse, dans les années 2020, 2021 et 2022, mais cette baisse ne s’est pas répercutée sur les prix du locatif résidentiel.

4. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise Vie-XXIe siècle», 2021, p.473

5. Site de la commune de Venise (traduit de l’italien par l’auteur)

Page de droite : Carte répartition de la population en 2021, 1/200 000e. D’après les données ISTAT de la commune de Venise



Le « *Piano di Assetto del Territorio* » a été approuvé en septembre 2014 et régit les dispositions structurelles. Ce plan répartit le territoire en 12 zones différentes : *Venezia città antica*, *Insedimenti centrali di Mestre e Marghera*, *Frangia urbana Ovest*, *Frangia urbana Est*, *Dese-Aeroporto*, *Porto Marghera*, *Laguna di Venezia*, *Isola i Murano*, *Isola di Burano*, *Torcello e Mazzorbo*, *Isola di Sant’Erasmus e Vignole*, *Isola del Lido*, *Isola di Pellestrina*.

La commune est donc subdivisée en zones plus restreintes, qui ont été identifiées comme ayant un intérêt différent et particulier en vue de leur préservation et valorisation. Des objectifs de restauration et revalorisation sont définis pour chacun de ces espaces, ainsi que concernant la mobilité et l’impact des interventions d’un point de vue environnemental. La commune explique que les parties du PAT qui sont compatibles avec le plan régulateur général deviennent les PI.

Le « *Piano degli Interventi* » quant à lui « est l’outil de planification urbaine qui, en cohérence et en application du PAT, identifie et régleme les interventions pour la protection et la valorisation, l’organisation et la transformation du territoire, en planifiant de manière contextuelle la réalisation de ces interventions, leur achèvement, les services associés et les infrastructures pour la mobilité. »⁶

Ce plan régit donc les zones précises d’intervention sur le territoire qui sont compatibles avec le PAT et suivent donc les normes de la variante au PRG relative à la zone définie.

Autres documents de planification

Viennent encore s’ajouter les « *Piani urbanistici Attuativi* » (PUA) qui équivalent aux différents domaines d’intervention : *Piano Particolareggiato*, *Piano di Lottizzazione*, *Piano per d’Edilizia Economica e Popolare*, *Piano delle aree da destinare ad insediamenti Produttivi*, *Piano di Recupero*, *Piano Ambientale*, *Programma Integrato di Intervento*.⁷

Ces plans présentent les différentes interventions à envisager sur le territoire dans les zones ayant été définies par le PI et suivent donc les normes des variantes au PRG relatives. On y trouve par exemple le « *Piano Particolareggiato Giardini della Biennale* », ayant pour but la remise à l’usage public d’une grande partie des Jardins de la Biennale qui sont actuellement des espaces privés. « *Le plan détaillé a pour objectif la réorganisation physique et environnementale des jardins publics, compte tenu de l’état de dégradation dans lequel ils se trouvent, notamment en termes de végétation, et leur utilisation en termes d’une plus grande accessibilité, durabilité et utilisation totale des espaces ouverts au public.* »⁸

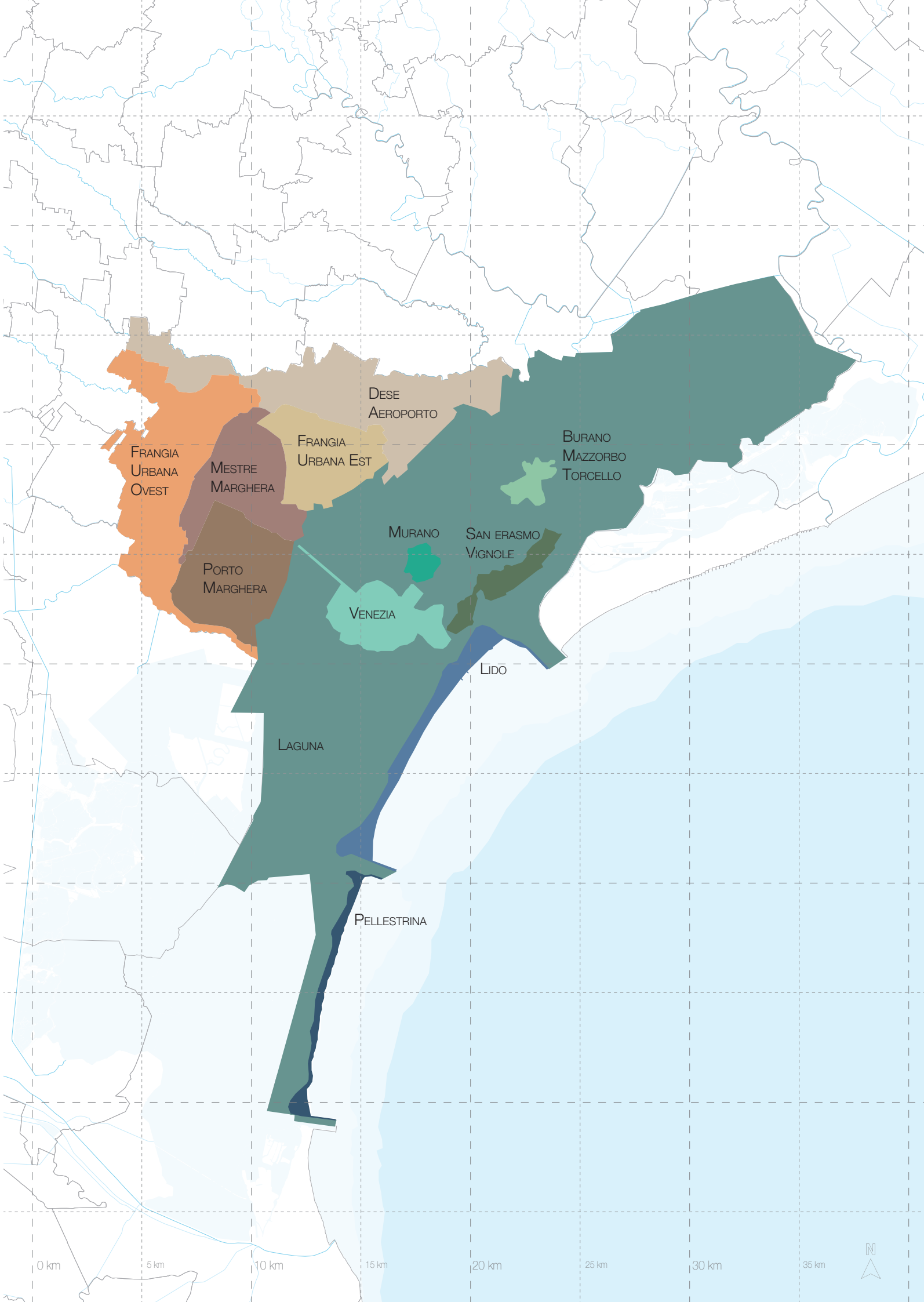
Parmi les projets qui visent à rééquilibrer la gestion du territoire métropolitain vénitien, on peut encore citer le « *Piano Urbano Mobilità Sostenibile* » (PUMS) qui se propose d’améliorer l’efficacité des systèmes de transport et de déplacement, en homogénéisant les

6. Site de la commune de Venise (traduit de l’italien par l’auteur)

7. Site de la commune de Venise

8. Relazione, Norme Tecniche di Attuazione, Schede Normative per Unità di Intervento, Piano Particolareggiato Giardini della Biennale, p.3

Page de droite : Carte division du territoire selon le PAT, 1/200 000e. D’après le document officiel du PAT de la commune de Venise, 2014.



politiques dans ce domaine des différentes institutions territoriales, dans le respect des principes de la tutelle de l’environnement.

Constat sur la planification

Parmi les propositions importantes des plans actuels, on trouve tout de même la volonté de préserver Venise comme une ville où les gens résident, vivent et travaillent. Toutes les directives de ces plans nécessitent une attention particulière pour l’environnement urbain et naturel.⁹ Le tourisme est évidemment un élément central des plans, les recommandations allant dans la direction d’un développement d’un tourisme soutenable et d’une meilleure gestion des flux de mobilité.

À la suite de nombreuses discussions, certains objectifs ont fini par émerger : « d’une part, distinguer les vocations fonctionnelles des différents lieux ; d’autre part, « relier » entre elles quelques parties considérées comme stratégiques »¹⁰ ainsi que des zones tampons.

« Rien n’a donc été réglé dans le couple formé par les deux Venises .»¹¹

Les îles de la lagune

Malgré ces efforts de planification, aujourd’hui, le territoire est encore très déséquilibré et l’archipel peine à y retrouver sa place : tout d’abord comme nous l’avons vu, depuis la crise industrielle de la deuxième moitié du XXe siècle, il survit aujourd’hui essentiellement grâce à l’économie touristique. Ce phénomène se retrouve par exemple pour l’île de *Murano*, qui avait toujours vécu de son artisanat du verre et qui aujourd’hui peine à faire face à la concurrence chinoise et ne fonctionne quasiment que grâce à l’industrie du luxe.¹²

S’ajoute à cela le cas de très nombreux petits îlots qui sont aujourd’hui livrés à la spéculation hôtelière ou entre les mains de riches propriétaires privés. Bien qu’elles permettent de rénover ou entretenir certaines îles qui seraient sinon laissées à l’abandon, parfois depuis très longtemps, ces opérations transforment peu à peu l’archipel en un domaine privé.¹³ Concernant cette question, on observe cependant que quelques groupes d’habitants tentent de contrer cette tendance, l’état ne mettant en œuvre que peu d’action pour les éviter : c’est par exemple le cas de l’île de *Poveglia* (dite, non par hasard, l’isola fantasma), pour laquelle une association de citoyens se bat depuis 2014 afin de la maintenir dans le domaine public, en proposant de la transformer en parc urbain.¹⁴

Certaines îles tentent tout de même de conserver leur identité malgré l’envahissement des touristes. C’est le cas par exemple de *Burano* ou *Pellestrina*, qui étaient les épicentres de la pêche lagunaire. D’autres îles se consacrent à l’horticulture comme *Mazzorbo*, *Torcello* ou *Sant’Erasmo*¹⁵ et *Vignole*, qui en particulier cherchent à tirer parti de leur grande disponibilité de terrains cultivables et connaissent aujourd’hui un certain essor grâce au retour d’une partie de la population qui revient y travailler.¹⁶ On peut ajouter encore les quelques îles qui ont su conserver leur vocation religieuse au cours des siècles, comme *San Francesco del Deserto* ou *San Lazzaro*

9. Stéphane Gombaud, «Iles, insularité et îléité. Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques», 2007, p.47

10. Guido Zucconi, 2014, p.97

11. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p.471

12. Marco Fincardi, «Vista sulle isole», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p. 21

13. Ibid p.21

14. Ibid p.21
Voir la page Facebook de l'association «Poveglia per tutti»

15. D'une superficie d'environ 330 hectares, faisant d'elle la plus grande île de la lagune.

16. Giorgio Crovato, 2014, p. 112

17. Ibid p.112

Page de droite : Répartition des activités des îles "mineures" selon rapport de la commune de Venise.
Arrière plan : Photo personnelle



degli Armeni ou bien celles qui, après avoir été utilisées pour l'usage public (hospitalier ou militaire) ont été reconverties pour des usages culturels, par exemple San Servolo ou Lazzaretto Vecchio.¹⁷

