



**HAL**  
open science

## Venise, ville mobile

Valentine Mouilherat

► **To cite this version:**

Valentine Mouilherat. Venise, ville mobile. Architecture, aménagement de l'espace. 2018. dumas-01887331

**HAL Id: dumas-01887331**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01887331>**

Submitted on 4 Oct 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

UNIVERSITAT SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

# WIKI-MANIFESTE MOBILE



## VENISE, VILLE MOBILE

Analyse des conditions de la mobilité dans le Dorsoduro, quartier représentatif de Venise.



PATRIMOINES : HISTOIRES, THÉORIES ET  
DISPOSITIFS

Mémoire de mobilité dirigé par Françoise BLANC,  
docteur, maître-assistante HCA

ENSA de Toulouse 2016-2018

Valentine MOUILHERAT

*À ma grand-mère qui s'est envolée*

*Alors que je me perdais dans les calle, canali et fondamenta veneziani.*



## Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier ma directrice de mémoire, Françoise Blanc, pour son accompagnement tout au long de ce travail de recherche.

Elle a su me guider dans mon travail et elle m'a permis de faire avancer ma réflexion.

Je tiens aussi à remercier Pierre, Mélusine, Carla, Alessandra et Giulia qui m'ont aidé à trouver des informations et des documents précieux. Ils m'ont permis de développer ce mémoire et d'alimenter ma réflexion dès le début de mes recherches.

Je tiens également à remercier Elsa, Fabienne, Philippe et Mélusine pour leur soutien moral tout au long de l'année et leurs relectures.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Sommaire

Préambule ..... p.7

Introduction ..... p.11

a-) Question de départ.....p.11

b-) Etat de l'art.....p.12

c-) Problématique .....p.13

d-) Hypothèses .....p.14

e-) Logique de démonstration.....p.14

I- Les conditions morphologiques à la mobilité dans le Dorsoduro: se déplacer entre terre et eau .....p.15

1-) Analyse de la piétonisation et des voies navigables dans le passé du Dorsoduro

a-) Les fondations de la ville.....p.15

b-) Le réseau piétonnier.....p.17

c-) Les ponts.....p.18

d-) La densification du tissu urbain aux XIXieme et XXIeme siècles.....p.19

2-) Analyse des conditions de la mobilité aujourd'hui dans le Dorsoduro

a-) Intersections des voies navigables et piétonnes.....p.20

b-) Les services de transports publics: l'ACTV.....p.23

c-) Les déplacements principaux.....p.25

II- Les conditions d'usage de l'espace public dans le Dorsoduro: vivre entre terre et eau .....p.28

1-) Analyse de la qualité des espaces publics du quartier

a-) Les places.....p.28  
b-) Étude du Campo Santa Margherita.....p.32

2-) Les usages dans l'espace public du Dorsoduro

a-) Les points attractifs du quartier.....p.34  
b-) Les usages.....p.36  
c-) Les stations de débarquement et embarquement.....p.39

III- Les problèmes et perspectives des conditions de déplacement dans le Dorsoduro: résister entre terre et eau.....p.42

1-) Les marées dans le Dorsoduro

a-) *L'acqua alta*: les hautes eaux.....p.42  
b-) Les marées basses exceptionnelles.....p.45

2-) Les personnes à mobilité réduite dans le Dorsoduro

a-) Les dispositifs techniques mis en place par la municipalité.....p.45  
b-) Les zones accessibles du quartier.....p.47

3-) Le tourisme de masse

a-) La forte densité humaine dans les espaces publics.....p.48  
b-) Le passage des paquebots sur le canal de la Giudecca .....p.50

Conclusion .....p.52

Bibliographie.....p.57

Annexes.....p.59

## Préambule

Venise est une ville très singulière, tout ce qui la constitue est conditionné par la présence de la Lagune. La ville fut réalisée sur un marais, ce qui a rendu sa construction plus complexe. La lagune est un espace assez vaste entre la mer Adriatique et la terre ferme de Vénétie. Un lieu traversé par différents cours d'eau, remplis de limons et de sables, pour former des canaux qui se jettent dans la mer par les nombreuses embouchures passant par les cordons de dunes extérieures (telles que le Lido). Venise est un archipel intérieur dont les îles, précieusement bâties se sont reliées les unes aux autres, et non pas une cité construite autour d'un noeud central, comme autour d'un château, ou bien d'une église.

Il y a dans la ville plusieurs « centres », chacun doté de son *campo* (place) et église regroupant les différentes paroisses et communautés de la ville. Jacopo Sansovino<sup>1</sup> écrivait sur Venise en 1581 « *Venise se présente non pas comme une seule ville, mais comme plusieurs, séparées et unies les unes aux autres (...) de sorte qu'en sortant d'un quartier et en pénétrant dans celui d'à côté, on croirait qu'on sort d'une ville et qu'on entre dans une autre, pour la grande commodité et satisfaction des habitants et l'étonnement des étrangers.* »

À Venise il y a donc plusieurs *insule*<sup>2</sup> (île), des îlots bâtis qui diffèrent tous par leur différente étendue ou morphologie. Leurs limites sont constituées par des canaux. Ces îlots possèdent tous au moins un *campo* et une église. Chacune de ces cellules peuvent fonctionner indépendamment des autres. Elles sont reliées entre elles par différents ponts pour former enfin la ville.

Entourée par la lagune, Venise reste une ville limitée qui ne peut plus s'agrandir, une fois l'espace totalement utilisé. C'est donc naturellement, par de multiples processus de transformation de l'existant, que l'on peut envisager ses phénomènes urbains. Aujourd'hui il n'y a pas d'église, de palais ou d'autre bâtiment qui ne soit le résultat de plusieurs transformations.

---

<sup>1</sup> M. Tafuri, « *Jacopo Sansovino e l'architettura del '500 a Venezia* », Padoue, 1969.

<sup>2</sup> Voir annexe pour les mots vénitien en italique

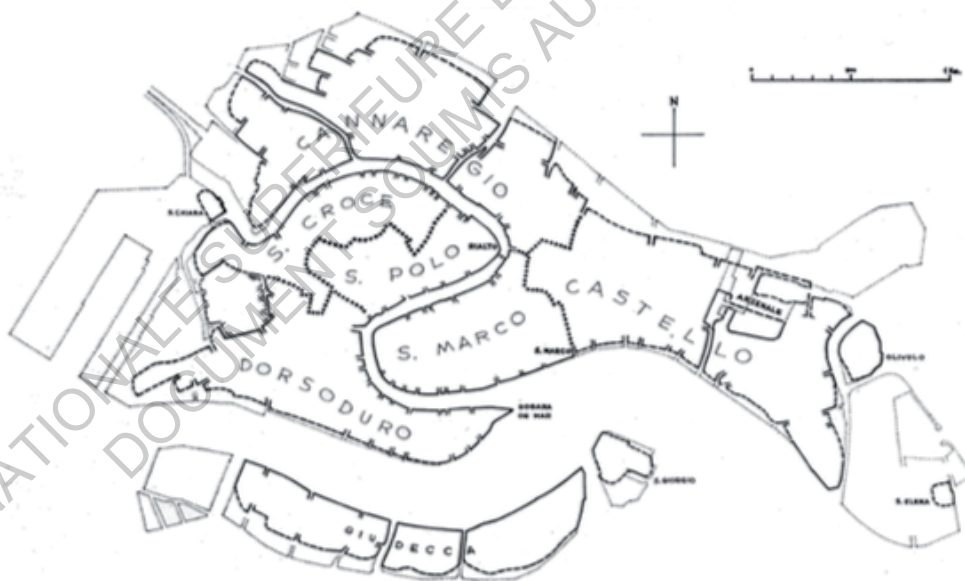


## Venise, ville mobile

C'est une ville très dense. Son tissu urbain est caractérisé par une grande homogénéité, avec une densité entaillée par les ouvertures créées par les *canali* ou les *campi*. Cette densité cesse seulement là où s'arrête la ville: aux portes de la lagune.

Officiellement Venise centre a 54 705 habitants<sup>3</sup> (2016). Cependant elle reçoit chaque jour environ 20 000 personnes qui viennent y travailler (appelés les City User), habitants de la périphérie de la ville (Mestre et Marghera, sur la terre ferme) et 20 000 étudiants qui y habitent durant l'année universitaire. En parallèle, elle reçoit la visite des touristes, fort nombreux durant la période estivale (jusqu'à 1 400 000 visiteurs en plus en juillet ou en août, pour un total de 30 millions de visiteurs en 2016).

L'accès à ce système urbain insulaire se fait grâce à un système de transports publics en commun comme ceux que propose l'ACTV avec les bus et le tramway reliant la ville insulaire à la terre ferme par le biais du pont de la liberté, et avec les *vaporetti* traversant le Grand Canal et reliant la ville aux îles (Lido, Giudecca, Burano, Murano, Torcello...).



Carte des Sestieri de Venise (Illustration: Guido Perocco / Antonio Salvadori)

<sup>3</sup> Article du journal *Le Monde*, « À Venise, MOSE, le chantier maudit », écrit par Jerome Gautheret pour la publication du 4 novembre 2017, rubrique « l'oeil du Monde », p.14

## Venise, ville mobile

Les quartiers de Venise appelés *Sestieri* sont au nombre de 6: San Marco, Santa Croce, San Polo, Cannaregio, Castello et Dorsoduro. Dans chaque quartier les habitations sont réparties avec des numéros, mais les rues ne participent pas à la numérotation .

En effet les noms des rues furent créés sous la domination autrichienne mais les vénitiens utilisent seulement les numéros de quartier pour leur adresse, car les noms des rues se répètent trop souvent. Les numéros quand à eux furent créés sous Napoléon. Dans le Dorsoduro ils vont du numéro 1 au 3964. Cette numérotation civique est unique dans chaque quartier, les numéros vont presque jusqu'à 7000 dans Castello par exemple. Ce système de numérotation particulier est propre à la ville de Venise.

Historiquement les *sestieri* répartissaient les circonscriptions de la ville, et furent créés au temps de la Sérénissime République. À cette époque la Giudecca faisait partie du Dorsoduro. Aujourd'hui elle est considérée comme un autre quartier, en raison de l'absence de pont qui permettrait la liaison avec le reste de la ville.

La surveillance et la gouvernance de ces quartiers étaient déléguées à des fonctionnaires appelés *Capisestieri*, lesquels étaient chargés de référer au gouvernement de l'époque les actions et identités des citoyens des différents quartiers.

Le quartier du Dorsoduro abrite 15 586 habitants (2007). Il occupe la partie sud-ouest de la ville. Son nom signifie littéralement « dos dur », mais proviendrait certainement de la nature de son sol qui serait moins marécageux que le reste du sol de la ville et est composé de 17 *isole*. Il est séparé au nord par les canaux de *Scomenzera*, *Santa Maria Maggiore*, *Rio Nuovo*, *Malcanton*, *Ca'Foscari*, *la Frescada* et *San Pantalon*. Ces canaux le séparent des quartiers Santa Croce et San Polo jusqu'au *Canal Grande*.

Il est aussi bordé par le Canal de la Giudecca qui retrouve le *Canal Grande* au niveau de la *Punta Della Dogana*<sup>4</sup>. Le long de ce canal furent construits les *Zattere*, qui sont de grands quais permettant aujourd'hui aux visiteurs de se promener et d'admirer la vue sur la Giudecca. Ils furent construits au XVIIIème siècle, leurs pavés venus remplacer les « toboggans » qui se jetaient dans l'eau lagunaire des chantiers navals de l'époque (appelés aussi *squeri*).

---

<sup>4</sup> Punta Della Dogana: Pointe de la Douane, elle forme une pointe à la fin du quartier du Dorsoduro et habitait l'ancienne douane de la ville. elle est proche du bassin de San Marco, en entrée de ville



*Photo aérienne de la ville de Venise, avec la mise en évidence par contraste du quartier du Dorsoduro.  
Source de la photo aérienne: Geoportale*

En 1854 fut construit le Pont de l'*Academia*, qui améliora considérablement la liaison entre le quartier et le centre de la ville. Ce quartier est plutôt représentatif de Venise car s'y mêlent de nombreux points d'intérêt touristiques, mais également d'authentiques vénitiens qui y vivent et travaillent contrairement aux quartiers trop exclusivement touristiques comme celui de San Marco.

Le Dorsoduro se situe aux confins de la Piazzale Roma d'où arrivent chaque jour les 20 000 City Users, c'est donc un lieu de passage important, on y passe lorsqu'on entre à Venise. Ce quartier accueille un rythme de vie typiquement vénitien, avec ses étudiants de Ca'Foscari et de l'UAV, ses marchés, ses *campi*.

Les logements n'ayant que très rarement des espaces extérieurs, les gens vivent dehors, l'espace public devient leur jardin. Les enfants peuvent jouer en sécurité sans se soucier de la circulation citadine, les gens s'assoient et bavardent sur la place, la vie est simple, dans une unité de temps suspendu.

## Introduction

« Nous descendons le Grand Canal. On est surpris d'abord par l'aspect de cette ville dont les rues sont des rivières... » Guy de Maupassant <sup>5</sup>

### a-) Question de départ

À Venise, le piéton a toute sa place, les gens se déplaçant presque uniquement à pied, il a le monopole de la locomotion.

En bateau, l'accessibilité aux différents sites de la ville reste limitée, car bien qu'il y ait beaucoup de canaux, il n'y en a cependant pas partout. Le problème du *vaporetto* est que la taille de ce bateau ne lui permet de passer que sur le Grand Canal et les canaux les plus importants entourant la ville. Les autres sont trop peu profonds et peu larges pour les accueillir et les ponts sont trop bas pour permettre leur passage.

Ainsi à Venise le piéton se retrouve libre du fait de pouvoir accéder à presque toute la ville (sauf les canaux) sans être gêné par les automobiles, bus ou bicyclettes que nous connaissons partout ailleurs.

L'usager de la rue se déplace donc à pied, et peut prendre le temps de se promener dans les rues de la Sérénissime, traverser ses *campi* et ses *fondamente* sans se sentir vulnérable face aux autres moyen de locomotion car les deux systèmes de voies sont toujours séparés. Le piéton ne peut pas empiéter sur la voie navigable, Les deux modes ne se rencontrent que sur des plans différents, avec la présence d'un pont par exemple.

Le thème de « qualité de vie » est important aujourd'hui. Après avoir vécu à Venise, je me demande comment ailleurs dans le monde peut-on vivre dans ce contact permanent avec la voiture et la vitesse, dans une existence de « consommateur », allant toujours plus vite, oubliant de s'intéresser aux paysages que nous voyons chaque jour.

---

<sup>5</sup>« Choses et autres » Guy de Maupassant, 1876-1890, le Livre de Poche, Troisième partie appelée « Le seul nom de l'Italie ».



Il est primordial d'analyser la ville et sa vie urbaine de façon qualitative. À Venise c'est donc différent, car ne possédant que des voies piétonnes et navigables, la ville offre à ses habitants un certain cadre de vie, qui fait l'éloge de la lenteur. Il est difficile d'imaginer une vie normale aujourd'hui sans la voiture, mais Venise en est l'exemple vivant.

#### b-) Etat de l'art

Venise a été extrêmement étudiée dans de nombreux ouvrages, c'est une ville qui a inspiré les écrivains, les musiciens, les artistes, les cinéastes et les architectes de toutes nationalités, et qui continue d'inspirer.

Dans les livres qui ont le plus instruit mes recherches il y a d'abord celui de Francesco Mancuso « *Venise est une ville* ». Francesco Mancuso est vénitien et enseigne également à l'Université d'Architecture de Venise. Dans son livre il traite d'abord de l'histoire de la construction de la ville, puis de ses problèmes actuels. Il écrit notamment sur le fait que malgré le tourisme de masse et les problèmes que cela génère dans la ville, Venise reste avant tout une ville, habitée par les vénitiens, où les gens vivent normalement et de façon contemporaine, malgré cette image de ville musée figée dans le temps.

L'ouvrage « *Element Of Venice* » de Giulia Foscari et Rem Koolhaas est un livre qui montre que Venise a toujours changé et évolué au cours des siècles, de la création de la basilique Saint Marc au projet d'hôpital de Le Corbusier. Ce livre vient démystifier la Sérénissime, la décortique, elle et ses bâtiments, avec de nombreux détails constructifs concernant les ponts ou encore des cartes montrant l'évolution de son tissu urbain.

Les ouvrages de théorie de l'urbanisme de Françoise Choay, comme « *Urbanisme: Utopies et réalités* », ou encore « *La Règle et le Modèle; sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme* » permettent d'analyser et de comprendre l'évolution des villes. L'auteure y compare les théories urbaines du XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle, qui reposent d'abord sur une lecture critique où la ville vient révéler le possible de toutes utopies, mais fait en particulier apparaître l'imbrication entre projet urbain et projet sociétal. On y découvre l'urbanisme classé comme « progressiste », celui de Le Corbusier par exemple, ou encore l'urbanisme classé comme « culturaliste » celui, par exemple, de Camillio Sitte.

L'essai « *L'art de bâtir les villes; l'urbanisme selon ses fondements artistiques* » de Camillio Sitte décrit une ville comme une totalité culturelle au service des habitants. Il écrit que la rue est un espace fondamental, la ville prenant, selon lui, sa forme directrice par ses lieux de passage, refusant la géométrie, favorisant ainsi les relations interpersonnelles. Cette conception ignore l'évolution du travail et de la mobilité observés à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, Sitte décrivant alors le modèle nostalgique d'une ville pré-industrielle.

Dans son ouvrage « *La ville radieuse* » Le Corbusier, décrit Venise comme étant un exemple de bon fonctionnement urbain dans le classement de ses circulations, avec d'un côté la gondole et de l'autre le piéton, et qu'ainsi la vie sociale se développe peut être plus simplement et facilement qu'ailleurs.

Enfin, d'autres écrits furent consultés comme supports de réflexion complémentaire.

#### c-) Problématique

Venise est à la fois très ancienne et très moderne, avec son système de transports: à pied sur terre ou en bateau sur l'eau. C'est ce qui avait également frappé le Corbusier, qui rapporte dans son livre « *La Ville Radieuse* » lorsqu'il dit : « *Je prend Venise à témoin* <sup>6</sup>(...). *Le piéton est roi et n'a jamais perdu sa dignité. (...) Ce qui est fondamental dans Venise, c'est le classement des circulations naturelle et artificielle: le piéton et la gondole. Ce classement réalisé ici par la force des éléments, apporte l'économie dans les équipements urbains et, aux habitants, un trésor inestimable : la quiétude et la joie. (...) Avez vous observé que la population de Venise est gaie et fière? Gaie, parce qu'elle est sur ses pieds, libre de ses initiatives, jamais menacée, jamais bousculée, jamais dérangée: heureuse de vivre, de vivre dans la ville calme et sereine. Où en sommes nous, ailleurs, dans les villes où le piéton et le véhicule cohabitent? Nous n'avons même pas la notion de ce bonheur dont je parle ici.* »

L'étude de ce travail consistera à faire une analyse des conditions de la mobilité dans le quartier du Dorsoduro de Venise, analysant les déplacements et itinéraires quotidiens des

---

<sup>6</sup>« *La Ville Radieuse* », partie appelée « Je prend Venise à témoin! », Le Corbusier, Editions Vincent FREAL, 1964.

vénitiens, et questionnant comment, dans une ville piétonne et navigable, des habitants mènent malgré tout une vie normale au XXIème siècle.

En quoi les conditions morphologiques du tissu urbain du Dorsoduro, quartier représentatif de Venise, influencent-t-elles le fonctionnement d'usage et de déplacements dans son espace public?

d-)Hypothèses

Le quartier du Dorsoduro, représentatif de Venise, offre un cadre de vie qualitatif à ses habitants par la nature des conditions de sa mobilité. Les conditions morphologiques du quartier du Dorsoduro, et finalement de Venise, influencent considérablement l'usage et les déplacements dans son espace public et participent ainsi à la qualité d'échanges interpersonnels dans l'espace public.

e-) Logique de démonstration

Afin de répondre à cette problématique, nous analyserons dans un premier temps les conditions morphologiques de la ville, plus précisément dans le Dorsoduro, en abordant en premier lieu le point de vue historique. Puis en faisant une analyse des conditions de morphologie urbaine actuelle.

Dans un second temps nous nous pencherons sur les conditions d'usage de la mobilité dans la ville de Venise.

Puis dans un dernier temps nous aborderons non seulement les problèmes liés aux conditions de déplacement dans le quartier, mais encore les perspectives par une étude concernant la politique de mobilité de la ville et comment celle-ci peut-elle être mise à l'épreuve lors des épisodes d'acqua alta ou des périodes de tourisme de masse.

Des témoignages d'habitants ou d'habitueés du quartier permettront d'illustrer cette analyse, avec un travail d'analyse cartographique et des croquis aquarellés de l'espace public réalisés au cours de cette étude, ainsi que des documents graphiques issus d'ouvrages cités dans la bibliographie.

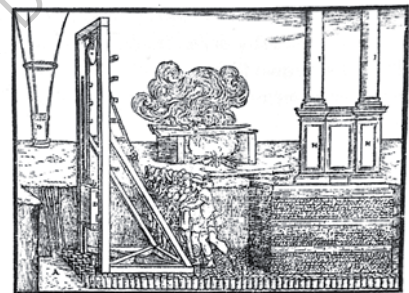
## I- Les conditions morphologiques à la mobilité dans le Dorsoduro: se déplacer entre terre et eau

### 1-) Analyse de la piétonisation et des voies navigables du passé du Dorsoduro

#### a-) Les fondations de la ville

« Lorsque les premiers hommes ont construit des habitations, ils cherchaient par cette première construction à créer un environnement plus favorable à leur existence, à construire un climat artificiel; mais en même temps ils construisaient en fonction d'une intention esthétique. L'architecture commence avec eux, avec les premières traces de la ville. » Aldo Rossi, « L'architecture de la ville »<sup>7</sup>.

Document ci-contre: gravure et photographie de la mise en place des pieux de bois pour les fondations des bâtiments et rues. (Source: « Element of Venice » Giulia Foscari, Foreword by Rem Koolhaas, Lars Müller Publishers, 2014, p. 293.)



Wooden pylons sustain the soil in Venice. Above: the "Pylon Inserting Machine" is depicted in Giannantonio Rusconi's engraving (*On Architecture*, 1590). Below: a picture showing pylon density required to support the weight of a building.

Au VIIIème ou IXème siècle, Venise n'était qu'un ensemble de terres immergées, de sable, de *barène* dans la lagune. Le milieu étant fortement salin, il y est difficile de trouver de l'eau douce: il n'y a pas de source, de rivière ou de lac et on ne peut y creuser de puits. Lors de la création de la ville

on a d'abord construit en bois, puis en pierre et brique. Les fondations furent constituées de piliers de bois enfoncés le plus profondément possible dans la vase afin de trouver le sol qui aura une bonne consistance pour la pérennité du bâtiment. Furent alors importés des troncs d'arbres (des ormes, des mélèzes, des chênes, des pins, des aulnes..) pour construire sur ce terrain si mouvant ; les vénitiens ont enfoncés ces pieux dans le sable par millions (il y en a près de 100 000 sous la basilique della Salute; également aux pieds du Rialto pour contenir la poussée de l'arc en pierre). Ils furent amenés à la ville en flottant le

<sup>7</sup> Aldo Rossi dans son livre « L'architecture de la ville » dans la partie Introduction p.7; Editions l'Equerre, 1984



long des fleuves, puis dans la lagune. Ces arbres furent plantés à l'envers, la cime la première dans la vase, puis le bois a fini par se minéraliser, protégé par le sable, la vase et l'eau, le coupant de l'oxygène afin qu'il ne pourrisse pas à son contact, entre cinq et neuf mètres de profondeur. Tiziano Scarpa, dans son essai *Venise est un poisson*, nous raconte poétiquement que le promeneur vénitien marche en quelque sorte sur une forêt à l'envers : « *Tu es en train de marcher sur une immense forêt renversée, tu es en train de te promener sur un incroyable bois à l'envers. On dirait l'invention d'un médiocre auteur de science-fiction, mais c'est la vérité* »<sup>8</sup>. Ces piliers de bois furent disposés en platee pour couvrir la surface entière du bâtiment. Ils sont venus soutenir ensuite dans l'ordre un plancher de bois (créé avec un système de croisement de planche, car le sol bouge beaucoup; ce système de plancher s'appelle *Zattere*), un soubassement en pierre (trachyte), un couronnement en pierre d'Istrie, puis le mur maçonné en brique. Ce sont les pierres d'Istrie qui seront au contact de l'air ou de l'eau suivant les marées, leur composition n'étant pas altérée par ces changements d'environnement. Ces arbres ont permis de créer les bâtiments, et des rues. Mais l'on accédait majoritairement aux entrées par l'eau, les ponts n'étaient alors que peu nombreux comparé à aujourd'hui où l'on peut se rendre absolument partout à pied, et non pas en barque. Les bâtiments furent construits dans une sorte de position en épi par rapport aux canaux, le sens porteur des planchers se faisant toujours parallèles aux canaux. Cette technique de réalisation de fondations a grandement influencé la configuration de la ville passée et actuelle. En effet, lorsque l'on agrandissait un bâtiment, qu'on le reconstruisait, on faisait en sorte de garder les fondations telles quelles car ces matériaux n'avaient alors aucune possibilité d'être réutilisés, et le bois, la pierre et la brique étaient trop précieux à Venise. C'est la raison pour laquelle son tissu urbain n'a pas beaucoup évolué avec le temps. Beaucoup de bâtiments sont donc surélevés, ne pouvant gagner de l'espace autrement. Tous les matériaux de constructions arrivent par les canaux, la lagune.

C'est une ville entièrement artificielle, tous les matériaux utilisés à sa construction viennent d'autres sites. Le trachyte ( ou les *maségni* pour les vénitiens) fait le sol des voies piétonnes. Cette pierre volcanique fut importée des colline euganéenes (près de Padoue), elle est venue remplacer les briques utilisées avant pour le sol, ou aussi la terre battue

---

<sup>8</sup> Tiziano Scarpa dans son livre « Venise est un poisson », dans la partie « Les pieds »

utilisée sur les *campi*, où à cette époque les gens y cultivaient des potagers et y avaient des animaux de basse cour.

b-) Le réseau piétonnier

Le réseau piétonnier que nous connaissons aujourd'hui fut créé avec les travaux que Napoléon-Bonaparte réalisa à Venise au XIX<sup>ème</sup> siècle, avec un nouveau cadastre (*Catasto Napoleonico*). Durant ce siècle la ville passa sous domination française, puis autrichienne (en 1797 elle fut envahie par Napoléon, puis passa sous domination autrichienne en 1814-1815 avec le Congrès de Vienne, l'empereur François II continua alors les travaux commencés par Napoléon, elle n' est devenue italienne qu'avec le referendum du 21 octobre 1866).

Ces travaux de restructurations urbaines vont permettre de densifier son réseau piétonnier d'unifier les rues, ainsi que certains de ses bâtiments: avoir une Poste officielle, une Chambre de commerces, des bâtiments publics qui viendraient équiper la ville. Beaucoup de canaux seront comblés pour en faire des rues appelées *Rio Terrà*, comme vers le campo Santa Margherita par exemple (voir carte dans la chapitre suivant). Les nouveaux bâtiments publics qui furent créés avec les nouvelles rues et les ponts biens plus nombreux permirent de pouvoir aller partout à pied, sans besoin d'embarcations. Des ponts furent de plus en plus construits, s'adaptant souvent aux rues à relier, ce qui leur donne aujourd'hui des formes si particulières.

Les touristes d'aujourd'hui faisant le chemin vers la place Saint Marc depuis le pont de l'Académie ou le pont du Rialto, observent les façades du paysage urbain comme témoin de la vieille Venise. Ces façades furent en réalité reconstruites au XIX<sup>ème</sup> siècle, par les architectes vénitiens afin de créer de nouvelles circulation et de nouveaux axes urbains, en reprenant un langage du *Quattrocento* ou du *Cinquecento*. Des numéros furent également données aux maisons des différents *sestieri*: au Dorsoduro les premiers numéros sont au niveau de la *Punta Della Dogana*, descendent sur les Zattere puis se termine au nord de Santa Margherita, vers San Pantalon. Napoléon-Bonaparte fit aussi détruire beaucoup de bâtiment pour créer ces nouvelles rues, mais aussi pour créer des jardins publics comme le Papadopoli près de la Piazzale Roma.