La Terre-Ferme

En ce qui concerne la terre ferme, la croissance démographique qu'ont connue les zones de Mestre et Marghera s'est désormais stabilisée. En effet, ce ne sont plus elles qui bénéficient aujourd'hui des déplacements de populations locales, leur démographie plafonnant autour de 175 000 habitants : elle était de 181 000 en 2010. En particulier, la population de la municipalité de Marghera n'a pratiquement pas évolué depuis 10 ans, se fixant autour de 28000 habitants.¹⁸ On peut retrouver le même type d'évolution dans la municipalité de Mestre, dont la population s'est relativement stabilisée, depuis 2010, autour de 88 000 habitants, avec des variations d'à peine 2 %. La sociologie de Marghera, par contre, s'est plus largement transformée, délaissant de plus en plus sa monofonction industrielle pour s'ouvrir à la tertiarisation. En 2018, sur les 10 400 personnes employées sur le pôle, seules 4 400 travaillaient pour l'industrie.¹⁹

Porto Marghera

Après la crise de l'industrie pétrochimique à la fin des années 1960, qui a impliqué l'ensemble du territoire vénitien, une attention particulière est portée à la requalification de la zone de Porto Marghera, en essayant de couper avec son passé et de se tourner vers des alternatives de reconversion. En effet, il ne faudrait pas oublier qu'en 2017 le Ministère italien du développement économique a reconnu l'ensemble du territoire communal de Venise comme zone de crise industrielle complexe²⁰, ni que les dirigeants du Petrolchimico ont été poursuivis en justice pour homicide multiple pour la mort de 157 ouvriers de l'entreprise suite aux conditions de travail à risque ,et pour catastrophe environnementale. Selon l'Unesco « Le site industriel de Porto Marghera et en particulier le Petrolchimico, a pendant longtemps constitué une des sources principales de pollution de la lagune vénitienne ». ²¹

En 2014 a été mis en place le PRRI, « Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale »²², qui vise à la reconversion de cette friche industrielle. Vingt-quatre interventions différentes sont prévues, telles que la mise aux normes des raffineries et des zones de stockage, l'aménagement paysager, hydraulique, électrique et routier de la zone, la requalification environnementale des lieux, la gestion des travaux de dragage des canaux etc...²³

L'économie

« La préservation physique de la ville (considérée comme un site du patrimoine mondial par l'Unesco), le compromis délicat sur l'utilisation des eaux de la lagune, la préservation de sa spécificité environnementale et le développement conscient de l'économie et des activités portuaires, ont fait l'objet de réflexions approfondies, en collaboration avec les

18.Donnée de l'ISTAT, commune de Venise

19.Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 469

20. Site de la commune de Venise

21. http://www.veniceandlagoon.net/web/piano_di_gestione/macroemergenze/inquinamento/

22. Site de la commune de Venise

23. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.60

24. Giorgio Crovato, 2014, p. 117

Page de droite : Photo de la zone industrielle de Porto Marghera dans les années 1950. Tirée de «Venise VIe-XXIe siècle» Elisabeth Crouzet-Pavan,p.457 et titre article Corriere del Veneto 24 juillet 2008

La sentenza Il processo a Breda-Fincantieri non chiude la partita sulle inchieste

Amianto killer, indagini su Porto e Montedison

Ieri in Procura la segnalazione di un altro decesso



composantes politiques locales et nationales.»²⁴

Le développement économique reste bien entendu un point majeur de la politique territoriale : l’ancien maire de Venise, Massimo Cacciari, explique dans une interview que « *L’idée de Venise est celle d’une «ville capitale», capable d’innover et de devenir une des villes majeures de l’industrie de l’immatériel. Le concept urbanistique qui s’articule à cette vocation est celle de la «ville estuaire», capable de retisser un lien avec son hinterland régional en lui proposant des fonctions rares.* »²⁵. L’ancien maire a toujours eu comme vision que l’hinterland et l’archipel devaient être pensés comme une seule et même entité, à juste titre sa liste menée pour les élections administratives se nommait « Le Pont »²⁶.

Le “compromis vénitien“

Néanmoins, face au constat du déséquilibre dans le territoire, on observe aujourd’hui l’émergence de ce que beaucoup appellent le “compromis vénitien“²⁷, formé par le couple réunissant les deux polarités du territoire, l’archipel et la terre-ferme. Chacune est consciente qu’elle a besoin de l’autre aussi bien économiquement que symboliquement :

« *Imagine-t-on Mestre privée du nom de Venise et des profits touristiques liés à ce nom ? Imagine-t-on Venise sans ces liens et ces échanges, sans ces flux- humains, énergétiques, financiers - qui l’irriguent et surtout la normalisent en l’empêchant de n’être qu’un musée ? Le mariage, qui n’a jamais été d’amour, est au moins, pour beaucoup d’habitants, devenu de raison, ce qui n’empêche pas le couple formant cette étrange métropole d’être profondément schizophrénique et de multiplier les dissociations.* »²⁸

En réponse à ces tendances, depuis la fin des années 1970, cinq référendums ont été organisés afin de voter pour la séparation administrative de la municipalité Venise de celle de *Mestre* et *Marghera*. Le “non“ l’a emporté trois fois de suite, en 1979, 1989 et 1994, pour la première fois en 2003 et, plus récemment, en 2019, le “oui“ est arrivé en tête dans la Venise historique²⁹. Il faut néanmoins remarquer que tous ces scrutins ont de toute manière été déclarés non valides, faute d’un nombre suffisant de votants : il est donc difficile d’en tirer une quelconque conclusion concernant les volontés des populations locales.

La municipalité de Venise a aussi changé de nombreuse fois de direction politique, ce qui n’a pas non plus aidé à construire une vision à long terme stable de développement du territoire, balançant constamment entre le choix du développement économique et celui de la préservation de l’environnement. De la même manière, bien que la ville de Venise ait souvent eu une administration de gauche, ce n’est pas le cas de la région, qui fut pendant longtemps gouvernée par la *Democrazia Cristiana*, puis maintenant par la *Lega Veneta*, ou des instances nationales, rendant la prise de décisions encore plus compliquée.³⁰

25. Gilles Pinson, «Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin.», 2007, p. 295

26. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 468

27. Guido Zucconi, 2014, p. 105

28. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 471

29. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 466

30. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 445

Referendum, la mappa della divisione

►Definita dal Comune la delimitazione dei futuri confini di Venezia e Mestre su cui si dovrebbe votare il 30 settembre ►Avviata la macchina amministrativa per la consultazione sulla quale pende ancora la decisione del Tar sul ricorso

AUTONOMIA

MESTRE Avanti tutta sul referendum. Mentre il Tar ritarda la sentenza oltre ogni previsione, la Regione spazza via le voci circolate lo scorso fine settimana sulla possibilità che il voto del 30 settembre venga posticipato. «Nessun rinvio», fanno sapere da palazzo Balbi dove oggi si tiene la Giunta e dove il presidente Luca Zaia comunque potrebbe fare il punto con i suoi assessori su una situazione che sta cogliendo tutti di sorpresa. Di certo c'è che lo spostamento della consultazione non è all'ordine del giorno, tanto che in Comune si è ufficialmente messa in moto la macchina elettorale.

ITER AVVIATO

La legge, infatti, fissa il termine di 45 giorni dalle urne per l'avvio per cui, salvo colpi di scena nella giornata di oggi, la campagna elettorale comincia dopodomani giusto al rientro dalla festa di Ferragosto. Gli uffici di Ca' Faresetti, d'altra parte, stanno già lavorando a spron battuto per tutti gli adempimenti del caso, primo tra tutti l'apposizione a partire proprio da dopo domani dei manifesti con la convocazione dei comizi, stampati in 300 copie e firmati dal sindaco Luigi Brugnaro. Ad essi si aggiungono quelli delle cartografie con i confini futuri dei due Comuni nel caso passasse la suddivisione amministrativa, stampate in 180 copie e che compariranno in molti luoghi della città proprio al fine di mostrare al cittadino su che cosa è chiamato ad esprimersi. Sono i confini considerati dalla legge d'iniziativa popolare numero 8 per la quale sono state raccolte 9 mila firme e

sulla quale si è basata l'indizione del voto da parte della Regione (delibera 306 dello scorso 13 marzo). La mappa sarà molto più utile della descrizione letterale - tanto dettagliata quanto tortuosa - per capire quale sarebbe l'assetto territoriale che deriverebbe dalla vittoria del "sì" al quesito che sarà riportato sulle schede elettorali.

LAGUNA SPARTIACQUE

La laguna fa da spartiacque e se le zone umide di barena andrebbero tutte a Venezia (indicata come zona A), è confermato che l'aeroporto Marco Polo e Porto Marghera (con la sola eccezione dell'isola delle Trezze), "al di là della loro demanialità o meno", rientrerebbero "nel perimetro dell'erigendo Comune di Mestre" (zona B). La revisione delle liste elettorali è già cominciata per depennare i defunti o coloro che si sono trasferiti e per aggiungere i neo maggiorenti e i nuovi residenti. Gli aventi diritto sono 209 mila, distribuiti nei consueti 256 seggi per i quali sono partite le operazioni di reclutamento dei presidenti (previsto un compenso da 130 euro) e scrutatori (104 euro) per cui pare che il Comune stia facendo fatica a trovare disponibilità. Sono prossime alla spedizione anche le lettere per i residenti all'estero e iscritti all'Aire, circa 12 mila, che saranno avvisati della chiamata alle urne, ma potranno votare solo tornando in città. I costi vengono anticipati dal Comune, ma sono a carico della Regione con cui sta per essere stilata una convenzione per l'assegnazione di un acconto e poi del saldo, per un importo di 700mila euro (meno, dunque, del milione di euro inizialmente previsto). «Voglio ringraziare i dipendenti che a Ferragosto sono al lavoro per preparare un appuntamento su cui pende la decisione del Tar - dice l'assessore Renato Boraso - Ci era stata preventivata una sentenza per fine luglio, restiamo esterrefatti dai tempi del-

La proposta di suddivisione del Comune

Legenda

A COMUNE DI VENEZIA

B COMUNE DI MESTRE

Article du Gazzettino du 14 août 2018. Tirée de <https://www.facebook.com/referendumveneziarmestre/photos/a.1877798755575250/1937547992933659/>

La Laguna

D’un autre côté, la protection et la restauration de la lagune constituent aujourd’hui un des points majeurs de la politique locale actuelle. Cependant, la municipalité suit différentes intentions, parfois contradictoires, sur la gestion du territoire. Ainsi, des fonds publics sont investis pour restaurer l’écosystème lagunaire, alors que parallèlement de très grosses sommes sont utilisées dans des activités et des infrastructures qui vont accentuer la dégradation de ce même environnement (dragage du canal d’accès des cargos et des paquebots au terminal de *Porto Marghera*, développement de l’activité portuaire, création de la deuxième piste de l’aéroport de *Tessera*...).

D’un point de vue de la planification, le « *Piano delle acque* » qui a été approuvé en 2020 cherche à réguler ces désaccords. Il « *se veut être un outil principalement de reconnaissance de l’état actuel du réseau des eaux de surface et des criticités présentes dans celui-ci, ainsi que des hypothèses pour les résoudre afin de soutenir également un aménagement du territoire orienté à garantir la sécurité hydraulique des nouvelles interventions et la possibilité de résoudre les problèmes existants.* »³¹

31. Site de la commune de Venise

En plus de cela, le *Magistrato alle Acque* a créé un service d'information dédié à la préservation et la restauration de la lagune. Il répertorie les phénomènes naturels tels que les marées, les vents, la montée du niveau de la mer, les courants etc... ainsi que les activités d'origines anthropiques telles que la pêche, la navigation, le drainage de la lagune etc... cela dans le but d'expliquer et surtout de quantifier les processus liant les activités humaines et les changements dans la lagune.³² Pour les zones côtières différents plans d'interventions sont prévus, prévoyant la création de nouvelles plages, la restauration et la préservation des dunes, ainsi que l'entretien et la création des infrastructures telles que les digues, les brise-lames et les jetés.³³ Du point de vue de l'environnement, l'UNESCO effectue des rapports annuels sur l'état de conservation de la lagune et souligne les points importants : les répercussions de l'usage des infrastructures de transport quotidien et des transports maritimes, les effets de l'activité touristique, l'impact des infrastructures hydrauliques, les effets de l'érosion et de l'envasement.³⁴

Pour résumer, au vu des errements de la gestion actuelle du territoire, une grande partie de la population semblerait souhaiter que Venise soit confiées à des pouvoirs extraordinaires, nationaux ou internationaux, que ce soit de la part de l'Union européenne ou de comités de sauvegarde de la ville. Cependant, cela risquerait d'accentuer le décalage entre l'attention portée à la ville historique et le reste de l'archipel.³⁵ Bien que certains habitants soient très investis dans des projets visant à la sauvegarde de la lagune, leur rôle reste très marginal.

« Enfin la cité métropolitaine de Venise, qui est venue remplacer la province et se surimposer en 2015, avec son étrange géographie, sur un ensemble de collectivités locales, n'a résolu aucun des problèmes causés par l'inadéquation des différents territoires — administratifs, économiques, humains — des agglomérations qu'elle regroupe. Surtout, si certains, dans une Venise insulaire où le temps se serait arrêté, regrettent que les eaux lagunaires ne forment pas une barrière infranchissable, la plupart, à l'heure de l'explosion des mobilités — personnes, marchandises, capitaux et informations — et des connexions à des espaces élargis, regardent vers d'autres horizons qui ignorent les frontières de Venise-Venises. »³⁶

32. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.21

33. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.62

34. Frédéric de Thier, 2016-2017, p.38

35. Xavier Tabet, 2005, p.152

36. Elisabeth Crouzet-Pavan, 2021, p. 471



Page de droite : Cabanes de pêcheurs de l'île de Pellestrina. Photo personnelle

LA VILLE-ARCHIPEL, UN LEVIER POUR LA PLANIFICATION

«Cent profondes solitudes forment ensemble la ville de Venise. Là réside son charme. Une image pour les hommes du futur. »

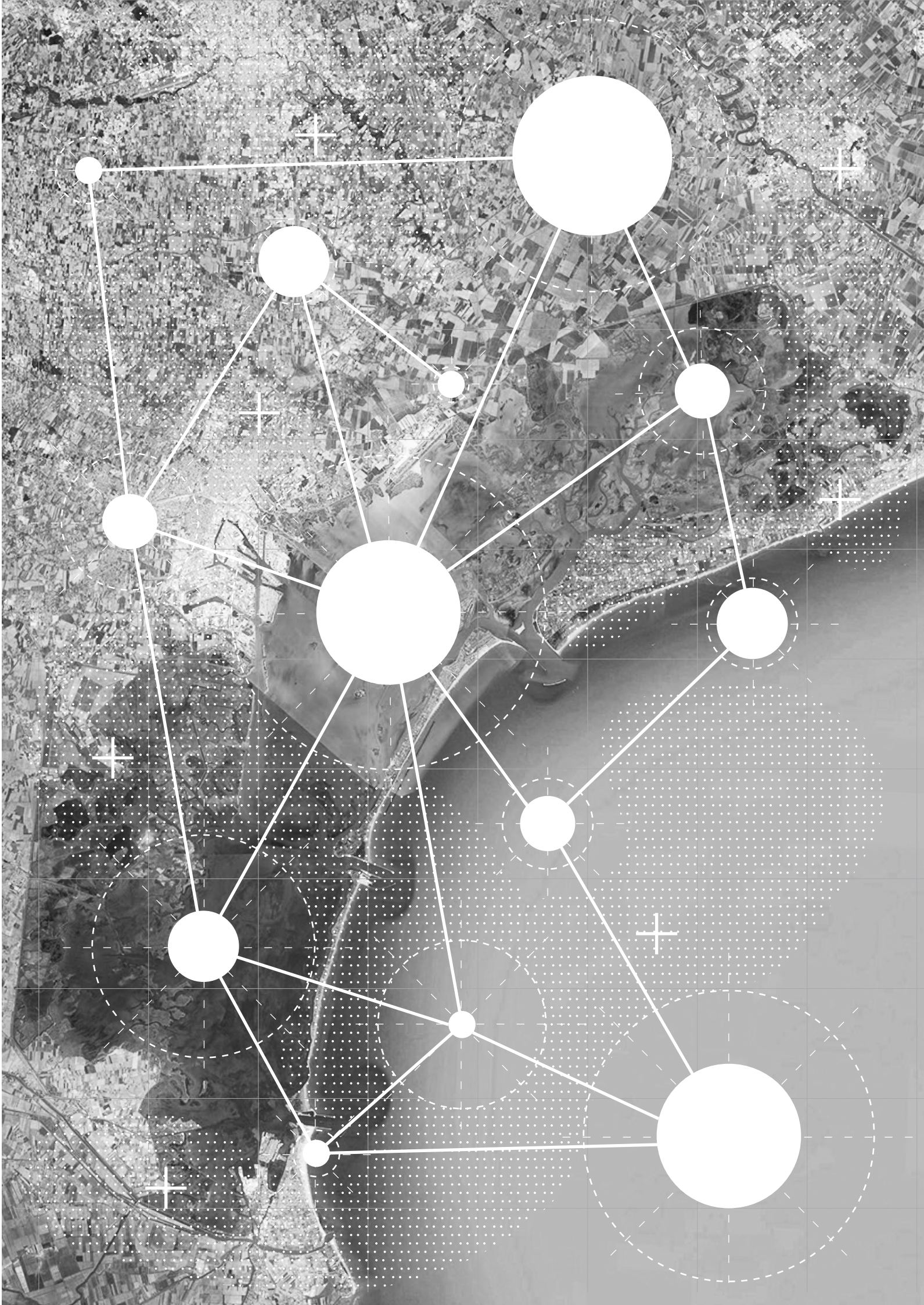
Nietzsche, dans «New York Delire», Rem Koolhaas, 1978

Aujourd’hui, il est temps de se demander quelles solutions d’aménagements durables permettant de concilier densité, étalement urbain et préservation de l’environnement, existent. Il ne suffit donc plus d’affirmer un soutien générique à la vie dans la lagune, mais il est nécessaire d’avancer des propositions précises sur la manière par laquelle l’archipel vénitien peut redevenir une communauté urbaine vivante. S’il est inéluctable que ce territoire poursuive des ambitions multiples, aussi bien patrimoniale, écologique qu’économique, il semble encore que leur gestion commune ne soit pas clairement organisée.

Le fait de proposer de travailler avec un outil qui se base sur une analogie comme celle de la ville-archipel permet de recentrer les discussions sur les potentialités principales du territoire afin de les revaloriser. C’est la multipolarité de la ville-archipel qui viendrait améliorer cette qualité urbaine, en permettant de mieux répondre à la diversité des besoins de la population. Le but n’étant plus de chercher l’uniformité, mais la multiformité.

Nous avons vu précédemment que la ville-archipel reposait sur trois prérogatives majeures : une ville multiple, un réseau avec des connexions fortes et une ceinture mettant en avant les espaces naturels. Nous allons voir de quelle manière ces trois caractéristiques répondent aux enjeux actuels du territoire vénitien et permettent donc d’évoquer des pistes intéressantes pour son développement urbain.

Page de droite : Cabanes de pêcheurs de l’île de Pellestrina. Photo personnelle



UNE VILLE MULTIPLE

Si nous reprenons les conclusions formulées à la fin du premier chapitre, nous avons défini la ville archipel comme étant une ville multiple, c'est-à-dire formée d'un nombre important d'espaces différents possédant tous une identité propre et n'ayant pas tous la même intensité.

Il faut garder à l'esprit que pour avoir un système efficace dans l'archipel vénitien il faut une vision globale de sa multiplicité, c'est-à-dire une compréhension des espaces insulaires et de ceux de la terre ferme, mais aussi une compréhension de la lagune. Celle-ci étant un « *organisme complexe dont les différentes composantes géomorphologiques, hydrauliques, biologiques, socio-économiques sont en interaction* »¹. Ainsi, l'archipel composé de ses multiples organismes doit être étudié avec une « *vision interdisciplinaire à la fois unitaire et systémique.* »²

La perspective de la ville-archipel permet donc d'identifier les espaces qui méritent d'être valorisés sur le territoire actuel, qu'ils se situent dans le milieu lagunaire ou sur la terre ferme : une juste connaissance de leur histoire et de leur évolution est primordiale afin d'identifier leur potentialité et de les valoriser au mieux.

Les îles vénitiennes constituent un archipel structuré par le corps de la lagune. Chaque espace doit être capable de répondre à tous les besoins de base de sa population : logement, commerce et services. C'est ensuite la répartition des fonctions au sein de l'archipel qui permettra de générer un tissu complexe d'activités. Ainsi, au travers de la figure de l'archipel, en dépassant les constatations purement morphologiques, un système de relations a-hiérarchiques pourraient se remettre en place. Dans lequel chaque île serait un lieu autonome tout en restant indissociable de l'ensemble.