Carte des canaux de Venise existants(en trait continu orange) et ceux qui furent busés (en pointillé orange) au XIXieme siècle (rio terà)

Aujourd'hui on compte plus de 400 ponts, certains récents comme ceux en fer construit au XIXe siècle. Les ponts sont là pour favoriser la circulation piétonne mais également les connexions indispensables aujourd'hui, comme l'électricité, l'eau, l'éclairage public, le gaz et le téléphone (tous ces réseaux passent dans l'épaisseur des ponts). À cette époque furent installés la plupart des parapets, car les ponts d'autrefois n'en avaient que très rarement, la population étant très familiarisée à l'eau depuis des siècles, elle ne ressentait pas le besoin d'en installer pour se protéger de chutes éventuelles. Au départ ils furent installés au cas par cas, puis furent mis en place de façon systématique par la *Commissione per l'Ornato di Venezia*, présidée par Giannantonio Selva, architecte royal sous Napoléon.

### c-) Les ponts

Au commencement les différentes îles se donnent une organisation interne et indépendante, en liaison et réseau avec les autres îles par l'eau. Puis les ponts furent construits, la plupart du temps asymétriques car ils s'adaptèrent à la position des îles par rapport aux canaux (pont à San Pantalon ..). Les rues à relier par rapport au canal n'étaient pas toujours sur le même axe que les ponts. Les ponts de l'époque sans



Tableau de Canaletto, *Il campo dei Gesuiti*, XVIII<sup>ème</sup> siècle. On remarque sur le tableau l'absence de parapet sur le pont.

parapets avaient des marches basses et larges (comme une sorte de pas d'âne) pour permettre aux cavaliers à cheval de les franchir. En 1340, la République de la Sérénissime interdira la présence de chevaux dans la ville afin de garantir un espace commun/public agréable, l'usage des chevaux étant un réel problème de sécurité à l'époque dans les ruelles étroites pour les piétons, causant alors de nombreux accidents. Venise refusait alors que ses places et rues soient la propriété des nobles, eux seuls utilisant les chevaux.

#### d-) La densification du tissu urbain au XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles

La situation des logements était souvent en crise, les habitations étaient souvent dégradées. Beaucoup de quartiers furent réalisés grâce à des initiatives publiques au XIX<sup>ème</sup>, lors de la crise du logement de cette époque.

Ces réalisations ont entraîné une densification de la ville dans des zones qui étaient alors peu construites ou à l'occasion de la démolitions d'immeubles insalubres. Dans le Dorsoduro au début du XX<sup>ème</sup>, c'est à San Rocco, Sant' Agnese et Santa Marta que l'on peut voir ces logements. Le terme de périphérie n'est pas approprié pour parler des quartiers environnant de la ville car elle n'a pas vraiment de centre ville, mais plusieurs.



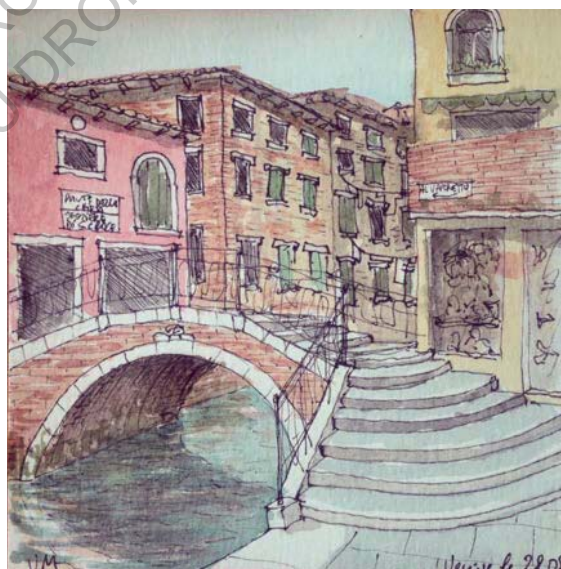
Dans le quartier du Dorsoduro on voit apparaître des manufactures liées à l'industrialisation de la ville (la manufacture de coton qui est actuellement devenue un des bâtiment de l'université d'architecture IUAV, il Cottonificio).

Lorsque de nouveaux logements étaient construits dans la ville, souvent autour de ces manufactures, il y avait toujours une recherche d'harmonie architecturale dans la tradition de la ville. C'est à dire que l'on y retrouvait l'usage des matériaux traditionnels comme la brique et la pierre d'Istrie. Mais les bâtiments étaient beaucoup plus sains et solides que les précédents, et offraient des logements de qualité.

## 2-) Analyse des conditions de la mobilité aujourd'hui dans le Dorsoduro

### a-) Intersections des voies navigables et piétonnes

En demandant à une habitante du Dorsoduro ce qu'elle aimait le plus à Venise, elle me répondit que c'était « *Le fait que la ville soit centrée sur le mouvement humain, qu'elle était faite pour que les gens se déplacent à pied, on a des jambes pour une bonne raison! Et surtout le fait de connaître tout le monde, d'être toujours en contact avec les gens. Mais la ville est quand même plus belle la nuit, avec la brume et le silence, car il n'y a personne et on a alors l'impression que la ville est à soi.* »<sup>9</sup>



Ci dessus une aquarelle montrant un pont et un canal: croisement de circulation différentes à niveaux différents.

Les *canali* et leurs *fondamente* représentent de véritables espaces publics, les croisements de ces deux réseaux (l'eau et la pierre, la voie navigable et la voie piétonne) est une séquence importante dans la promenade vénitienne, il est évident que les deux ne peuvent se croiser sur le même niveau. Il faut que le pont permette aux piétons de

<sup>9</sup> Voir les enquête auprès des usagers en annexes

traverser à sec, et au gondolier de passer dessous sans trop se baisser (cela dépend de la marée). Un pont forme un arc, souvent en brique et en pierre, en bois ou en fer. Les piétons doivent monter puis descendre une vingtaine de marches, leur permettant d'avoir un point de vue surélevé sur le canal, et les constructions parallèles. Pour le Grand Canal c'est le même principe, mais pour franchir cette portée de cinquante mètre il faut une centaine de marches offrant parmi les plus beaux points de vue de la ville. Sous ces quatre ponts passent des bateaux de taille plus importante, comme par exemple les bateaux de l'ACTV (*vaporetti*).



*Ci dessous la carte de la maille des parcours piétons dans le Dorsoduro*

Aujourd'hui on compte environ 400 ponts dans la ville ,et beaucoup sont assez récents. Les ponts se sont densifiés en nombre pour favoriser la circulation piétonne mais également comme vu plus haut, les réseaux qui passent dans l'épaisseur des ponts. Sur la carte ci dessus représentant tous les ponts existants dans le Dorsoduro, nous pouvons observer qu'il en existe un grand nombre. Ils viennent lier la maille urbaine créée par les différentes îles bâties. Aujourd'hui le réseau piétonnier s'est considérablement amélioré, on se déplace donc en majorité à pied. Les canaux sont moins larges car les bâtiments se sont densifiés et les ponts sont devenus bien plus nombreux. Les réseaux terre et eau se croisent continuellement. Aujourd'hui on entre dans les bâtiments par les rues (*calles*<sup>10</sup>), mais autrefois on y entrait par le canal, en bateau. Les plus belles façades de la ville sont

<sup>10</sup> Voir le lexique en annexe

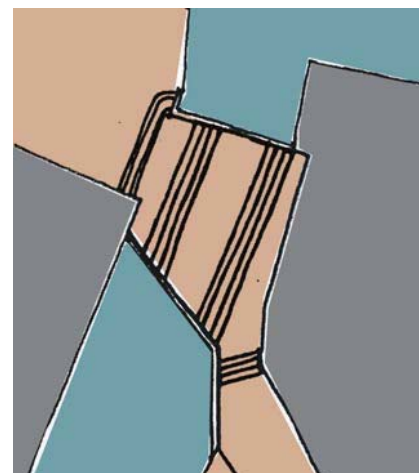
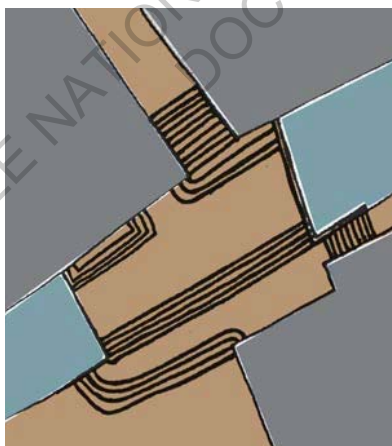
donc toujours tournée sur le canal, un peu comme si, en tant que piéton la ville nous « tournait le dos ».



Carte des ponts (en rouge) dans le Dorsoduro

La forme des ponts s'adapte donc aux canaux et au tissu urbain déjà existant. On peut voir par exemple (sur les schémas ci dessous) que les ponts de San Pantalon et des Frari possèdent des formes particulièrement organiques, remplissant leur rôle de connexion d'une île à l'autre.

Sur ces schémas<sup>11</sup> on voit en orange la zone piétonne, passant au dessus du canal et s'adaptant aux habitations.



<sup>11</sup> Schémas que l'on peut trouver aussi dans « Venise est une ville », Franco Mancuso, Editions conférences, 2015, page 68



b-) Les services de transports publics: l'ACTV

Les services de transports publics à Venise sont gérées par la société ACTV et se caractérisent par la diversité des moyens de transports: tramway, autobus, bateaux (la flotte navale se compose de 160 vaporetti). Ces systèmes de mobilité urbaines garantissent aussi la conservation des ponts, des pavés des rues, des réseaux de ville et du complexe système de canalisation des eaux usées. Tout cela font les éléments qui modèlent Venise et qui la rendent vivante et vivable aujourd'hui et pour les temps à venir.

Les habitants de Venise utilisent assez peu le service navigable de l'ACTV, réalisant la plupart de leurs déplacements à pieds. En demandant à une habitante du Dorsoduro si elle trouvait que le service de l'ACTV était efficace elle répondit: « *Je pense que oui, je n'utilise pas beaucoup les vaporetti mais je pense que oui. Dans la ville ils en font juste le tour et ils traversent par le Grand Canal. Ce n'est donc pas très utile pour moi. Peut être plus pour les touristes, qui payent 7 € le billet, car ainsi ils peuvent admirer les façades du Grand Canal qui sont superbes. Sinon quand je dois aller à Mestre je prend le bus, et c'est très bien relié à Venise, il y en a très souvent et même la nuit.* »



Carte des arrêts de Vaporetto de l'ACTV dans le Dorsoduro (le long du Canal Grande et du Canal della Giudecca)

Les habitants d'un des 6 sestieri principaux n'utilisent que très peu le vaporetto, tandis que ceux habitant l'île de la Giudecca l'utilisent plusieurs fois par jour, comme par exemple cet étudiant de l'IUAV qui habite en résidence universitaire à la Giudecca, sans pont pour être

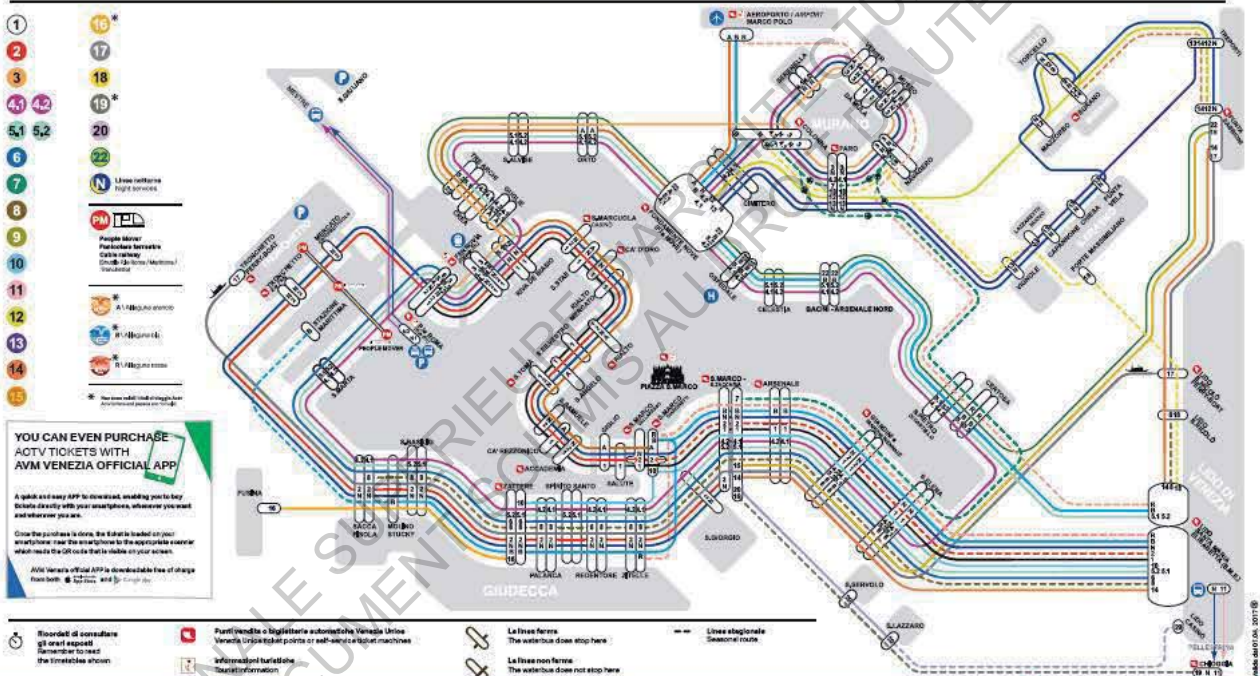
relié au reste de la ville: « Oui, je prend le vaporetto tous les jours. J'habite à la Giudecca et du coup c'est le seul moyen de venir à Venise. De la maison à l'IUAV je met 5 min de vaporetto et 5 min de marche, de l'arrêt San Basilio au Cottonificio de l'IUAV. C'est très pratique car les bateaux sont toujours à l'heure! Je viens de Rome et ça me change! Ils passent environ toutes les 20 min, mais comme il y a plusieurs lignes on attend moins, et il y en a un toutes les demi heures ou heures la nuit, le service ne s'arrête pas. »



## Linee di navigazione \ Waterborne routes

www.actv.it

I biglietti Actv sono in vendita presso i punti vendita Venezia Unica, le biglietterie automatiche, i rivenditori autorizzati, [www.veneziaunica.it](http://www.veneziaunica.it) e personale Actv (ove previsto). Consulta la mappa dei rivenditori autorizzati su [www.actv.it](http://www.actv.it).  
Actv tickets can be purchased from Venezia Unica ticket points, automatic ticket machines, authorized resellers, Actv staff (if so provided) or from [www.veneziaunica.it](http://www.veneziaunica.it). Browse the map of our authorized resellers at [www.actv.it](http://www.actv.it).