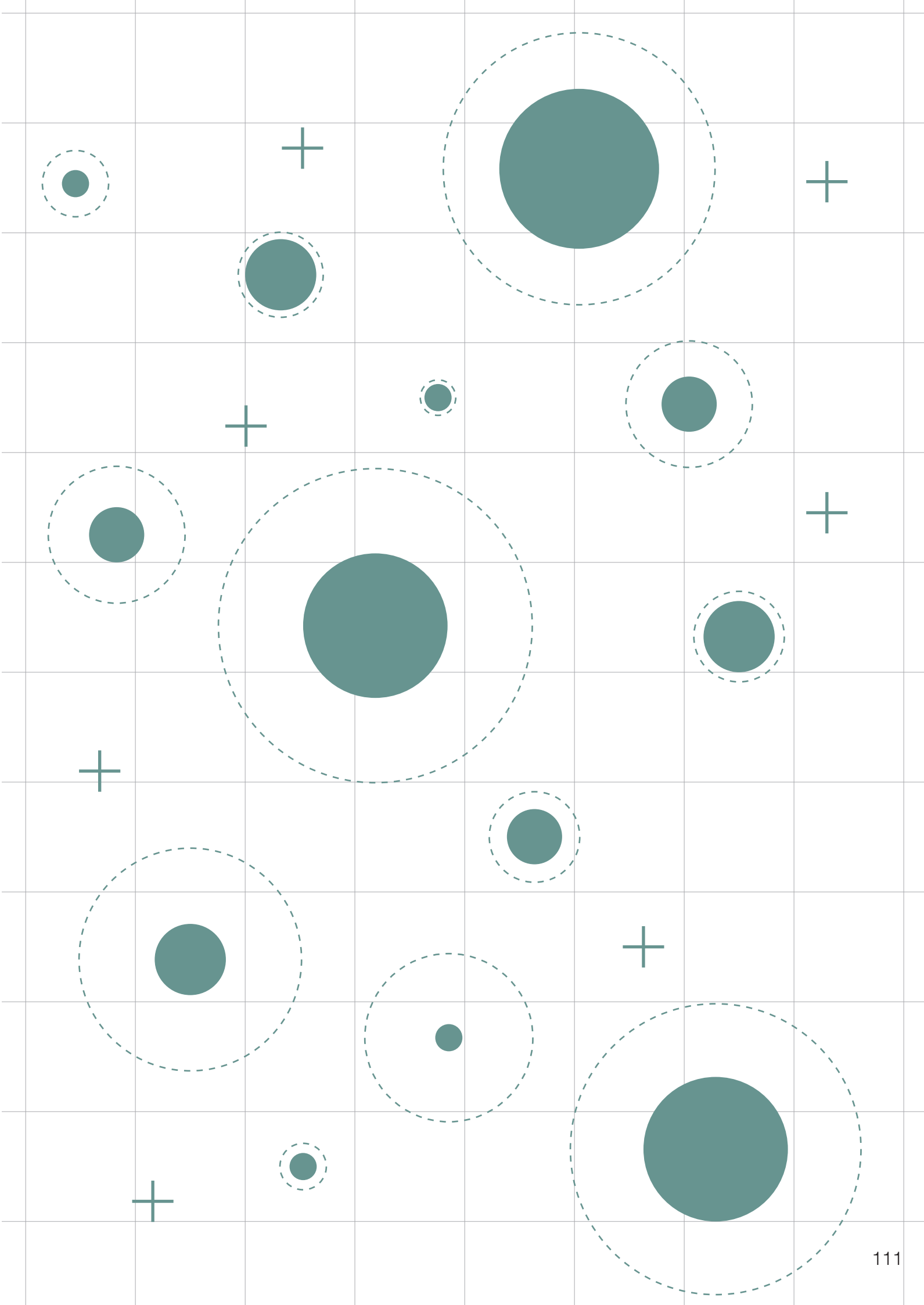
Néanmoins, comme nous l'avons vu au cours du chapitre précédent, on constate aujourd'hui le peu de poids que représentent politiquement les municipalités insulaires par rapport aux municipalités de *Mestre* et *Marghera*. Un poids qui d'ailleurs ne fait que diminuer à mesure que les îles de l'archipel continuent à se dépeupler. La revalorisation de ces dernières est donc nécessaire pour qu'elles redeviennent des espaces attractifs. En effet, comme l'histoire nous l'a montré, l'archipel vénitien est capable d'accueillir un grand nombre d'habitants : rappelons qu'au milieu du XVIe siècle il abritait près de 190 000 personnes.³

En outre, dans ce processus, il faut prendre soin de ne pas délaisser les zones qui n'ont pas été identifiées comme importantes, mais

1. Xavier Tabet, «"Sauver Venise" ou la métamorphose du mythe» 2005, p.152
2. Ibid p.152

3. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : an utopia for Venice», 2021, p.30

Page de droite : Diagramme de la ville-archipel couche de la ville multiple



plutôt de les repenser et de les intégrer à l'ensemble. Comme on le constate déjà aujourd'hui, de nombreuses petites îles de la lagune sont oubliées au profit des gros pôles, créant de plus en plus un sentiment de rivalités entre ces communautés. Ces îlots peuvent alors être réintégrés comme espaces naturels cela permettant de venir renforcer la biodiversité lagunaire, qui comme nous l'avons vu est primordiale à la bonne santé du territoire.

Une autre question qu'il est important de se poser de nos jours est celle de l'appartenance : les habitants de l'actuelle commune de Venise ont-ils vraiment le sentiment d'appartenir à un grand espace continu ? Ou l'identité de chaque endroit est-elle encore suffisamment forte pour se faire ressentir et se démarquer des autres ?

Car, l'identification des habitants à leur habitat joue un rôle fondamental dans l'individualisation des espaces. Ce sentiment d'appartenance peut déjà s'observer à partir de l'usage des toponymes. En effet, comme l'explique Elisabeth Crouzet-Pavan, et comme toute personne ayant vécu à Venise l'a sûrement remarqué, les habitants natifs de l'archipel s'expriment quasiment tous de la même manière lorsqu'il s'agit de parler des différentes entités qui composent le territoire. Ainsi, chaque espace conserve son nom depuis des siècles, l'habitant de l'archipel va "al Lido", ou "a Murano" et de la même manière il va "a Mestre", alors que "andare a Venezia" signifie toujours aller dans les sestieri historiques de l'île.⁴ « Les repères spatiaux sont demeurés inchangés malgré le temps et toutes les métamorphoses de la ville. »⁵ De plus, il faut être conscient que comme expliqué dans le rapport fait par l'Unesco en 1969 : « Quand les habitants de Venise transportent leur résidence à Mestre, ils n'ont pas l'impression de changer simplement de quartier, mais bien de ville. La Terre Ferme est un autre pays. Un autre mode de vie, une autre société. »⁶

Cependant il est primordial aujourd'hui, afin de mettre en place cette multipolarité dont parle le plan d'aménagement et qui est au cœur du concept de ville-archipel, d'éviter le risque que ce sentiment d'appartenance ne se transforme en isolationnisme. Pour cela, il faut dépasser la peur de l'espace polycentrique⁷ qui s'est installée depuis les années 1970 et n'a conduit jusqu'à maintenant qu'à une glaciation progressive du tissu urbain ainsi qu'à un affaiblissement général de l'archipel. Pour réussir à faire resurgir la valeur archipel, il faut dépasser les préjugés qui ont rendu un trop grand nombre d'habitants, hostiles à toute hypothèse de changement, suite aux déceptions ressenties par le passé.⁸

Ainsi, l'idée d'une multiplicité d'identité sur le territoire semble être déjà bien présente dans l'esprit des habitants. Néanmoins, l'intermédiaire de la ville-archipel permettrait de justifier cette multiplicité en la faisant s'intégrer à un ensemble. L'équilibre entre l'appartenance locale et globale est nécessaire afin d'assurer un juste développement du territoire.

4. Elisabeth Crouzet-Pavan, «Venise Vie-XXIe siècle», 2021, p. 459

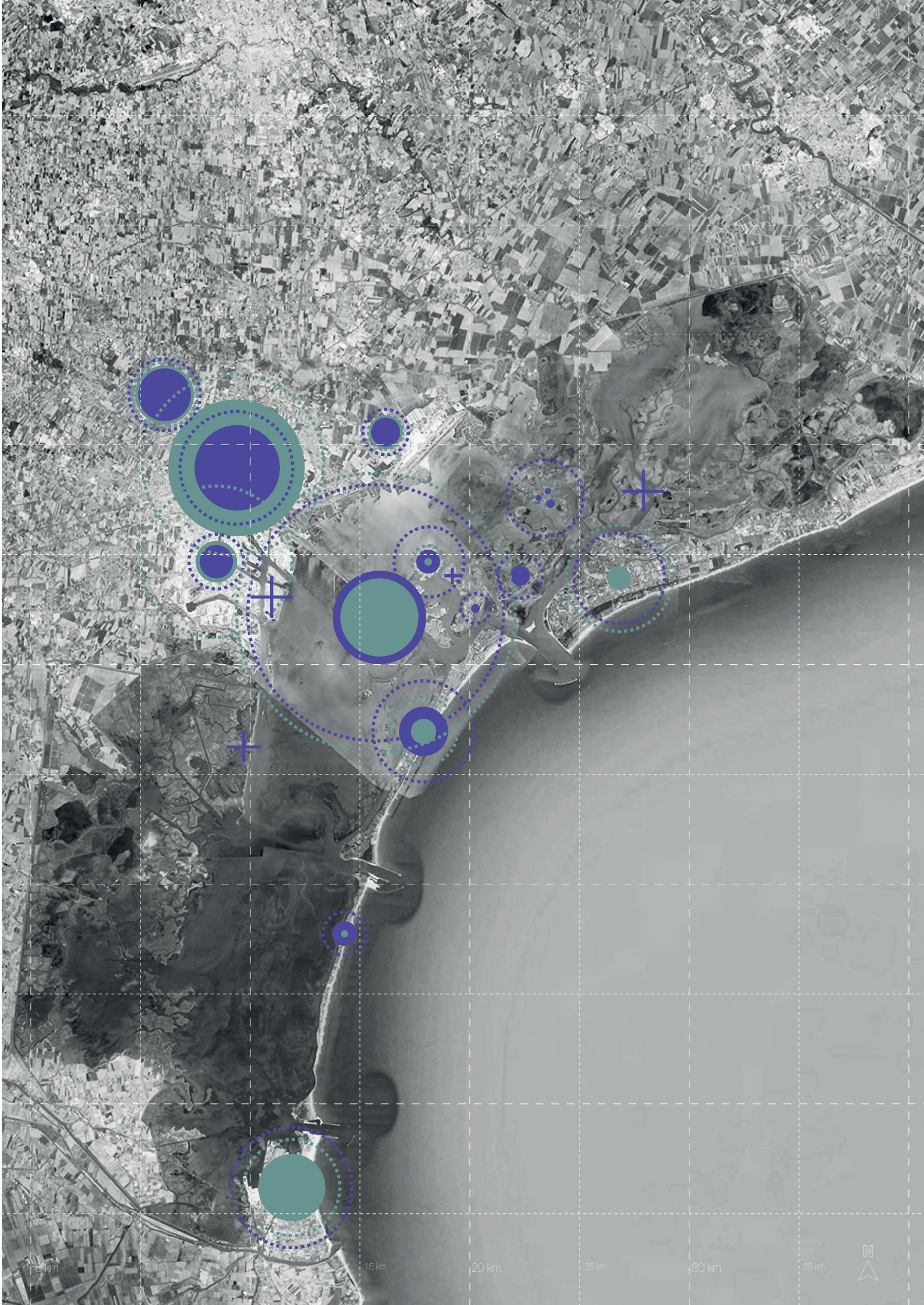
5. Ibid p.459

6. Ibid p.459

7. Elisabeth Crouzet-Pavan, , 2021, p. 464

8. Guido Zucconi, 2014, p.99

Page de droite : Schéma de la ville multiple sur le territoire vénitien. Arrière plan : image satellite 1/200 000e Google earth



UNE VILLE RÉSEAU

La création d'un réseau de connexions au sein du système est la deuxième condition nécessaire pour que la ville-archipel fonctionne.

Le rôle de chaque pôle dans cette structure s'est défini au fil du temps, venant alors fusionner forme territoriale et activité humaine. Aujourd'hui, la position géographique des îles dans la lagune et leur connexion au réseau joue un rôle fondamental dans leur importance au sein du système. Une organisation efficace permettrait de contrer l'isolement de certaines parties de l'archipel.

Il faut être conscient que depuis plus d'un siècle maintenant, pour se calquer sur une certaine vision de la modernité, c'est la voiture qui a été mise au centre du développement des territoires dans le monde entier. Aujourd'hui de nombreux pays se rendent compte de plus en plus que l'automobile constitue un problème, les conduisant à fermer de plus en plus les centres urbains aux véhicules particuliers. Dans cette optique, Venise, étant un immense centre piéton¹, devrait être à l'avant-garde. Cependant comme nous l'avons vu, l'île possède aussi une zone de parking surdimensionnée par rapport aux besoins des résidents, étant en effet consacrée principalement aux visiteurs.

Dans l'optique d'une revalorisation des espaces lagunaires, s'ajoutant au fait qu'une grande partie du territoire vénitien repose sur son rapport à l'eau, il est nécessaire que le système de mobilité lagunaire soit repenser afin de devenir plus efficient. Aujourd'hui il existe trop peu de connexions par bateau qui ne passent pas par l'île de Venise, car la grande majorité de ces lignes aussi sont faites pour l'économie touristique. Il faudrait donc axer leur développement sur les interconnexions entre les îles de la lagune afin que le réseau soit multipolaire. Un réseau de transport en commun métropolitain efficace est primordial pour le bon fonctionnement de la commune de Venise.

« L'espace géographique est marqué par des forces d'attraction et de répulsion. Les îles peuvent être des périphéries d'un centre (qu'il s'agisse du continent auquel elles appartiennent, ou d'une île principale dans le cadre d'un archipel), auquel elles sont reliées par des connexions » ²

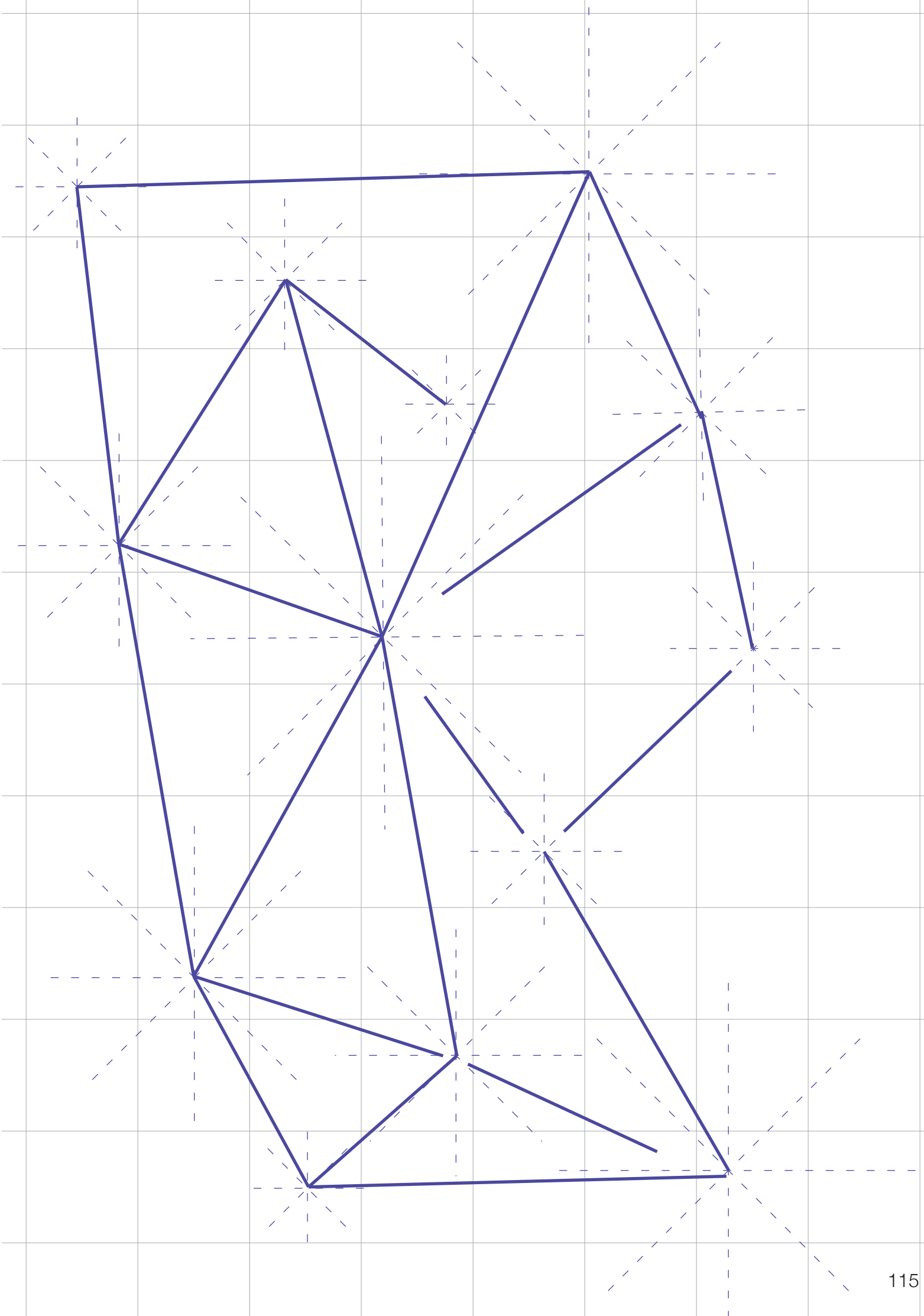
Lorsque l'on étudie des espaces géographiques avec des îles, il faut aussi réfléchir en termes de degré d'isolement³ : en effet plus une île de l'archipel est éloigné physiquement mais aussi en termes de connexions sociales, plus il lui sera difficile de trouver sa place au

1. Marco Fincardi, «Vista sulle isole», Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p. 13

2. Matheus Menegatto et Hervé Théry, «Chorotypes d'îles et d'archipels : proposition», 2021 p.8

3. Matheus Menegatto et Hervé Théry, 2021 p.9

Page de droite : Diagramme de la ville-archipel couche de la ville réseau



sein du système. Par contre, si les espaces sont bien reliés entre eux, cela permet de tirer plus facilement parti de la multiplicité de la ville-archipel.

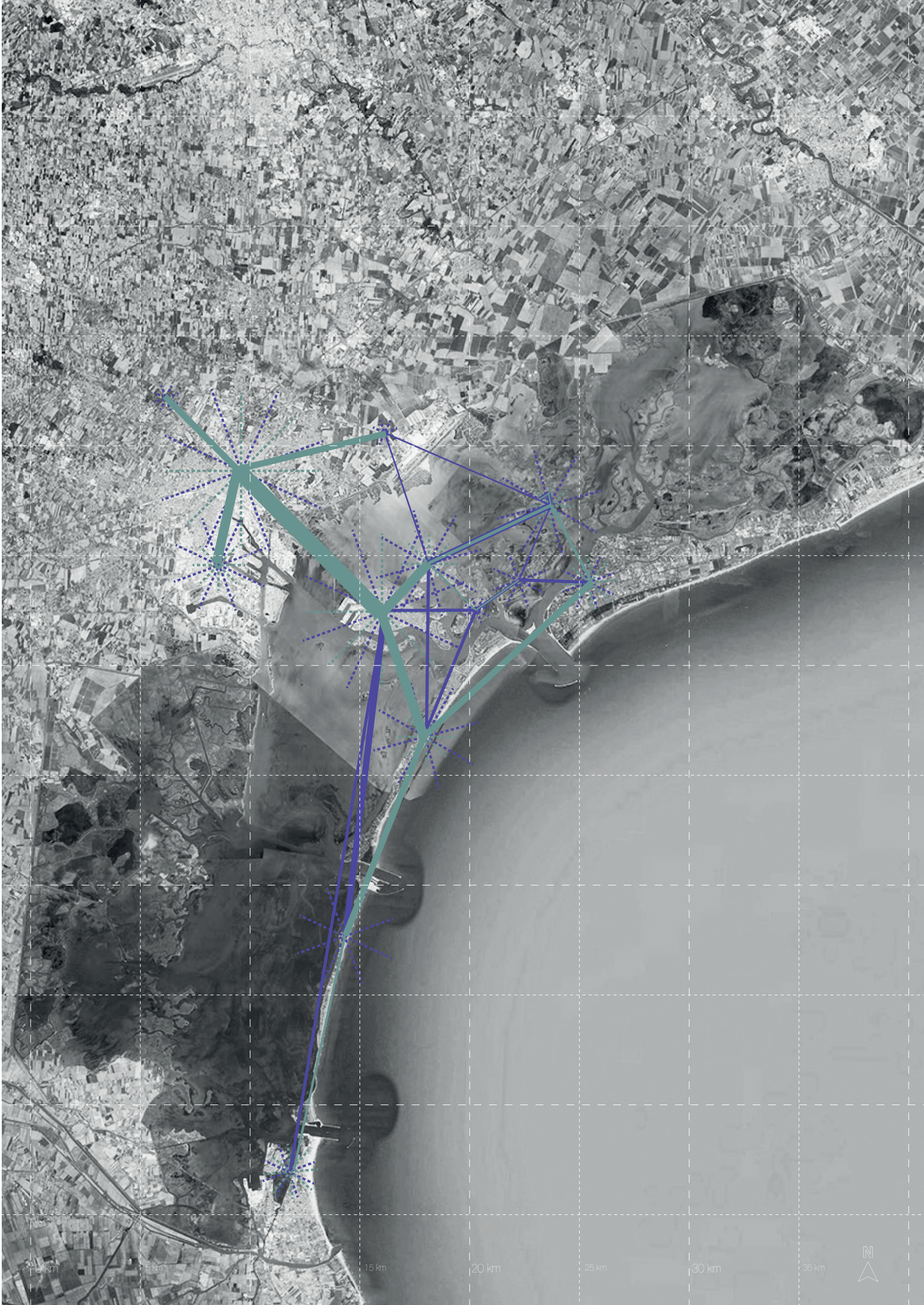
Le concept de réseau par ailleurs ne s'arrête pas à la question de mobilité et de liaisons, il s'exprime aussi dans l'interdépendance des espaces. Au travers de la ville-archipel il est plus facile de favoriser la plus grande continuité possible entre les îles, par exemple en développant des formes d'activités communes.

C'est cette vision du réseau qui permet dans la ville-archipel de différencier la planification en système de ce que serait une planification en zone. Ainsi, cette perspective met en avant l'idée de continuité, cherchant à créer une relation réciproque entre les différents éléments, organismes et environnements physiques. Le territoire en archipel doit être compris en termes de relations et non en termes de dispersion.⁴

Il faut être conscient que de manière générale, la ville du XXIe siècle n'est plus une entité compacte, mais une constellation de systèmes avec leurs flux.

4. Jean-Baptiste Arrault, «Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales.», 2005, p. 323

Page de droite : Schéma de la ville réseau sur le territoire vénitien. Arrière plan : image satellite 1/200 000e Google earth



UNE CEINTURE “VERTE”

La troisième caractéristique de la ville-archipel est celle d’une ville où la nature reprend une part entière dans le tissu urbain. Dans le cas de Venise, la lagune prend sans conteste le rôle de cette ceinture naturelle. Il faut que la relation entre les habitants et leur milieu lagunaire soit renforcée.