Presso i punti vendita Venezia Unica puoi trovare anche biglietti per eventi, musei, mostre e teatri // guide e mappe // tour // Venezia Unica // merchandising  
At the Venezia Unica ticket points you can also find tickets for events, museums, exhibitions and theaters // guides and maps // tours // Venezia Unica // merchandising  
**Info call center Hellovenezia +39 0412424 \ [www.veneziaunica.it](http://www.veneziaunica.it)**



Carte officielle de l'ACTV

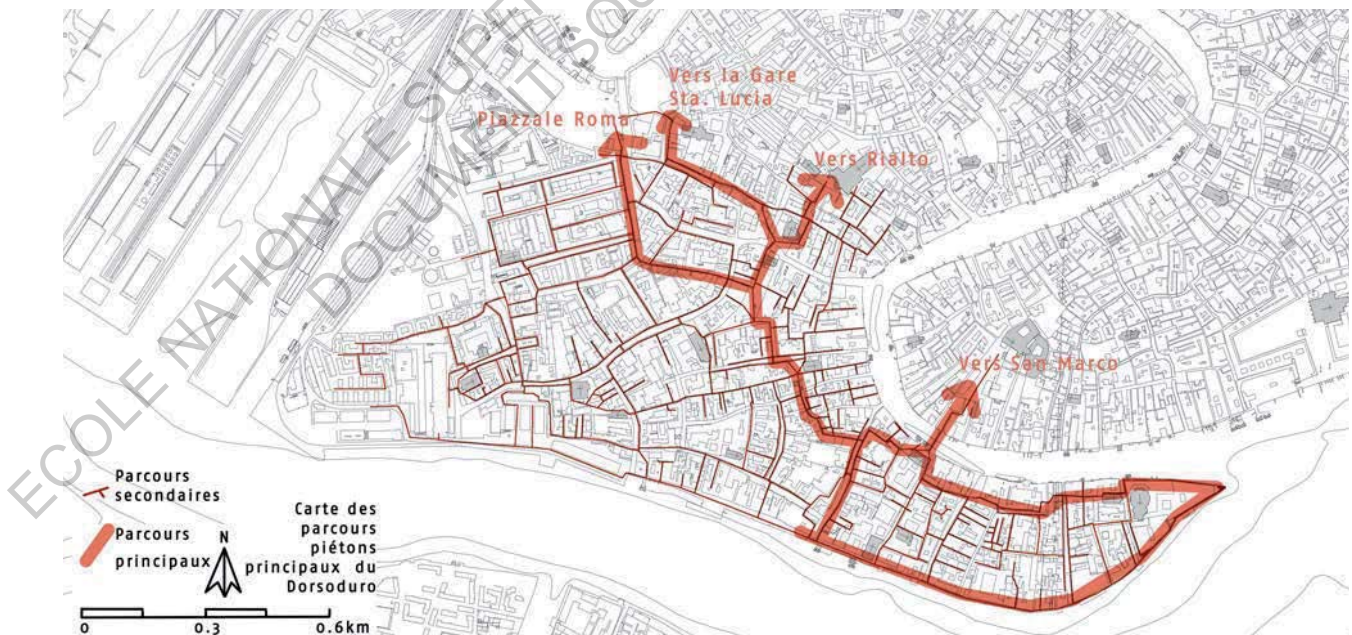
En plus du service des transports public il existe également des compagnies privées, comme le service d'Alilaguna qui permet de relier plusieurs endroits de la ville à l'aéroport, puis également les compagnies de taxis, ou même les gondoles pour les ballades touristiques dans la Sérénissime.



## c-) Les flux principaux

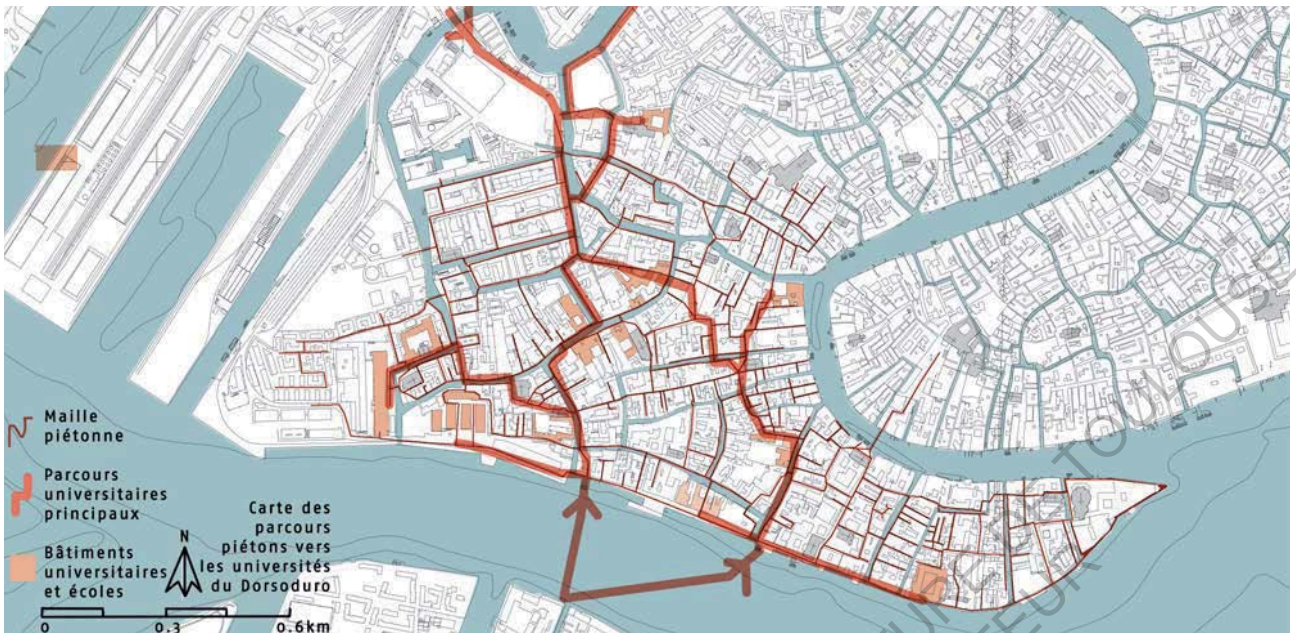
Pour que les bateaux accostent, il y a aussi toujours des poteaux de bois qui sont enfoncés dans le sol vaseux le long des quais et permettent ainsi aux bateaux de stationner en absorbant les chocs que l'eau peut faire quand elle est agitée. Ils forment le long des canaux une sorte de barrière visuelle, participant au paysage de la rue vénitienne. Tous ces éléments aident au bon fonctionnement de la ville et participent à la création de son paysage urbain, marquant là ces lieux de contact entre la terre et l'eau.

La rue vénitienne peut-être bordée par un canal, ou alors elle peut-être un petit corridor de 1mètre 20, ou de deux mètres. Dans son texte « *Je prend Venise à témoin* <sup>12</sup> » Le Corbusier écrit sur la rue de Venise: « *C'est un système cardiaque pur, impeccable. Plus rien n'est étroit. Mais mesurons de quelles dimensions il s'agit: des rues de un mètre vingt, deux mètres ou trois mètres. Une rue de six mètres est vaste! Le pourcentage de terrain réservé à la circulation est au minimum. Les places sont des réservoirs imposants, des lacs pour la foule.* » Ces rues sont à l'échelle d'un couloir: longues et longée par des murs qui donnent accès à différentes maisons/pièces de chaque côté. La ville est alors comme une grande maison; une ville à échelle humaine, à échelle du promeneur.



Ici une carte des parcours piétons principaux, souvent touristiques, dans le Dorsoduro

<sup>12</sup>« *La Ville Radieuse* », partie appelée « *Je prend Venise à témoin!* », Le Corbusier, Editions Vincent FREAL, 1964.



Ici une carte des parcours piétons empruntés souvent par le public universitaire dans le Dorsoduro

À Venise le marcheur est roi, il a le monopole du déplacement car les barques elles même ne peuvent pas accéder partout. Pour accéder au Campo Santa Margherita, ou bien à la Galeria dell'Accademia on doit poser sa barque et marcher. Tous les circuits sont faisables à pied. Venise est à la fois très ancienne et très moderne , avec son système de transports: à pied sur terre ou en bateau sur l'eau.

Les itinéraires principaux des piétons se font en direction des points attractifs liés au tourisme en majorité. Comme la Punta Della Dogana, la promenade des Zatterre (avec les stations de *vaporetto*), le musée Guggenheim, le pont de l'Académie qui est le moyen d'aller à San Marco, ou encore en traversant le Campo Santa Margherita pour rejoindre le Rialto, ou aller vers la gare ou la Piazzale Roma. On distingue sur les cartes ci dessus ces itinéraires mis en gras, puis en plus fin nous voyons la maille piétonne du quartier, représentant tous les circuits piétons, empruntés souvent ou pas.

Sur la seconde carte on constate que les itinéraires empruntés en majorités par le public universitaire se complètent partiellement aux itinéraires liés au tourisme, vu précédemment, dans la zone San Barnaba, Campo Santa Margherita, jusqu'à la Piazzale Roma et la gare. Ils se séparent ensuite en direction des différents bâtiments universitaires de Ca'Foscari et de l'IUAV. Ces itinéraires viennent en majorité de la Giudecca où se trouvent des résidences universitaires, et aussi de la gare et de la Piazzale Roma, car beaucoup



## Venise, ville mobile

d'étudiants vivent sur le terre ferme, en périphérie de Venise, comme par exemple Mestre, ou encore dans la ville de Padoue, où beaucoup d'étudiants viennent suivre leurs études à Venise. Enfin, beaucoup d'autres étudiants vivent au centre de la ville, ils empruntent alors les parcours secondaires, liés à la maille piétonne de la ville. Le Campo Santa Margherita est alors un lieu de passage important, concernant tous les flux. Il accueille également beaucoup de zones de pause, comme nous allons le voir plus loin.



Les conditions morphologiques à la mobilité dans le Dorsoduro permettent finalement de se déplacer entre terre et eau, grâce aux transports navigables, ou encore en tant que piéton. Le réseau piétonnier et navigable que Venise s'est construite au fil des siècles permet d'accueillir surtout un certain usage de l'espace public, et participe ainsi à la qualité des échanges interpersonnels des habitants qui vivent entre terre et eau.

*Aquarelle représentant la fondamenta qui va vers les Zattere, on observe la zone piétonne, la zone navigable et enfin les habitations donnant sur la canal.*

## II- Les conditions d'usage de l'espace public dans le Dorsoduro: vivre entre terre et eau

### 1-) Analyse de la qualité des espaces publics du quartier

#### a-) Les places

Dans son ouvrage « L'art de bâtir les villes », Camillo Sitte écrit<sup>13</sup>: « En Italie, selon l'importance et le type de la commune, deux ou trois place principales de ce genre (...) répondent à ces besoins pratiques, la distinction entre pouvoir temporel et le pouvoir spirituel s'expriment également, le plus souvent, dans l'organisation des places. Ainsi se sont formés trois types originaux: la place de la cathédrale (...), la place principale profane (signora) et, la distincte de ces deux premières, la place du marché. »

À Venise, les places n'illustrent pas tout à fait cette analyse de Sitte: chaque place détenant son église, avec la présence d'un marché, et d'une vie sociale très animée sur cet espace public. Par contre l'image de la place appelée « Signora » est quand à elle la Piazza San Marco, qui est le lieu du pouvoir politique à l'époque de la Sérénissime, avec la présence en plus de la basilique San Marco. Ainsi les campaniles des églises s'érigent dans toute la ville, et les églises ne sont que très rarement orientées à l'ouest, comme elles le sont ailleurs, mais en fonction des canaux, et donc ainsi du mur porteur (les murs porteurs sont toujours perpendiculaire au tracé du canal en plan). Elles ne sont pas non plus isolées des autres bâtiments, mais toujours partageant leurs murs de refend avec les bâtiment voisins. Ainsi l'espace de la place est bien plus qualitatif car il est libre. Il n'y a que les puits qui vient s'y poser ponctuellement. Les bâtiments sont aussi mis en valeur de la sorte, car il peuvent être vu depuis une distance plus reculée.

Les espaces les plus ouverts à Venise sont les *campi*<sup>14</sup>, les places. Il y a ensuite les *campielli* qui sont des sortes de placettes, puis les *corte* qui sont des placettes semi-privées, et sont des prolongements de l'intérieur de l'habitat vers l'extérieure en courettes partagées. La plupart des activités de la ville se déroulent dans l'espace public. Sur chaque *campo* on trouve en général un *rio* (sauf si celui ci fut remblayé au siècle dernier), car il représente une infrastructure primordiale pour l'approvisionnement des marchés qui

<sup>13</sup> p. 12 dans le livre « L'Art de bâtir les villes » de Camillo Sitte, éditions de l'Equerre, 1980.

<sup>14</sup> Voir le lexique en annexe pour les mots vénitiennes mis en italique

## Venise, ville mobile

se font sur les *campi*. Puis il y a aussi la *calle*, qui est la rue vénitienne, il y a aussi la *ruga* qui est une rue large avec des boutiques de chaque côté, puis le *ramo* qui est une rue très étroite et souvent sans issue. Puis il y a les *rio terà*, qui sont des anciens canaux, comblés pour être des rues (opération souvent pratiquée au XIX<sup>ème</sup> siècle). Lorsque la rue est bordée d'un canal, c'est alors une *fondamenta*, puis les rues couvertes par un immeuble à l'étage au dessus (passage) se font appelés *sottoporteghi*. Il y a aussi les *rive*, qui permettent aux embarcations d'accoster facilement, quel que soit le niveau de la marée. Certaines *rive* furent dessinées avec un projet architectural important, comme par exemple celle de *Santa Maria Delta Salute*. Pour que les bateaux puissent accoster, il y a toujours des poteaux de bois enfoncés dans le sol boueux (les *bricole*) et permettant ainsi aux bateaux de stationner en absorbant les chocs que l'eau peut faire lorsqu'elle est agitée. Ils forment le long des canaux cette sorte de barrière visuelle.



Tous ces éléments aident au bon fonctionnement de la ville et participent à la création de son paysage urbain, afin de lier la terre et l'eau.



Carte des différents campi et campielli du Dorsoduro en rouge.