Nous avons vu comment la relation des habitants de l’archipel vénitien avec leur territoire a beaucoup changée au cours du siècle dernier. Le lien qu’ils entretenaient avec l’eau s’est fortement dégradé, seule une infime partie de la population travaille encore aujourd’hui sur ou avec l’eau. Comme l’explique Bevilacqua, l’eau est devenue un élément passif du paysage, plus souvent considérée comme un obstacle que comme un gisement de ressources¹. La conscience et la revalorisation de la lagune est certes un objectif d’un point de vue écologique pour la bonne santé de l’environnement et la survie du territoire, mais est aussi un objectif d’un point de vue économique, social et urbain.

La notion de ceinture amène aussi celle de la limite. La limite d’un territoire insulaire est une notion variable, qui change en fonction des époques, et même parfois en fonction des jours. Les îles sont souvent soumises à de multiples modifications de leur forme et de leur connexion aussi bien pour des raisons naturelles, les marées par exemple, que pour des raisons humaines, par exemple avec la construction de ponts². L’Homme reste un des acteurs principaux de la modification des îles, effectuant parfois des transformations radicales allant jusqu’à la modification complète de leur identité. Dans le cas de Venise on pourrait revenir sur la construction du *Ponte della Libertà* qui, en reliant de manière permanente l’île de Venise à la terre ferme, et à un réseau autoroutier très dense, l’a transformée en une presqu’île.

Il pourrait aussi être intéressant de savoir combien d’habitants des différentes îles de l’archipel ont encore le sentiment de vivre sur une île. Quels sont les endroits de la lagune où le sentiment d’insularité est encore fort ? Comme le dit Mole dans son article : « *Posons en d’autres termes la question : y a-t-il des îles qui soient plus « îles » que d’autres ?* »³
Car « *ce qui émerge c’est le fait que l’île, structure topologique, atteint sa spécificité maximum quand, précisément, la perception de cette structure est la plus évidente à chacun, en d’autres termes, quand la notion de contour, de fermeture par un rivage, est inhérente au mode de pensée quotidien de chacun de ses habitants, comme de ses visiteurs.* »⁴

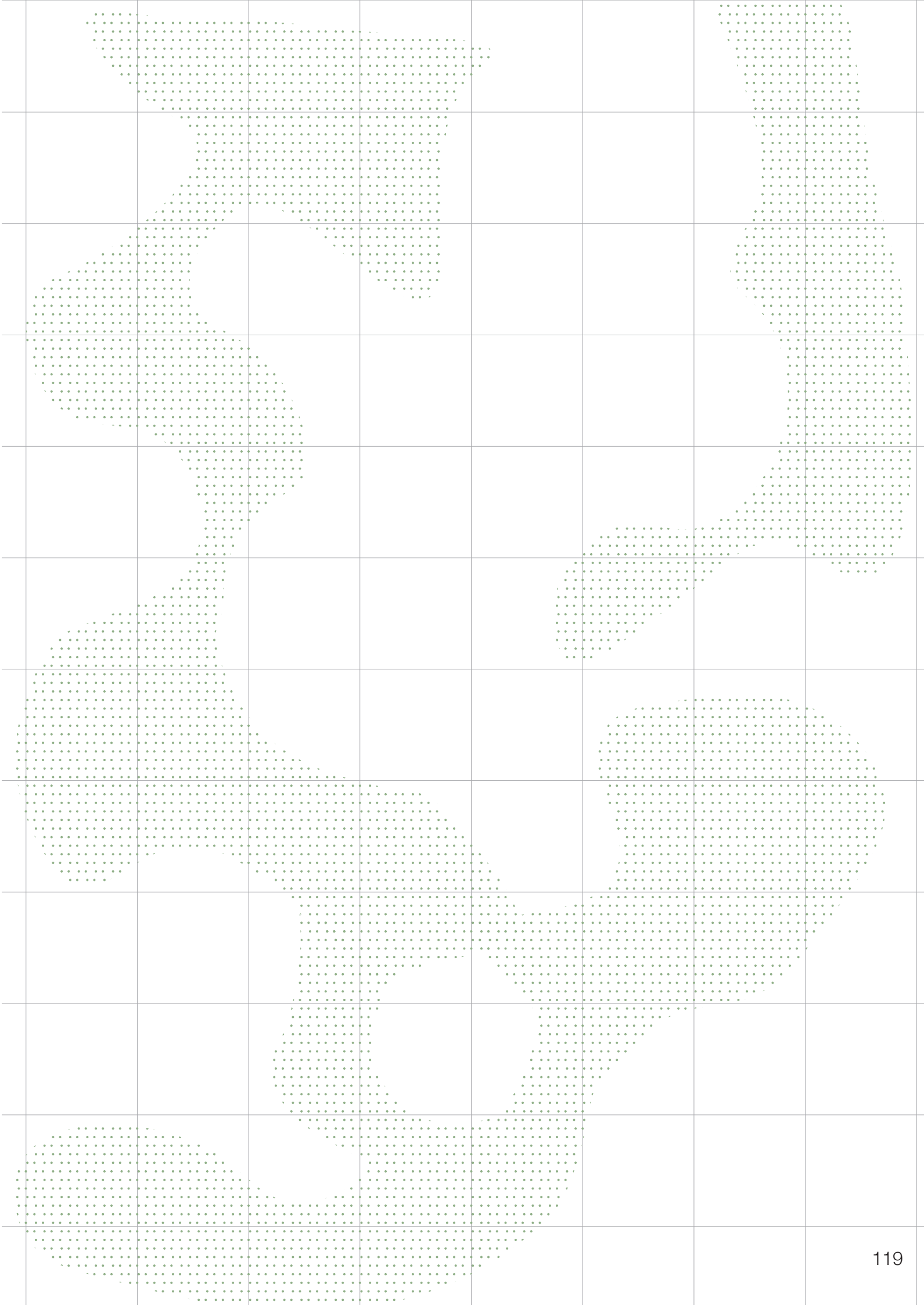
1. Piero Bevilacqua, «Venise et l'eau», 1996, p.98

2. Stéphane Gombaud, «Iles, insularité et îlété. Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques», 2007, p.76

3. Abraham Moles, «Nissonologie ou sciences des îles», 1982, p.283

4. Abraham Moles, 1982, p.284

Page de droite : Diagramme de la ville-archipel couché de la ceinture verte



Mais plus que la limite de l'île, c'est surtout la limite de l'archipel qui nous intéresse ici. La lagune a pendant longtemps été utilisée comme limite du territoire, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, ce n'est qu'à partir du XIXe siècle qu'elle ne fut plus un "rempart" pour l'archipel.

Comme le rappelle à juste titre Sabine Wolf dans son ouvrage « *Franges Urbaines* » : « *dès la construction des villes, la notion de limite apparaît.* »⁵. La limite, par exemple sous la forme de remparts, servait de protection à la ville. Mais la cité de Venise n'a jamais eu besoin d'ériger de murs pour se protéger, la lagune a toujours joué le rôle de rempart, l'eau servant de limite naturelle.

Comme l'explique Giovanni Favero, « *[...] après l'unification nationale italienne, les villes du continent ont perdu ce qui les avait isolées de la campagne et des banlieues pendant des siècles : les murs de la ville, les douves et les espaces vides environnants pour les tirs d'artillerie imposés par les exigences de la défense militaire.* »⁶. Cependant, Venise ayant toujours été préservée dans son écrin de lagune, a pu laisser sa périphérie se développer à quelques kilomètres derrière une barrière naturelle aquatique. Cela a conduit de nombreux habitants de la Venise historique à la considérer longtemps comme « *la quintessence* » de ce que pouvait être une ville.⁷

Au vu du découpage actuel du territoire, la question de la limite a changé de contenu : la terre ferme faisant partie de la commune de Venise, la lagune ne joue plus le rôle de frontière naturelle.

La limite devient donc une vraie question politique qui soulève de nombreuses interrogations qui dépassent le simple cadre de l'urbanisme :

Est-il toujours justifié de compter les municipalités de la terre-ferme avec celles de l'archipel ?

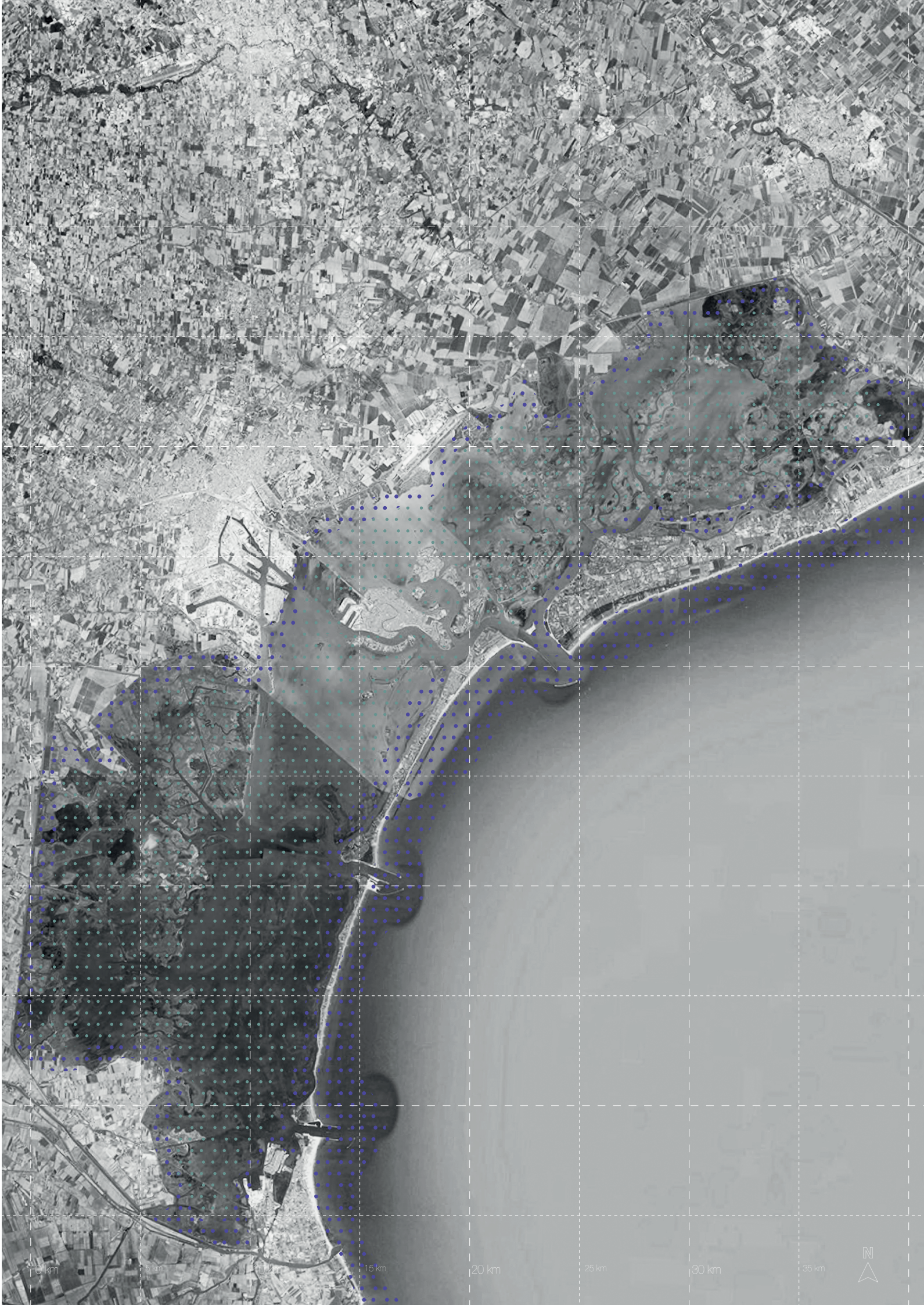
Faut-il reconsidérer l'eau comme la limite du territoire ?

5. Amélie Nérault, La «ville archipel»: au défi des réalités du quotidien. Cas d'étude de Rennes, 2019, p.5

6. Marco Fincardi, «Vista sulle isole», Laboratorio Italiano, Venise XXe siècle, 2014, p. 13

7. Ibid p.13

Page de droite : Schéma de la ceinture "verte" sur le territoire vénitien. Amière plan : image satellite 1/200 000e Google earth



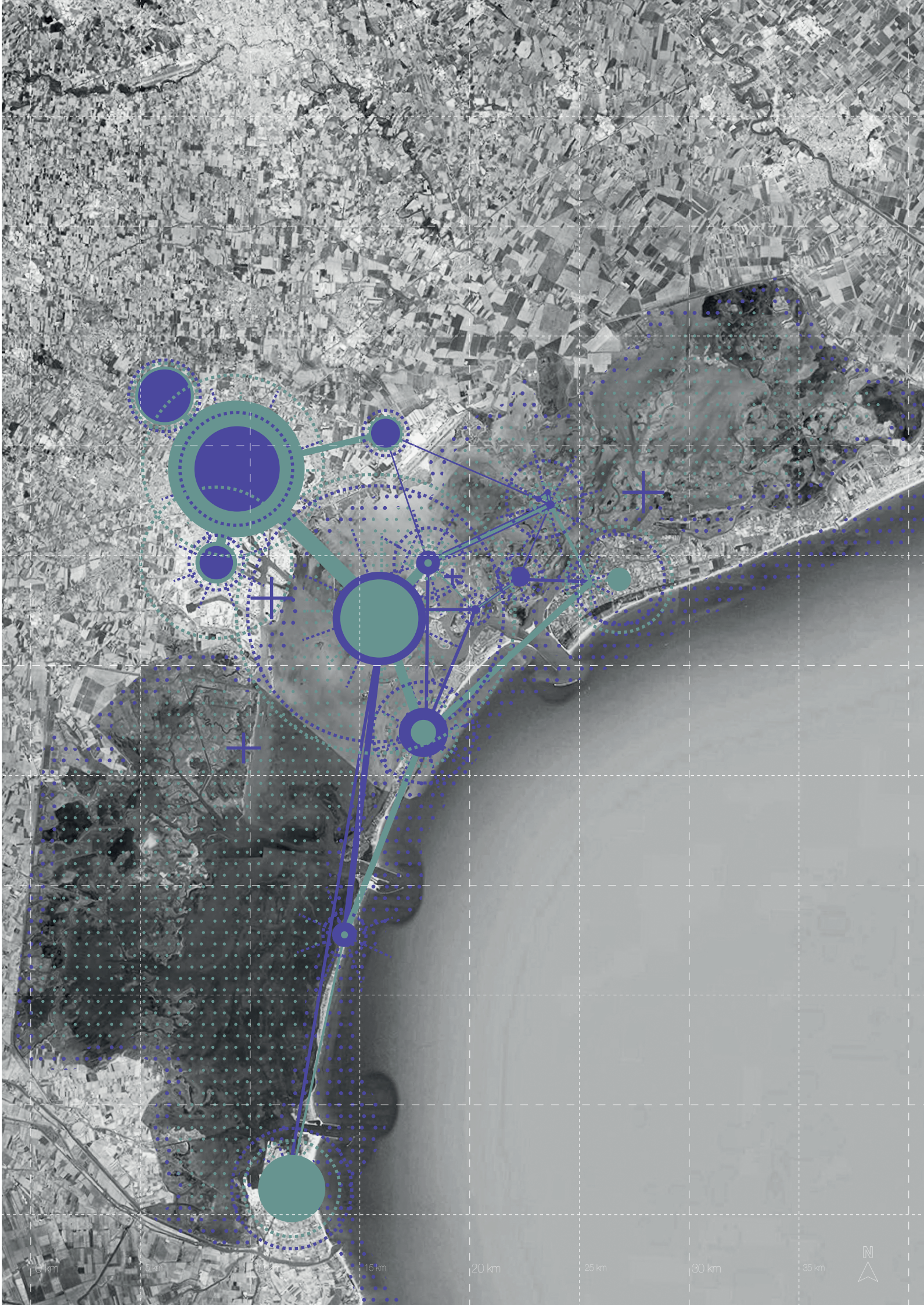
Ainsi, la ville-archipel exprime le dialogue constant qui existe à l'intérieur d'un système entre les parties et le tout.

Comme nous l'avons vu plus haut, la lagune est une forte zone d'activités, en effet le problème n'est pas le manque d'action dans le territoire mais bien les conflits internes que soulèvent ces activités. De nombreux projets montrent le désaccord qui existe sur le territoire vénitien quant à la direction que doit prendre sa planification. Les débats se positionnent entre la volonté de protection de l'écosystème, du patrimoine ou encore de l'environnement bâti dans son ensemble et le développement des activités productives ou industrielles. Il est important de se rendre compte que le territoire lagunaire n'est plus un territoire naturel depuis fort longtemps, tellement il a été façonné par l'homme. C'est pourquoi, aujourd'hui, il ne peut pas être réfléchi uniquement suivant l'idée d'une conservation naturelle qui ne prendrait pas en considération les populations qui l'occupent.

À l'heure où la question de la résilience est au centre de beaucoup de discours, il semble intéressant de parler de la ville-archipel comme d'un moyen de résilience pour le territoire vénitien. En effet, la résilience peut être définie comme étant la capacité de quelque chose à se rétablir et se restructurer sans s'effondrer après une perturbation extérieure.⁸ Qu'il ne faut pas confondre avec la résistance, qui se définit comme étant la capacité d'un système à rester dans un état d'équilibre sans changer à la suite d'une perturbation extérieure, impliquant qu'avec une perturbation trop importante le système s'effondrerait. Il faut que le territoire vénitien devienne un modèle dynamique qui fonctionne grâce à sa capacité de persistance, d'adaptabilité et de variabilité.

8. Nathan Fredrick, Flore Guichot, Francesco Lombardi, «Amphibia : an utopia for Venice», 2021, p.??

Page de droite : Schéma de la ville-archipel sur le territoire vénitien. Arrière plan : image satellite 1/200 000e Google earth



*« Qui sont les vrais passéistes ?
Qui sont les clairvoyants ? »*

CONCLUSION

« Question que posait René Maheu en 1969, Venise, [...], n'est-elle autre chose qu'un musée d'art prestigieux, le sanctuaire d'une culture d'exception, un refuge de songes ? Vestige miraculeusement préservé d'un passé révolu, n'a-t-elle d'autre raison d'être que de nous offrir le luxe d'oublier notre époque ? Ses habitants ne sont-ils que les conservateurs du décor d'une féerie anachronique, isolés désormais de la vie réelle du monde ? »¹

Cet énoncé a tenté d'utiliser la figure de l'archipel comme un outil de compréhension du territoire afin de répondre à cette interrogation que beaucoup partagent encore à l'heure actuelle. En reconsidérant Venise non pas comme un élément isolé mais comme faisant partie d'un territoire plus vaste et complexe, de nombreuses perspectives s'ouvrent sur les défis qui attendent le territoire lagunaire. Du fait de « sa fragilité, l'apparente anarchie de ses structures, sa multiplicité et le dépareillement de ses aspects », l'archipel vénitien a tout de la ville moderne d'aujourd'hui.²

Le territoire doit reconstruire une vision partagée de la vocation de chaque espace, en dépassant le carcan de la bipolarité pour se concentrer plutôt sur la multiformité qui caractérise l'archipel. Si Venise réussit le pari de repenser sa planification urbaine en remettant au centre de ses intérêts la figure de son archipel, elle pourrait indiquer la voie d'une nouvelle modernité où la connexion et les échanges entre les espaces seraient les points majeurs et où la nature et l'environnement seraient en dialogue constant avec le bâti.

Comme nous l'avons vu le territoire vénitien a connu de nombreux moments de rupture dans son histoire, ce qui l'a conduit à être en continuelle transformation. Il semble que, de nouveau, il soit aujourd'hui arrivé à un point de rupture. Si aucune mesure n'est prise, non seulement Venise risque de devenir « un de ces « non-lieux » évoqués par Marc Augé, abandonné à la seule exploitation d'un tourisme de plus en plus inadapté à ses structures. »³ mais par conséquent sa chute entraînerait la désorganisation de tout son territoire.

Aujourd'hui, il semble clair qu'il ne faut plus se limiter à penser l'urbanisme de manière globale mais bien réfléchir à une approche spécifique de chaque territoire, afin d'apporter à chaque cas la réponse la mieux adaptée. C'est dans ce sens que la ville-archipel me semble être une direction opportune pour le territoire vénitien.

Mais plus que tout il est important de se poser la question : « Pour qui sauvons-nous Venise ? » Pour la horde de touriste qui vient chaque

jour la submerger, pour une élite faite de politiciens et d'entrepreneurs pour qui le profit est la seule alternative au développement, ou encore pour les nostalgiques d'un passé dépassé et désormais fantasmé ? Ou alors plutôt pour une population qui tente difficilement de retrouver sa place dans un environnement privilégié ?

Comme le dit Xavier Tabet, « Si Venise est une ville symbole pour notre époque, elle l'est justement à cause de toutes les incertitudes qui forment la trame de son identité. [...] Car plus que notre passé, Venise est notre présent et notre avenir ».⁴

1. Xavier Tabet, « "Sauver Venise" ou les métamorphoses du mythe », 2005, p.156

2. Xavier Tabet, « Venise dans la littérature du XXe siècle », Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.8

3. Marco Fincardi, Xavier Tabet, Introduction Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.8

4. Xavier Tabet, « Venise dans la littérature du XXe siècle », Laboratoire Italien, Venise XXe siècle, 2014, p.8

BIBLIOGRAPHIE

LIVRES

Bevilacqua, Piero, et Claude Bonnafont. *Venise et l'eau*. Histoire. Paris: Liana Levi, 1996.

Brunet, Roger. *Le déchiffrement du monde: théorie et pratique de la géographie*. Mappemonde. Paris: Belin, 2001.

Calvino, Italo, et Jean Thibaudeau. *Les villes invisibles*. Points 273. Paris: Ed. du Seuil, 1996.

Carta Paolo, Jean-Louis Fournel. *Venise XXe siècle*. Laboratoire italien 15. Lyon: ENS Éd, 2014.

Chapuis, Jean-Yves, et Jean Viard. *Rennes, la ville archipel: entretiens avec Jean Viard*. Bibliothèque des territoires. La Tour-d'Aigues: Éd. de l'Aube, 2013.