## Venise, ville mobile

Dans une ville comme Venise dans laquelle la place est précieuse, elle ne peut s'étaler, on apprend à se partager les espaces ouverts que forment les places et cela vient renforcer le sentiment d'appartenance à une communauté. Le fait de vivre l'espace public en promiscuité avec les autres, de retrouver les même habitants du quartier sur la place San Barnaba dans le Dorsoduro par exemple, de croiser tous les jours les même personnes dans la rue en étant toujours piéton permet de créer des liens sociaux plus facilement. Cette promiscuité renforce donc le sentiment d'appartenance à un groupe, à une vie de quartier

Le campo est l'endroit le plus public qui soit à Venise. Public et privé se mélangent et cohabitent, les évènements sociaux se partagent dehors, mais aussi les évènements privés. Par exemple sur le campo Santa Margherita on y fait son marché, on y communique avec les voisins, on peut s'y restaurer, il y a même des concerts organisés de temps à autres ou des manifestations publiques.

Les personnes dont les habitations donnent sur le campo y vivent aussi, n'hésitant pas à sortir une chaise pour la mettre à l'extérieur afin de profiter du soleil, ou encore laisser ses enfants jouer sur le campo (en dessinant des marelles et autres jeux avec des craies sur les pavements en trachyte, ou en jouant au foot, autres jeux collectifs,...) tout en les surveillant depuis la fenêtre, en les appelant lorsqu'il est l'heure de rentrer. La vie y est simple. La plupart des habitations n'ayant pas de jardin ou de grands espaces extérieurs, la ville devient le jardin ou la cour de chacun.

Sur les divers *campi* on y trouve toujours un *rio* afin de décharger les marchandises des restaurants et commerces (sauf si celui ci fut comblé pour en faire une rue, comme le *rio terà* reliant le canal au Campo Santa Margherita par exemple). On y trouve des boutiques et des restaurants, placés généralement le long des cotés du campo afin d'être sur les chemins de potentiels consommateurs.

Un habitant du Dorsoduro à la retraite m'avait confié que lorsqu'il était petit il était toujours dehors, sauf quand il était à l'école. Le campo était l'endroit où se passait la vie de chacun, que ce soit le matin ou le soir<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> Pour l'enquête réalisée auprès des usagers du Dorsoduro, voir en annexes.

## Venise, ville mobile

Chacun peut profiter de ces espaces ouverts dans la ville, que ce soit les *campi* ou encore sur les marches de débarcation des fondamenta (les quais) ou devant un monument, où l'on peut grignoter quelque chose, ou encore lire un livre au soleil, dessiner, ou tout simplement observer le rythme des vagues sur le canal créé par un bateau. Sur ces espaces que l'on emprunte chaque jour, on croise toujours un visage connu, le temps de discuter de la pluie et du beau temps, les commerçants du quartier reconnaissent leurs clients réguliers et les saluent dans la *calle*, quelqu'un ira aider la voisine un peu âgée à traverser le pont... beaucoup de vie ordinaire et sociale.

Il n'y a pas de marquage de classes sociale dans la ville non plus. Ceux habitant dans les palais empruntent des petites portes dans les *calle* ou *campielli* pour accéder à leur habitation, la belle entrée se faisant par le canal.



L'entrée des habitations se fait aujourd'hui par la rue et non plus par le canal. Mais les façades sont toujours tournées vers celui-ci.

Ainsi depuis le point de vue de la rue il semble une certaine égalité sociale. Le dimanche on ne quitte pas la ville non plus, comme dans les autres villes où l'on

a tendance à partir à la campagne pour se promener. À Venise on part explorer la ville et sa beauté. Venise est une ville qui peut être simple, intimiste et en même temps monumentale et merveilleuse.

b-) Etude du Campo Santa Margherita

Le Campo Santa Margherita est la place la plus importante dans le quartier du Dorsoduro. Elle est très étendue et aussi toujours très fréquentée. La journée on y retrouve tout type de population. Du fait de la présence de nombreux bars et restaurants elle est très attractive.

Elle est un des points de pause les plus important du quartier. Le soir elle est en majorité fréquentée par les étudiants car il y a de nombreux bars ouverts tard et les universités sont également proches de cette place. Tous ces petits restaurants sont ouverts du matin au soir et ne désemplissent jamais. Un marché au légumes et au poisson se tient en son centre tous les jours, sauf le dimanche.

On constate sur les cartes présentes ci dessous que la place est complètement cernée par les restaurants et commerces, offrant ainsi au marcheur un endroit de pause. Il y a

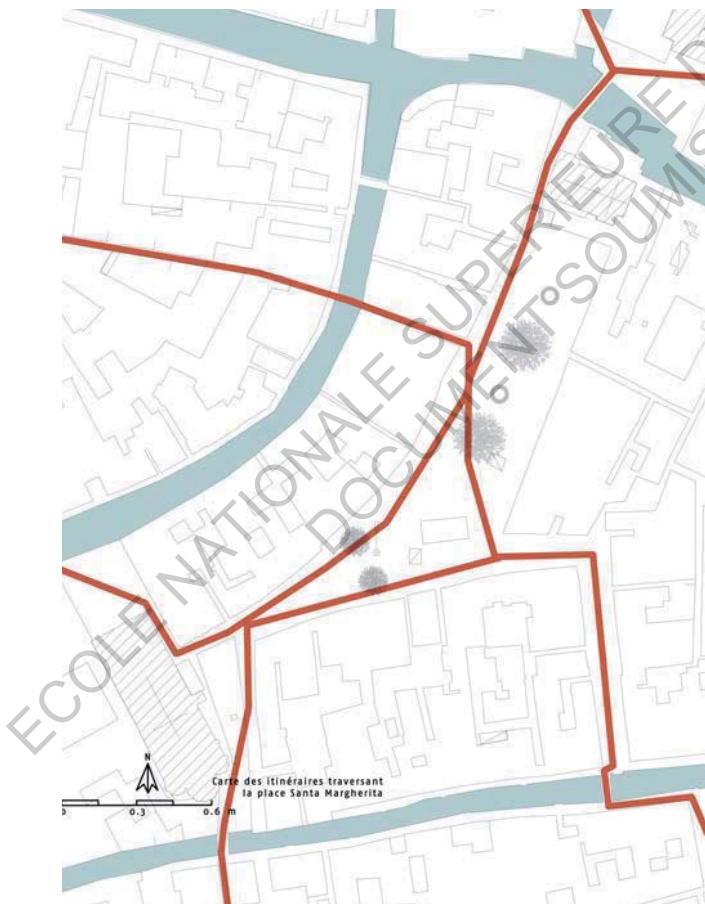
également des bancs, et quelques arbres.

Cela favorise toujours l'attractivité de la place. Il y a beaucoup de zones où l'on peut s'asseoir, comme les terrasses de cafés ou les bancs publics, mais encore des zones informelles comme le rebord des puits, autour du petit monument, et sur les quais en bordure de canal, aux abords de la place.

Sur la carte ci contre on retrouve les itinéraires empruntés principalement, traversant la place.

Les habitudes des habitants sont de prendre généralement un café le matin en terrasse, avant d'aller travailler. Les voisins et amis s'y retrouvent et échangent avant

la journée. Puis à midi beaucoup mangent en terrasse également, on y voit des touristes et des habitués. Dans l'après midi ce sont les enfants sortis de l'école qui ont le monopole

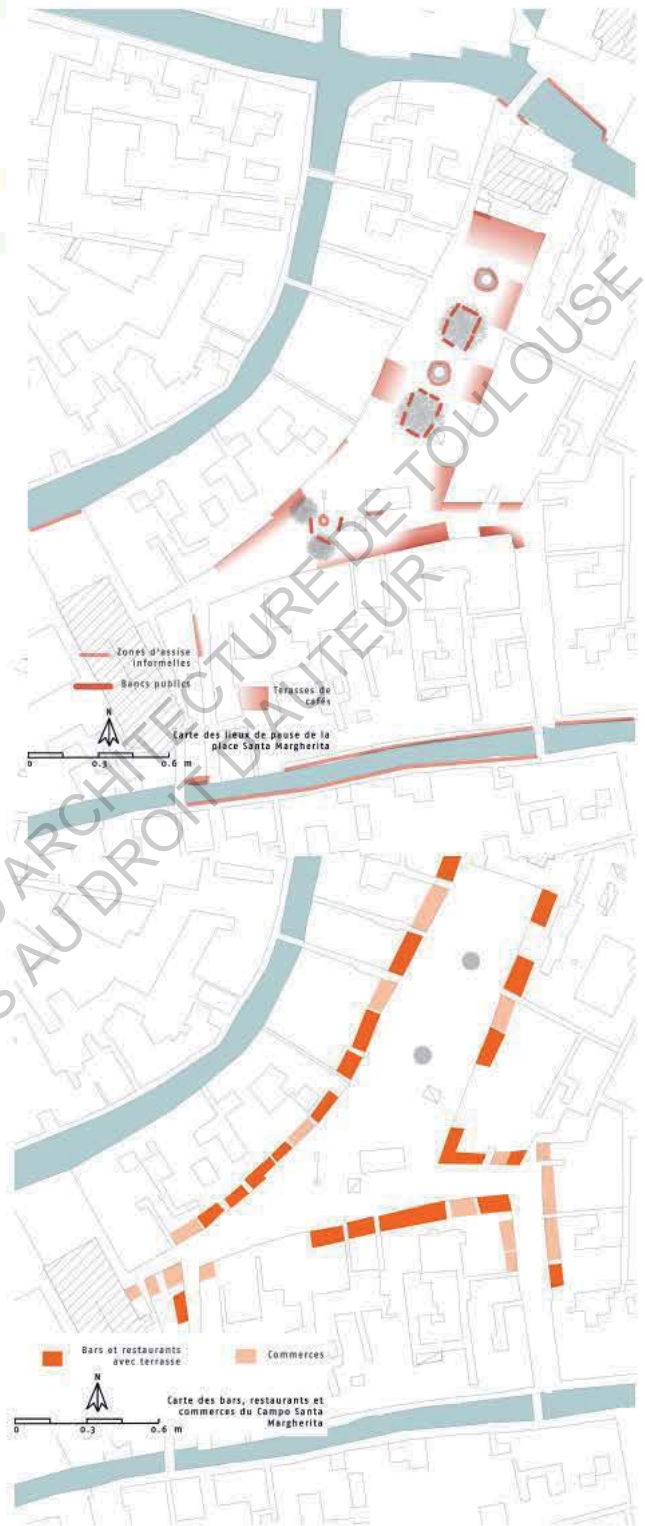


de la place, y installant un terrain de foot, ou dessinant des marelles, jouant à cache cache; ils y passent leur temps avant de rentrer chez eux. Leur famille (parents ou grands parents) s'installent sur les banc ou en terrasse de café et profitent de discuter tous ensemble.

Sur la carte ci contre on retrouve les différents lieux de pause de la place et ses alentours.

Puis en début de soirée c'est au tour des étudiants de venir s'installer sur la place, ou aussi aux touristes cherchant un restaurant. La nuit est occupée par les étudiants faisant la fête, les évènements organisés par la ville ou les universités pour les étudiants se passent toujours sur le Campo Santa Margherita. Cette place offre un grand espace dégagé, chose rare dans Venise; on y place aussi de temps en temps une scène pour un concert en plein air ou pour des manifestations d'habitants du quartier.

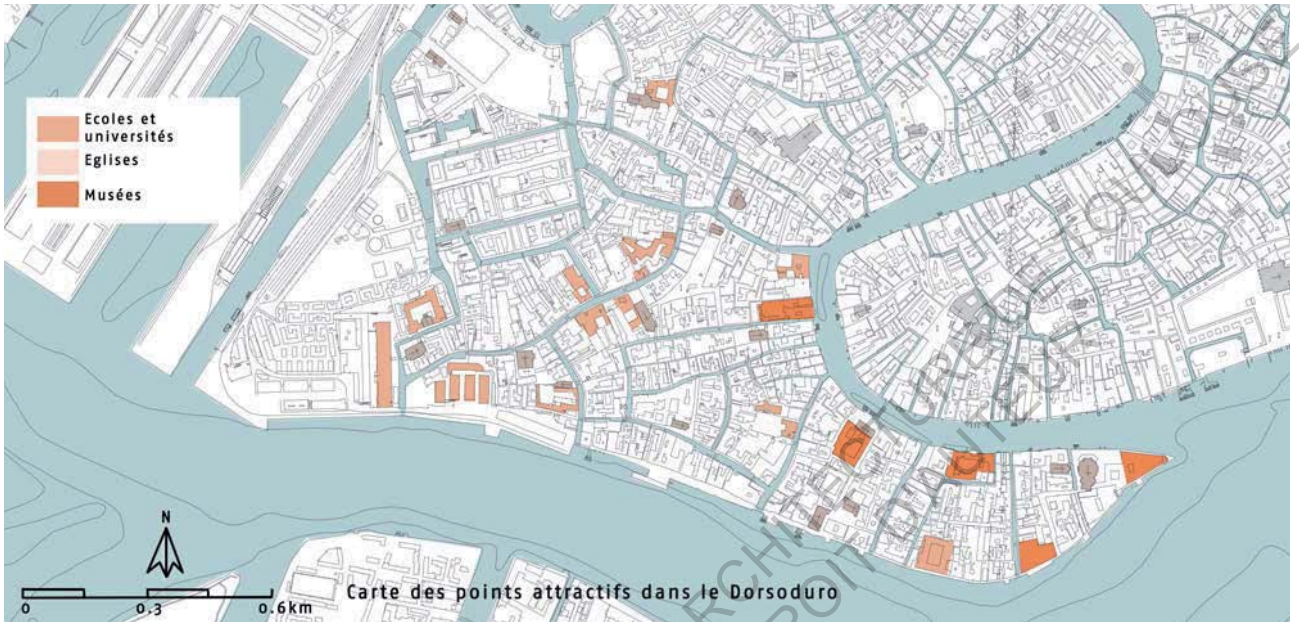
Sur la carte ci contre on retrouve les bars et restaurants possédant une terrasse sur la place, ainsi que les commerces.





## 2-) Analyse des conditions de la mobilité aujourd'hui dans le Dorsoduro

### a-) Les points attractifs du quartier



Ci dessus la carte des points attractifs du Dorsoduro

Dans ce quartier nous trouvons des points d'attraction, passages obligés, pour les touristes, comme par exemple le musée Guggenheim, l'*Academia*, la Fondation Pinault à la *Punta Della Dogana*; mais également beaucoup d'églises, comme il y en a tant à Venise. Il est d'ailleurs unique d'entendre résonner le son des cloches des campaniles de ces églises chaque heure et demi-heure dans les calle ou sur les campi de part et d'autre de la ville. Ces églises étant nombreuses, il n'en est pas moins des écoles, collèges, lycées et universités. Le siège et de nombreux bâtiments de l'Université de Ca'Foscari se trouvent essaimés dans le Dorsoduro, ainsi que les bâtiments principaux de l'IUAV (Istituto Universitario di Architettura di Venezia), qui abrite les étudiants d'architecture, de design et de mode.

Ainsi tout autour des bâtiments universitaires, beaucoup de cafés et de bars où les étudiants prennent leurs repas de midi, ou encore le traditionnel *spritz* à la sortie des cours. Ces points sont des zones d'échanges dans l'espace public, car les locaux étant petits à Venise, tout se passe dehors, même l'hiver.



## Venise, ville mobile



Sur les places on constate souvent que les zones traversées par les piétons pour rejoindre des rues adjacentes ont un dallage différent du reste de l'espace de la place. Ce dallage forme la continuité de la rue dans un espace ouvert, et indique ainsi au passant la direction à prendre pour rejoindre l'autre rue principale. Le reste du pavage étant traité différemment, il induit une occupation de l'espace différente: un endroit où rester sur la place (bar, restaurant, marchés...). Le matériau ne change pas, mais seulement la mise en place de ces dalles de trachyte gris vert. Sur les documents ci-contre on discerne le dallage composé différemment selon l'usage dans l'espace public. La photo est prise sur le Campiello di San Sebastiano, et l'aquarelle représente le Campiello Mosca. Cela indique de manière plutôt claire la direction des flux principaux empruntés dans ces espaces, et le traitement de sol possible dans un espace public, fractionnant et répartissant ainsi les usages.

Malgré tout, Venise manque d'infrastructures publiques pour ses habitants, il n'y a plus qu'un hôpital dans le centre de la ville, qui se trouve au nord du Cannareggio. Les autres hôpitaux sont sur la terre ferme. Il y a aussi peu de piscines municipales, seulement à la Giudecca. En demandant à un habitant du Dorsoduro ce qu'il n'aimait pas à Venise, il répondit: « À Venise il manque beaucoup de chose pour les habitants, il n'y a pas assez d'écoles et de piscines pour les enfants. À mon époque on se baignait dans le canal l'été, mais aujourd'hui c'est trop pollué. Et puis il n'y a pas assez d'hôpitaux, et d'ambulances. Parfois on peut attendre 45 min pour qu'une ambulance arrive, comme ce sont des bateaux assez grands ils ne passent pas sous tous les ponts, et il y a beaucoup de trafic... Le mieux c'est que quelqu'un nous y emmène en barque directement. Mais à part cela j'aime tout à Venise. » Cet habitant était âgé, et c'est un réel problème que de ne pas pouvoir être pris en charge par une ambulance rapidement, il en va de même pour les pompiers ou la police, mais pour les autres quartiers car le commissariat et la prison se

trouvent dans le Dorsoduro, au nord de l'IUAV, et les pompiers également, juste à côté de Ca'Foscari.

#### b-) Les usages

Les marchés sur les campi (ou même sur le canal) se font tous les jours sauf le dimanche, et le lundi pour le poisson (les pêcheurs ne pêchant pas le dimanche). Différents stands se tiennent sur les places, de manière plutôt éparpillée.

*Ci contre le marché aux poissons du Campo Santa Margherita*



Mais le marché le plus important et le plus célèbre de la ville ne se trouve pas dans le Dorsoduro mais au Rialto. C'est là que l'on peut trouver les meilleurs produits de la ville,

et c'est le seul marché à posséder des halles pour l'accueillir. Dans son récit « *Ma fuite des prisons de Venise* <sup>16</sup> », Giacomo Casanova décrit le marché du Rialto du XVIII<sup>e</sup> siècle: « (...) j 'ai quitté l'Erbaria pour aller me coucher. Cette Erbaria est un endroit sur un quai du grand canal attenant au pont de Rialto, qui s'appelle ainsi parce que c'est le marché aux herbes, aux fruits et aux fleurs. Les hommes et les femmes galantes qui ont passé la nuit dans les plaisirs de la table ou dans les fureurs du jeu ont l'habitude d'aller y faire un tour de promenade avant d'aller se coucher. (...) On va dans l'Erbaria plus pour se faire voir que pour voir (...). Le jour commence alors, mais personne n'a l'air d'en convenir: c'est la fin du précédent. » Aujourd'hui les usages des marchés vénitiens ont changé depuis le siècle de Casanova, mais est resté celui d'y rencontrer des gens que l'on connaît, pour échanger autour de recettes de cuisine, des dernières nouvelles de la ville ou du temps qu'il fait.

Un autre point de marché assez célèbre pour son originalité vénitienne est quand à lui dans le Dorsoduro, il s'agit d'une barque faisant marché/boutique de fruits et légumes , ouverte toute la journée jusqu'à ce qu'il ne reste plus rien, elle se trouve au niveau



<sup>16</sup>« *Ma fuite des prisons de Venise* », Giacomo Casanova, éditions Lineadacqua, 2015; p 17

du Ponte dei Pugni, a côté de la place San Barnaba. Les vénitiens s'y rendent avec plaisir et bavardent toujours devant cette barque.

Un autre point de ralliement dans l'espace public, important, mais dont on ne parle pas dans les guides touristiques sur la Sérénissime, c'est le ramassage des poubelles. Chaque *sestiere* s'occupe différemment de ce système de récolte auprès des habitants.

Depuis octobre 2016 le Dorsoduro a mis en place un nouveau système afin d'éviter au maximum que les habitants laissent leurs sacs poubelles devant leur porte (il n'y a pas de containers dans la ville, à cause des rats déjà très présents), ceci ne mettant pas en valeur la ville et attirant également mouettes et pigeons qui venaient éventrer ces sacs.



Carte informative des point de collecte des poubelles à l'attention des habitants du Dorsoduro, réalisée par l'entreprise VERITAS.

Ce système consiste à apporter soi-même ses poubelles (après tri sélectif) directement à la barque-poubelle ou bien d'attendre qu'un employé de l'entreprise Veritas (responsable des poubelles à Venise) vienne les récupérer directement dans les maisons des habitants. Ainsi nous pouvons voir sur la carte (source: site internet de Gruppo Veritas) les points où les habitants se retrouvent le matin pour déposer leurs déchets. Ces points de récolte se situent sur des canaux assez important pour accueillir cette barque-poubelle qui est assez



grande et qui doit stationner 3 à 4 heures, sans gêner pour autant le trafic navigable habituel. Ainsi les mouettes et les rats sont moins attirés par les débris et sont donc moins présents dans le paysage urbain. La ville semble plus propre et plus accueillante. Les habitants se plaignent souvent des poubelles qui peuvent pulluler dans la ville, attirant ainsi les mouettes: « *Je n'aime pas les poubelles dans les rues, qui sont laissées par les touristes et dont les mouettes s'emparent.* »

La ville possède beaucoup de fontaines d'eau potable gratuite un peu partout. Il est possible de s'y arrêter de manière assez régulière. Autrefois il y avait les puits où les gens se retrouvaient pour puiser leur eau. Sur les campi on trouve aujourd'hui toujours au moins un puits public qui aidait à résoudre le problème de l'approvisionnement en eau de la ville. Ce puits vénitien est une structure souterraine constituée d'une grande citerne construite en brique, rendue imperméable à l'eau de la lagune grâce à un enduit spécifique et des couches d'argile.

Avant d'entrer dans la citerne, l'eau de pluie passe dans des *cassoni* (des petits réservoirs qui se trouvent sous le dallage de la place), où elle y est filtrée une première fois. Puis elle est à nouveau filtrée en passant par du sable qui se trouve au fond de la citerne. Le puits est toujours surélevé par rapport au campo, évitant ainsi le danger de l'*acqua alta*. Ces puits décorés, ou épurés, constituent un élément important du paysage urbain vénitien. Venise comptait 180 puits publics et 6 602 puits privés.



Carte répertoriant les fontaines d'eau potable publiques dans le Dorsoduro

Aujourd'hui il est bien évident que ces puits ne sont plus utilisés, par mesure d'hygiène. Mais les fontaines sont bien utiles lorsqu'après une longue marche, les piétons puissent s'y désaltérer. Les vénitiens possédants beaucoup de chiens et de chats, on retrouve presque toujours des petits bols au pieds de ces fontaines dans lesquels les animaux peuvent boire eux aussi.

Ces fontaines coulent en continu, le bruits qu'elles produisent participent réellement au paysage urbain sonore de Venise. Sur la carte ci dessus on y retrouve répertoriés les différents points publics d'eau potable dans le quartier du Dorsoduro. On en trouve dans toute la ville.

### c-) Les espaces de débarquement

Les *fondamente* sont souvent restaurées car les *masègni* faits en trachyte, se retrouvent abîmés peu à peu par la corrosion due au sel apporté par les marées hautes. S'ils n'étaient pas changés régulièrement cela mettrait en péril la sécurité de la circulation dans la ville. L'eau de pluie et celle des marées y stagnerait également.



Carte répertoriant les espaces de débarquement dans le Dorsoduro

Actuellement, la ville tente de surélever la partie des pierres d'Istrie afin de limiter la marée sur la chaussée, tout en tentant de respecter le patrimoine architectural. Ce projet est mis en oeuvre en surélevant ces pierres par en dessous pour ne pas altérer l'aspect original du



## Venise, ville mobile

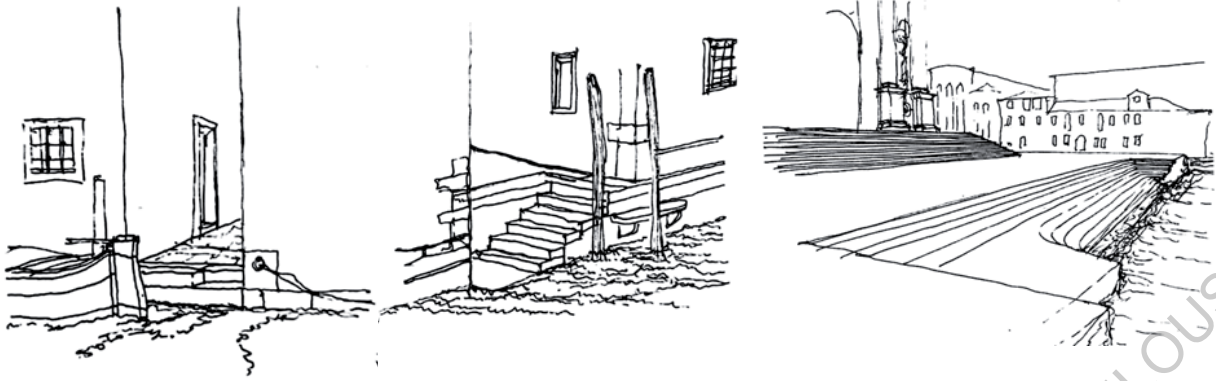
revêtement du quai. Ce projet de surélévation des quais concerne les zones les plus basses de la ville pour arriver à avoir un niveau de +120 cm au dessus du niveau de la mer sans toutefois gêner le niveau des accès aux habitations et aux espaces publics.



Sur les photos ci-dessus, on refait le revêtement de sol sur la fondamenta, et une scène quotidienne d'un bateau de livraison débarquant sa marchandise sur la fondamenta.

Ponctuellement, au niveau des fondamenta nous trouvons les *rive* : emmarchements reliant le canal à la zone piétonne qui permettent l'embarcation dans les bateaux et le chargement/déchargement de marchandises, quel que soit le niveau de la marée. Ces *rive* descendent perpendiculairement ou parallèlement à la fondamenta, elles offrent aussi une assise aux piétons qui souhaiteraient se reposer pour profiter d'une lecture au soleil ou pour papoter avec des amis. Certaines *rive* furent dessinées avec un projet architectural important, comme par exemple celle de Santa Maria Della Salute. Cela forme un élégant et utile élément architectural de la ville en s'étalant au dessous du niveau de l'eau, toujours réalisé en pierre d'istrie car ce matériau ne se détériore pas au contact direct de l'eau. Ci dessous des exemples de *rive*, publiques ou privées.





Ci dessus des dessins de divers exemples de rive, ou espace de débarquement. <sup>17</sup>



Ci dessus une photographie d'installation de bricole, les mats qui servent aux barques pour s'amarrer.

Les conditions d'usage de l'espace public dans le Dorsoduro témoignent d'une manière de vivre entre terre et eau unique. Cependant un certain nombre de problèmes surviennent quand à cette façon de vivre l'espace public, comme des problèmes liés à la nature du site, ou encore aux déplacements et au tourisme. Résister entre terre et eau est toujours un défi aujourd'hui, et dont chacun doit se soucier pour le devenir de la ville.

<sup>17</sup> « Venise est une ville », Franco Mancuso, Editions conférences, 2015,

### III- Les problèmes et perspectives des conditions de déplacement dans le Dorsoduro: résister entre terre et eau

#### 1-) Les marées dans le Dorsoduro

##### a-) L'acqua alta: les hautes eaux

Les épisodes d'acqua alta posent un problème singulier à la mobilité. Les vénitiens sont habitués à ces épisodes qui surviennent régulièrement dans l'année, surtout à l'automne ou au printemps. Il s'agit de grandes marées qui inondent d'abord le quartier de San Marco (le plus bas de la ville) puis le reste de la ville. Le problème majeur avec la lagune est provoqué par le phénomène des marées. Mais qui n'est pas vénitien est toujours stupéfait de voir comment les habitants sont habitués à vivre avec le phénomène de l'acqua alta (considéré comme marée haute le niveau de l'eau dépassant 110 cm du niveau de la mer) et qui arrive en moyenne 40 jours par an.

Dans le Dorsoduro ce sont les Zattere, ces quais au sud le long du canal de la Guidecca qui sont vite inondées. Un habitant du Dorsoduro, à la question « Qu'est ce que vous aimez le plus à Venise ? » m'avait répondu: « *Les acque alte! C'est la chose la plus amusante à Venise, car pour se déplacer on est obligés de marcher dans l'eau!* »

L'administration communale, préparée au phénomène, a mis en oeuvre toute une série de moyens pour limiter les désagréments aux usagers. Quand les prévisions indiquent l'arrivée de l'acqua alta, on peut entendre dans les rues ou sur les *campi* des sirènes lancées pour prévenir les habitants. Il y a également des applications pour smartphones qui indiquent le niveau de l'eau ou encore un service de sms envoyés aux résidents par l'administration.