Corboz, André, et Sébastien Marot. *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Collection Tranches de villes. Besançon: Editions de l'Imprimeur, 2001.

Crouzet-Pavan, Élisabeth. *Venise: Vle-XXIe siècle*. Références. Paris: Belin, 2021.

Dainville, François de, et Marie-Françoise Grivot. *Le langage des géographes: termes, signes, couleurs des cartes anciennes, 1500-1800*. Géographie. Paris: CTHS, 2018.

Foscari Widmann Rezzonico, Giulia, et Rem Koolhaas. *Elements of Venice*. Zürich, Switzerland: Lars Müller Publishers, 2014.

Gugger, Harry, Miroslav Sasek, et École polytechnique fédérale de Lausanne, éd. *Venice Lessons: Industrial Nostalgia: Teaching and Research in Architecture*. Zürich: Park Books, 2016.

Kerautret, Michel. *Eugène de Beauharnais: fils et vice-roi de Napoléon*. Paris: Tallandier, 2021.

Marot, Sébastien. *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture*. Penser l'espace. Paris: La Villette, 2010.

Moretto, Gino, *Le immagini della Repubblica*. Piazzola s/Brenta (PD) [Italy]: Papergraf, éd. Venetia, 2001.

Muratori, Saverio. *Studi per una operante storia urbana di Venezia*. Studi per una operante storia urbana di Venezia 1. Roma: Istituto poligrafico dello stato, 1960.

Nani Mocenigo, Filippo. *Giacomo Nani memorie e documenti*. Tip. dell'ancora ditta L. Merlo. Venise, 1893

Ruskin, John, et Jean-Claude Garcias. *Les pierres de Venise*. Collection savoir. Paris: Hermann, 1983.

Scheppe, Wolfgang, Veronica Bellei, Angela Vettese, Giorgio Agamben, Valeria Burgio, Opera Bevilacqua La Masa (Venice, Italy), et Università Iuav di Venezia, éd. *Migropolis: Venice: atlas of a global situation*. Ostfildern : [Venice, Italy]: Hatje/Cantz ; Fondazione Bevilacqua La Masa : Commune di Venezia, 2009.

Settis, Salvatore. *Se Venezia muore*. Vele 98. Torino: Giulio Einaudi editore, 2014.

Shakespeare, William. *Much Ado about Nothing*. Édité par R. A. Foakes. 1. publ., Repr. New Penguin Shakespeare. Harmondsworth: Penguin Books, 1986.

Trincanato, Egle Renata, Egle R. Trincanato, Jacqueline Genot-Bismuth, Gérard Genot, Italo Ballarin, et Umberto Franzoi. *Venise au fil du temps : Atlas historique d'urbanisme et d'architecture*. Atlas historiques d'urbanisme et d'architecture des grandes villes mondiales. Boulogne-Billancourt: Ed. J. Cuenot, 1971.

Ungers, Oswald Mathias, Rem Koolhaas, Peter Riemann, Hans Kollhoff, Arthur Ovaska, Florian Hertweck, Sébastien Marot, et UAA Ungers Archiv für Architekturwissenschaft, éd. *Die Stadt in der Stadt: Berlin: ein grünes Archipel ; ein Manifest (1977) von Oswald Mathias Ungers und Rem Koolhaas mit Peter Riemann, Hans Kollhoff und Arthur Ovaska*. Kritische Ausg. von Florian Hertweck und Sébastien Marot. Köln: UAA, Ungers Archiv für Architekturwissenschaft, 2013.

Viard, Jean. *La société d'archipel ou les territoires du village global*. Aube poche. Paris: Editions de l'Aube, 1994

Zorzi, Alvise, et Alvise Zorzi. *La republique du lion: histoire de Venise*. Grande bibliothèque Payot. Paris: Ed. Payot & Rivages, 1996.

THÈSES ET MÉMOIRES :

Fredrick, Nathan, Guichot, Flore, Lombardi Francesco. « Amphibia a utopia for Venice ». Università IUAV di Venezia et European post Master in Urbanism, 2020-202. https://issuu.com/emu_amphibia/docs/amphibia/1

Gombaudo, Stéphane. « Îles, insularité et îléité : Le relativisme dans l'étude des espaces archipélagiques ». Université de la Réunion, 2007

Nérault, Amélie. « La "ville archipel" : au défi des réalités du quotidien. Cas d'étude de Rennes ». ENSA Bordeaux, 2019. https://issuu.com/seminairerlm/docs/nerault_am_lie_memoirefinal/1

Pinson, Gilles. « Projets et pouvoirs dans les villes européennes. Une comparaison de Marseille, Venise, Nantes et Turin. ». Université de Rennes, 2002

Scortegagna, Ugo. « La laguna di Venezia genesi ed evoluzione ». Cours LA LAGUNA DI VENEZIA: genesi, evoluzione, naturalità e salvaguardia à l'Osservatorio Naturalistico della Laguna Centro Studi Riviera del Brenta, 2008-2009

Thier de, Frédéric. « Impacts et menaces portant sur un site patrimonial à haute fréquentation touristique : le cas de Venise ». Université Libre de Bruxelles, 2016-2017

ARTICLES ET REVUES :

Arrault, Jean-Baptiste. « Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales ». *L'Espace géographique* 34, no 4 (2005): 315-28. <https://doi.org/10.3917/eg.344.0315>

Bordry, Marguerite. « Venise, ville morte ou "capitale du XIXe siècle" ? Regards vénitiens sur la disparition de la culture vénitienne ». *Postures, critique littéraire, LA DISPARITION DE SOI : CORPS, INDIVIDU ET SOCIÉTÉ, Automne 2017*, no 26 (2017). <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03698704>.

Cousin, Saskia. « L'Unesco et la doctrine du tourisme culturel ». *Civilisations. Revue internationale d'anthropologie et de sciences humaines*, no 57 (29 décembre 2008): 41-56. <https://doi.org/10.4000/civilisations.1541>.

Crouzet-Pavan, Élisabeth. « Mythes et Réalités de La Crise d'un Écosystème Littoral. Venise et Sa Lagune à La Fin Du Moyen Âge ». *Mythes et Réalités de La Crise d'un Écosystème Littoral. Venise et Sa Lagune à La Fin Du Moyen Âge*, 2001, 1000-1012. <https://doi.org/10.1400/37203>.

Menegatto, Matheus, et Hervé Théry. « Chorotypes d'îles et d'archipels : une proposition ». *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasileira de geografia*, no 51 (23 août 2021). <https://doi.org/10.4000/confins.38505>.

Miller, Paul, et Simon Brown. « Logique de l'archipel : insulaire et interrelié (démarche d'artiste) ». *Circuit : musiques contemporaines*

25, no 2 (2015): 52-63. <https://doi.org/10.7202/1032935ar>.

Moles, Abraham A. « Nissonologie ou science des îles ». *L'Espace géographique* 11, no 4 (1982): 281-89. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1982.3782>.

Tabet, Xavier. « "Sauver Venise" ou les métamorphoses du mythe ». *Revue des Deux Mondes*, (2005): 145-159. <http://www.jstor.com/stable/44193981>

Wyzewa de, Théodore. « Revues étrangère : Les îles de la lagune de Venise ». *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*, no 2 (1906) : 458-468

Yagoubi, Amina. « Le mythe de Venise. Interview avec Massimo Cacciari ». *Sociétés* 109, no 3 (2010): 41-53. <https://doi.org/10.3917/soc.109.0041>.

SITES INTERNET

Agenzia per la coesione territoriale. « La nuova politica di coesione 2021-2027 ». Consulté le 16 janvier 2023. https://www.agenziacoesione.gov.it/dossier_tematici/la-nuova-politica-di-coesione-2021-2027/.

Città metropolitana di Venezia. Consulté le 28 décembre 2022. <https://cittametropolitana.ve.it/>.

Commune de Chioggia. Consulté le 28 décembre 2022. <https://www.chioggia.org/index.php?lingua=4>

Commune de Mira. Consulté le 3 janvier 2023. <https://www.comune.mira.ve.it/>

Commune de Venise. Consulté le 28 décembre 2022. <https://www.comune.venezia.it>

Istituto Nazionale di Statistica. Consulté le 10 décembre 2022. <https://www.istat.it>

Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti. Consulté le 3 janvier 2023 <http://www.istitutoveneto.org>

Italia Nostra, « I residenti dal 1951 al 2014 – Italia Nostra – Sezione di Venezia ». Consulté le 10 janvier 2023. <https://www.italianostravenezia.org/statistiche-su-venezia/i-residenti-dal-1951-al-2014/>.

Poveglia per tutti / Facebook. « Poveglia per tutti ». Consulté le 3 janvier 2023. <https://www.facebook.com/povegliapertutti/>.

Progetto Life Vimine, « Progetto LIFE VIMINE / Facebook ». Consulté le 29 décembre 2022. <https://www.facebook.com/people/Progetto-LIFE-VIMINE/100066733151176/>.

Treccani. « L'Arsenale: maestranze e organizzazione del lavoro ». Consulté le 27 décembre 2022. https://www.treccani.it/enciclopedia/l-arsenale-maestranze-e-organizzazione-del-lavoro_%28Storia-di-Venezia%29/

« Venezia e le sue lagune : Venezia città industriale ». Consulté le 23 décembre 2022. <https://www.venicethefuture.com/schede/it/331-aliusid=331.htm>.

Venezia e la sua Laguna Sito del patrimonio Mondiale. « Venezia e la sua Laguna – Inquinamento ». Consulté le 8 janvier 2023. http://www.veniceandlagoon.net/web/piano_di_gestione/macroemergenze/inquinamento/.

« I Manifesti del futurismo/Contro Venezia passatista - Wikisource ». Consulté le 12 décembre 2022. https://it.wikisource.org/wiki/I_Manifesti_del_futurismo/Contro_Venezia_passatista.

DICTIONNAIRE :

CNRTL, s.v. « Archipel », <https://www.cnrtl.fr/definition/archipel>.

CNRTL, s.v. « Île », <https://www.cnrtl.fr/definition/%C3%AEle>
Larousse, s.v. « Archipel », <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/archipel/5065>

Larousse, s.v. « Archipel », <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/archipel/5065>

Larousse, s.v. « Île », <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/île/41521>

DONNÉES CARTOGRAPHIQUE :

« Città di Venezia | Comune di Venezia - Portale dei servizi | PAT approvato e sue Varianti ». Consulté le 2 décembre 2022. https://portale.comune.venezia.it/pat_app/dvd.

« Explorer les documents - GeoPortale ARPAV ». Consulté le 2 décembre 2022. <https://gaia.arpa.veneto.it/documents/?limit=5&offset=0>.

« L'evoluzione morfologica della laguna di Venezia dal XVI secolo a oggi | Atlante della laguna di Venezia ». Consulté le 2 décembre 2022. <http://www.silvenezia.it/?q=node/56>.

« CARTA TECNICA | dati.venezia.it ». Consulté le 2 décembre 2022. <https://dati.venezia.it/?q=content/carta-tecnica>.



2023 Chiara Lombardi Dellamonica

Ce document est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution (CC BY <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>).

Les contenus provenant de sources externes ne sont pas soumis à la licence CC BY et leur utilisation nécessite l'autorisation de leurs auteurs.