Puis sont mises en place des passerelles dans les rues les plus empruntées, ou vers les embarcadères de *vaporetti*. Le désagrément inévitable est surtout provoqué par la suppression ou la déviation de certaines lignes de bateau, dues à l'impossibilité de passer sous certains ponts quand l'eau monte. Mais la majeure partie des parcours reste cependant garantie. Ce désagrément ne dure que quelques heures, sauf cas exceptionnels.



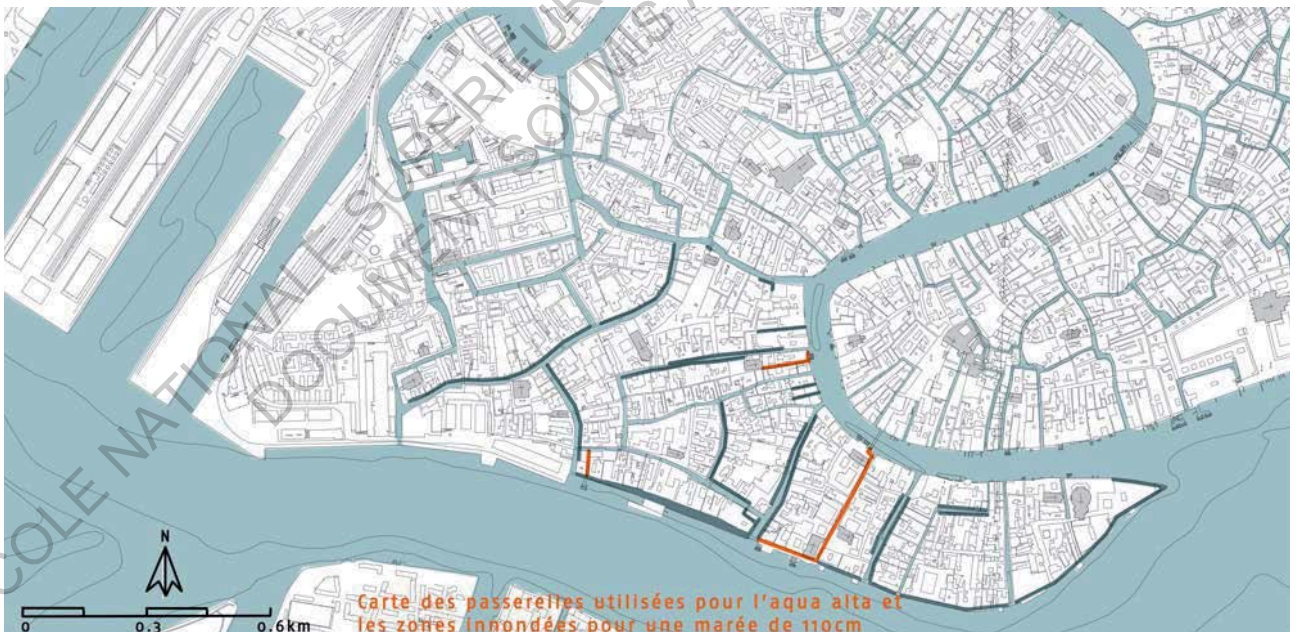
Photo ci-contre: les livreurs ne chôment pas malgré l'acqua alta  
Novembre 2016



Mais à quoi est dû le phénomène de l'acqua alta? À une combinaison de trois facteurs: le vent de Scirocco, l'attraction lunaire et le

mouvement des eaux dans l'Adriatique qui forme une sorte d'onde longue qui va et vient le long des côtes.

Il faut souligner aussi que juste une partie de la ville est inondée lors de l'acqua alta, surtout la Piazza San Marco qui est à un des niveaux les plus bas de la ville. Les *acque alte* qui paralysent la ville sont très rares, avec 110cm de marée haute il n'y a que 14% de la ville qui est inondée, avec 120cm il y a 29% et 130cm / 43%... Cela veut dire qu'il n'y a que quelques centimètres d'eau dans les rues inondées, et la partie la plus basse se retrouve maximum sous 40 cm d'eau.



Ci dessus une carte représentant en bleu foncé les zones piétonnes inondées (pour une marée de 110cm) et les passerelles mises en places pour la circulation en orange.

Lors des mois d'octobre, novembre et décembre se concentrent 75% des *acque alte* de l'année, c'est donc un phénomène typiquement automnal. Les marées hautes

## Venise, ville mobile

exceptionnelles dépassent les 140 cm ,alors 54% de la ville est inondée et se retrouve paralysée. Cela arrive en moyenne tous les 4 ans. La dernière plus grande *acqua alta* date de 1966 ,l'eau était montée jusqu'à 194 cm provoquant beaucoup de dégâts. Au mois de novembre 2017, l'eau est montée jusqu'à 128cm, il était impossible de marcher dans certaines zones, même avec les bottes, ou encore d'emprunter les passerelles fournies par la municipalité, celles-ci étant trop basses, se mettant par la suite à flotter et donc à représenter un danger pour les piétons.

Dans son livre « *Venise est un poisson* », Tiziano Scarpa nous raconte ses souvenirs de la crue de 1966, encore très présente dans l'esprit des vénitiens, ainsi que les habitudes lors de ce phénomène: « *Avec moins d'un mètre de dénivellation, beaucoup de zones sont déjà sous l'eau. Il y a émergence grave au-delà d'un mètre dix. Dans la terrible nuit du 4 novembre 1966, en rentrant de son travail, mon père a du revenir à la maison à la nage. Les sirènes qui sonnaient l'alarme durant les raids aériens de la seconde guerre mondiale sont restés au sommet des clochers. Maintenant, elles signalent les incursion marines quand la marée haute monte et te réveillent à cinq ou six heure du matin. Les habitants endormis fixent les cloisons d'acier devant leurs portes, dressent de petites digues dans les encadrement en métal sertissant de joints caoutchouteux les huisseries des maisons. Il faut même protéger les fenêtres des rez-de-chaussée qui donnent sur des canaux gonflés d'eau: le plus souvent il n'y a rien à faire, l'eau jaillis des bouches d'égout, des fissures du sol, attaque les meubles, pourrit les murs, effrite le travail des peintres en bâtiment. Les commerçants courent pour mettre en marche les pompes hydrauliques, ils enlèvent en toute hâte leurs marchandises des étagères le plus basses: il y a quelques années, après une marée haute très forte, je me souviens des étals improvisés devant les magasins pour brader des chaussures hors d'usage, abimées par la crue. »*



Photos de la crue du 4 Novembre 1966 (source: <https://www.caffeflorian.com/en/gallery/exhibition-november-4th-1966-venice>)

b-) Les marées basses exceptionnelles

Il arrive parfois que la marée soit également trop basse pour permettre aux bateaux de circuler. Il n'y a alors pas de problèmes de circulation piétonne, mais le reste du trafic reste arrêté. Ces épisodes arrivent très rarement, le dernier est arrivé le 29 et 30 décembre 2016. Le niveau de l'eau était à 66cm sous la mer. Cet épisode alarmant a considérablement bloqué la mobilité dans l'ensemble de la ville, ne rappelant que trop bien que sans la lagune, la ville se retrouve paralysée, et que le réchauffement climatique crée de réels problèmes à Venise, dans la vie quotidienne des habitants.



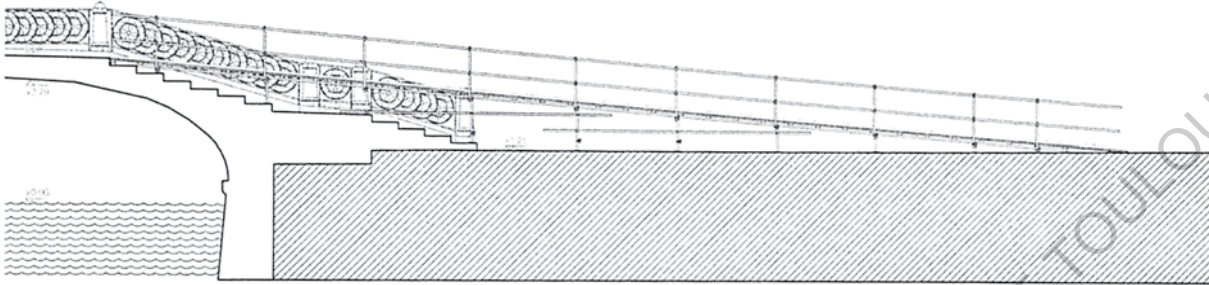
2-) Les personnes à mobilité réduite dans le Dorsoduro

a-) Les dispositifs techniques mis en place par la municipalité

À Venise il y a un seul moyen de locomotion pour pouvoir aller partout, avec des circuits obligatoires qui sont les passages sur les ponts. De ce fait elle exclut une partie de l'humanité différemment mobile, qui se trouve alors au bas d'un pont, dans une dépendance totale. Il existe des applications mobiles pour les handicapés afin qu'ils



découvrent quels seront les circuits accessibles par les ponts munis de rampes, il y en a peu à Venise.



Section of the temporary ramp.

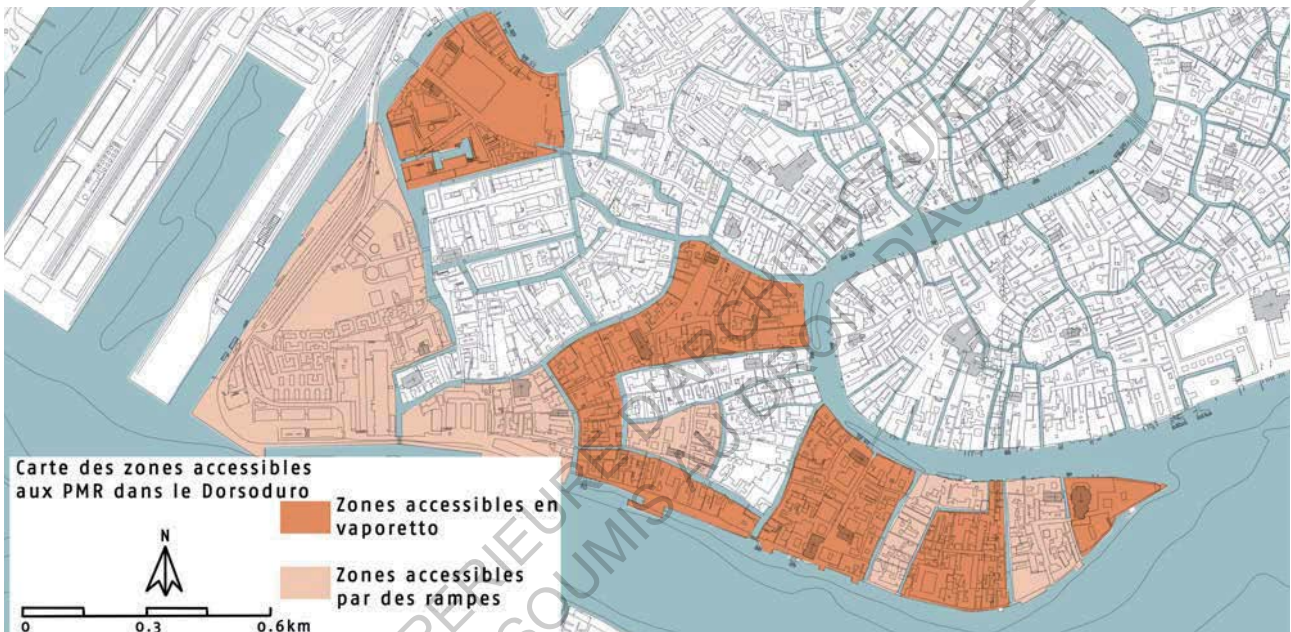
*Ci dessus une coupe d'un pont sur les Zattere avec sa rampe accessibilité (source: « Eléments Of Venice »p.252 de Giulia Foscari, Lars Müller Publishers, 2014)*

Les italiens sont très sensible aux situations de handicap mais le gouvernement développe moins d'aide pour les gens atteints de handicap qu'en France. Les aides de l'Etat sont assez rares, ce sont donc les familles, les gens qui aident directement (il leur est accordé la gratuité des entrées dans les musées, concerts spectacles gratuits pour leur accompagnateur également, les places de parking dédiées...).

À Venise se déplacer est difficile pour une personne en fauteuil roulant, une personne âgée en déambulateur ou une famille avec une poussette, le passage des ponts se fait souvent avec l'aide des autres citoyens. Cependant la ville a mis en place des ponts aménagés où la personne n'aura pas besoin de l'aide de quelqu'un d'autre, il existe en tout 12 itinéraires qui permettent d'éviter les ponts non aménagés, en prenant le vaporetto souvent. Ils peuvent être gratuitement téléchargeables ou même être envoyés par la poste pour les personnes qui ne possèdent pas d'imprimante, ce service de la ville s'appelle « Città per tutti ». Les vaporetti sont tous accessibles, l'utilisation de la gondole en fauteuil roulant étant assez dangereuse lors de l'embarquement... mais possible.

b-) Les zones accessibles du quartier

Les ponts aménagés pour faciliter le passages de personnes handicapées se situent dans les zones stratégiques pour visiter la ville, ce sont souvent des rampes mises en place sur une partie du pont. Il faut donc beaucoup de place de part et d'autre du pont ou le long de la fondamenta, pour mettre en place ces rampes. Sur d'autres pont il existe des petits ascenseurs , ou alors un système de bande en bout de marche (contraste entre le trachyte et la pierre d'Istrie qui facilite l'accessibilité aux malvoyants).



*Ci dessus une carte des zones accessibles aux personnes à mobilité réduites dans le Dorsoduro.*

Venise étant constituée de 121 îles reliées par 435 ponts, il paraît donc compliqué en premier lieu de la visiter en fauteuil roulant, avec une poussette ou alors encombré de valises ou de sacs de courses... Mais 70% de la ville est accessible à tous, comme on peut le voir sur la carte pour le quartier du Dorsoduro.

Ce problème est presque insoluble, les rampes mises en place par la ville furent installées dans tous les endroits susceptibles de pouvoir les recevoir, les autres ponts n'ayant pas le recul nécessaire par rapport aux bâtiments existants pour pouvoir avoir ces rampes. Les ascenseurs coûtant cher et ne fonctionnant que très peu, il est difficile pour les personnes en situation de handicap physique de traverser ses ponts de façon indépendante.

Pour les autres parcours ils se retrouvent donc dépendants de la solidarité, du savoir-être et du bon vouloir des autres piétons pour les aider à franchir les ponts. On peut alors y

trouver, dès lors que l'on se place du côté de la personne handicapée, sur fauteuil, une sorte de totalitarisme peut-être, en tous cas une ville non-inclusive pour le moins.

Venise est donc une ville paradoxale. Effectivement la piétonnisation peut rendre l'homme plus libre mais peut aussi l'emprisonner davantage. Il se rapproche de son état de marcheur primaire ce qui est une bonne chose à priori, mais s'il n'a pas le choix de ses moyens de locomotion, cela peut devenir une contrainte. Il est donc également assigné à certaines rues (impasses non signalés... obligation de faire demi-tour...), dépendant de la présence des ponts imposés par la présence des canaux qui stoppent net le déplacement piétonnier et aussi victime du manque de signalétique.

### 3-) Le tourisme de masse

#### a-) La forte densité humaine dans les espaces publics

Le tourisme de masse, rendant l'occupation de l'espace public et la fluidité des déplacements de ses utilisateurs est évidemment problématique.

Le centre historique de la ville offre beaucoup d'emplois, mais beaucoup de gens vivent à Mestre car il est difficile de trouver un logement à Venise, la plupart des appartements étant transformés en hôtel ou loués pour les séjours touristiques.

Venise est devenu un produit, les touristes sont souvent étonnés que Venise soit une ville, certains osent demander à des employés municipaux présents dans les rues : « À quelle heure ferme Venise ? Par où est la sortie? »<sup>18</sup> comme si la ville était un parc d'attraction culturel. Le touriste d'aujourd'hui vient à Venise en chasseur d'images, en consommateur de culture et d'histoire.

On peut observer cela par exemple à Las Vegas où une Venise imaginée a été recrée en carton-pâte, où l'on peut faire un tour de gondole sur une piscine. « *Le « monde-vérité », nous l'avons aboli : quel monde nous est resté ? Le monde des apparences peut-être ?... Mais non ! avec le monde-vérité nous avons aussi aboli le monde des apparences !* »

---

<sup>18</sup> On peut le voir dans le documentaire « Venise, Barcelone, Dubrovnik : les ravages du tourisme de masse » Documentaire allemand de Antje Christ, 52 min, 2016, qui fut diffusé sur la chaîne Arte au printemps 2017.



## Venise, ville mobile

écrivait Frederich Nietzsche en 1908 dans « *Le crépuscule des idoles*. » Cette phrase peut illustrer Venise et ses copies d'aujourd'hui qu'elles soient à Las Vegas ou les copies chinoises que l'on retrouve dans les magasins sur les circuits touristiques.

Beaucoup voient en Venise une sorte de relique du passé, comme un tableau de Canaletto en tri-dimension mais Venise est une ville bien réelle et moderne avec ses habitants et infrastructures. Ils furent 30 millions de visiteurs en 2016<sup>19</sup> à arpenter la ville, soit la moitié de la population italienne, avec les mêmes droits que les vénitiens. C'est peut-être aussi là que Venise est considérée comme moderne, car elle est une ville très cosmopolite dans laquelle se parlent presque toutes les langues du monde.

Lorsque les *calle* sont bondées, il est difficile de circuler si l'on est pressé, attendu à un rendez-vous. Durant les périodes touristiques (le Carnaval, la Biennale...) on peut trouver dans les rues empruntées par les touristes des policiers tenus de faire circuler les piétons correctement. Par exemple, dans le Dorsoduro, vers le musée Guggenheim et la Punta Della Dogana les petites rues sont parfois pleines, si denses de piétons qu'il est presque impossible d'avancer, c'est un véritable bouchon humain. Étant donné que la pointe du Dorsoduro est l'extrémité Est du quartier, il n'y a pas beaucoup de circuits différents pour aller et revenir de la Salute ou de la Punta della Dogana. On peut passer par les Zattere ou par les petites *calle*. Sont alors appelés des policiers municipaux pour de permettre à tous de circuler d'une manière plus ou moins fluide dans un sens et dans l'autre.

Les touristes en profitent pour prendre des photos et les vénitiens s'impatientent en dialecte. Cela dure quelques minutes, et la circulation se débloque, comme dans une ville normale avec des automobiles. La municipalité a mise en place un dispositif de communication visant les touristes (*exemple ci contre*), leur demandant de respecter la ville en ne se baignant pas dans les canaux, en tenant sa droite quand on marche dans la rue, en ne s'arrêtant pas sur les ponts pour prendre des



<sup>19</sup> Article du journal Le Monde « À Venise, MOSE, le chantier maudit », écrit par Jerome Gautheret pour la publication du 4 novembre 2017, rubrique « *l'oeil du Monde* », p.14, voir annexes.

photos, en ne nourrissant pas les pigeons, en jetant ses déchets dans les poubelles publiques plutôt que dans la rue, en en faisant pas de camping dans la ville... Des choses qui relèvent du bon sens mais qui sont difficilement respectées aujourd'hui par tous ces visiteurs. Dans les circuits touristiques on peut voir ce genre de publicité qui viennent rappeler aux touristes que Venise est une ville, et non un musée.

b-) Le passage des paquebots sur le canal de la Giudecca

La police se charge de veiller à ce que les bateaux à moteur ne naviguent pas trop vite (maximum 7km/h) car cela endommage les fondations de la ville par la création de vagues sur les canaux. Les passages des plus grands bateaux accélèrent le phénomène de sappe des fondations.

Il faut aussi nettoyer les canaux, enlever la vase (qui provient souvent directement des habitations) car lorsque la marée est basse cela gêne la navigation. C'est un vrai sujet d'actualité car depuis le mois de novembre 2017 il a enfin été voté l'interdiction de passage de ces paquebots qui sapent les fondations de la ville dans le canal de la Giudecca à partir de 2019.



*Photo ci-contre: vue sur le bassin de San Marco, un paquebot rempli de touristes passe devant la Giudecca.*

*Avril 2017.*

A l'été 2016, l'Unesco a donné à Venise six mois pour trouver des solutions à ce problème, menaçant à juste titre de l'inscrire sur la liste des site du Patrimoine mondial en péril.<sup>20</sup> Beaucoup de vénitiens arborant les drapeaux « *No Grandi Navi* » sont allés manifester sur les Zattera, certains, en barques, sont allés sur le canal de la Giudecca pour tenter de bloquer symboliquement un paquebot. Puis en juin 2017 les habitants étaient

<sup>20</sup> voir l'article du journal Le Figaro « Menacée par le tourisme de masse, Venise interdit l'entrée des paquebots dans la lagune », écrit par Agathe Muller, publié le 08/11/2017

## Venise, ville mobile

appelés à venir voter pour un référendum local, sans valeur juridique, afin de demander l'interdiction à ces paquebot de passer sur le canal de la Giudecca. En novembre 2017 le ministre italien des infrastructures, Graziano Delrio, a annoncé la position du gouvernement: «Les grands paquebots ne passeront plus par la place Saint Marc, ils accosteront à Marghera (de l'autre côté de la lagune, profitant du chenal d'accès au port industriel). Le grand comité a donné son feu vert à la proposition du gouvernement».



*Ci contre une photo d'un stand de vote pour le référendum de juin 2017, prise au Campo Santa Margherita.*

*Ci-contre la publication twitter du ministre Graziano Delrio annonçant la décision du gouvernement de ne plus faire passer les paquebot sur le canal de la Giudecca.*

Même si Venise connaît toujours ces problèmes de tourisme de masse ou d'écologie qui la mettent en danger, elle montre par l'énergie de beaucoup de ses habitants, amoureux et admirateurs, qu'elle peut s'ouvrir sur de belles perspectives et une surprenante modernité. Venise ne peut pas être perdue. Beaucoup de gens se mobilisent pour songer à des moyens de la protéger de la mer, de la lagune, du monde.



## Conclusion

Venise invente toujours sa propre façon d'être une ville, moderne, malgré les conditions dans lesquelles elle fut construite. Sur un site aussi hostile que la lagune, elle a pu se construire un héritage de grande richesse architecturale et artistique. Elle continue encore aujourd'hui à intégrer des projets architecturaux contemporains de grande qualité en accueillant aussi tous les ans une biennale de l'Art ou de l'Architecture.

Aujourd'hui une de ses problématique est peut être celle de la crise du logement. Trop de touristes s'installent dans les hôtels et logements locatifs à la nuit, ne laissant plus de place aux habitants. Si Venise souhaite rester une « vraie » ville, elle doit se défendre de cet excès de tourisme. La politique actuelle ne semble pas si soucieuse de favoriser les habitants, les prix de l'immobilier étant de plus en plus élevé et les logements étant toujours insalubres. On assiste donc à un exode de plus en plus important. Et il n'y a que peu de place pour construire de nouveaux logements dans la ville (au nord de Castello, et vers Santa Marta dans le Dorsoduro). Même si le travail se trouve en grande partie à Venise, les gens font le choix de vivre sur la terre ferme, Mestre ou Marghera pour des raisons économiques.

La lagune et ses canaux restent les « veines » et le « coeur » de Venise, des actions pourraient être mises en place, entre autres: instaurer la limitation de vitesse dans la lagune et non pas seulement dans la ville, ancrer les paquebots en dehors de la lagune, dans l'Adriatique (cela serait moins onéreux pour la ville que de creuser encore d'autre canaux dans la lagune, pour empêcher l'endiguement des paquebots) car toutes les vagues et vibrations créées lors du déplacement de ces bateaux dans la lagune provoquent la sape des fondations de la ville.

Ces habitants qui se battent pour la sauvegarde de leur ville sont nombreux et se manifestent souvent. On aperçoit toujours le long des rues des autocollants ou des drapeaux suspendus aux fenêtres « *No Grandi Navi* ». Ces habitants sont le rempart contre la mort de Venise. Ils sont très attachés à cette ville unique, dans laquelle le piéton est roi et libre, capable d'aider celui qui est en difficulté motrice.

## Venise, ville mobile

Ils luttent pour protéger et sauver cette liberté si précieuse. Ils verront peut être remonter le nombres d'habitants vénitiens aujourd'hui à 57 000, passer demain à beaucoup plus, autant de personnes toutes résidentes et par là même impliquées dans le maintien environnemental de cette ville si singulière, sur un écosystème lagunaire mieux préservé et protégé.

Lorsque on séjourne assez longtemps à Venise ou lorsque on y habite, on prend vite l'habitude de marcher, ou de prendre de temps en temps les bateaux. Les distances à pied ne se calculent plus en kilomètres mais en temps d'attente un point de rendez vous, sur un trajet rempli de contraintes.

Sa lenteur, son inefficacité, sa façon étonnante de fonctionner, sa beauté parfois trop lourde, son apparente immobilité dans le temps font dire à beaucoup de gens que Venise est une ville où l'on ne peut pas vivre, que cette piétonnisation et la présence de l'eau ne permettent pas une vie normale dans laquelle on travaille, on fait ses courses et on élève des enfants.

Lorsque l'on vit à Venise on ne peut pas s'attendre effectivement à avoir accès à tous les services présents dans toutes les autres villes. Ces autres villes s'étalent, Venise ne le peut pas et reste telle qu'elle est. Mais elle est alors une «ville à taille humaine » selon Stella Mancuso dans la préface de « Venise est une ville <sup>21</sup>». Les immeubles de Venise sont souvent vétustes, sans ascenseur car il n'y a pas la place dans les cages d'escalier de les y installer. Rem Koolhaas, lors de la réhabilitation du Fondaco dei Tedeschi près du Rialto a fait le choix d'y installer un escalier mobile rouge qui dessert les différents niveaux du bâtiment. La pose de cet escalier a créé un véritable scandale chez les architectes vénitiens attaché à leur patrimoine: à Venise on prend les escaliers !

On est donc toujours dépendant de ses jambes, de ses pieds sur le trachyte et la pierre d'Istrie. La lenteur des déplacements à pied, ou même en *vaporetto*, peut sembler rendre la vie coûteuse en fatigue et en temps.

Mais il n'en est ainsi qu'en apparence, pour quelqu'un qui ne vit pas à Venise. Quand on voit les habitants de cette ville on ne constate que trop bien que ce mode de vie est plus

---

<sup>21</sup>Préface de Stella Mancuso de « Venise est une ville », Franco Mancuso, Editions conférences, 2015

que qualitatif. Il offre un confort de vie dans le rapport aux autres et à la ville , que l'on ne trouve pas ailleurs.

C'est une ville vivante à l'échelle de l'humain. Le piéton ordinaire s'y sent libre avec l'espace de la ville, des rues , des places et des cours qui deviennent alors un terrain de jeux pour tous.

Dans sa « Lettre à Jette » en 1847, Soren Kierkegaard écrivait: *"Avant tout, ne perdez pas le plaisir de marcher : chaque jour je marche pour atteindre un état de bien-être et me débarrasser de toute maladie ; c'est en marchant que j'ai eu mes pensées les plus fécondes et je ne connais aucune pensée aussi pesante soit-elle que la marche ne puisse chasser. (...) Ainsi si l'on continue à marcher, tout ira bien. »*

Nous avons pu voir, à travers cette analyse, que le quartier du Dorsoduro, ici représentatif de Venise, offre finalement un cadre de vie qualitatif à ses habitants par la nature des conditions de sa mobilité. Les conditions morphologiques de ce quartier, et finalement de Venise, influencent considérablement l'usage et les déplacements dans son espace public, participant ainsi à la qualité des échanges entre les habitants au sein de l'espace public.

Au coeur de Venise il y a la marche. Il n'a jamais pu être question de la voiture et elle est ainsi une ville préservée. Dans les autres villes nous trouvons toujours l'éloge de la vitesse dans la culture de l'automobile, surtout dans la société contemporaine actuelle dans laquelle nous sommes toujours à la recherche de nouvelles performances à dépasser, sans prendre le temps de s'arrêter et regarder autour de soi, de parler avec les gens qui nous entourent.

Venise est donc une ville qui a échappé à cela, elle connaît les mêmes évolutions qu'une ville « normale », d'un point de vue numérique, politique ou sociétal, mais garde ce silence et cette apparente immobilité ,qui n'en est pas une.

Le rythme de vie des gens ne s'accélère pas comme partout ailleurs, pourtant ils arrivent tout aussi bien à faire les même choses que dans le reste du monde. La vie urbaine y est partagée, on prend conscience que l'on fait partie d'une communauté d'habitants, on se sent davantage dans l'appartenance à un groupe urbain que dans une autre ville.

Ici « l'immobilité » n'est pas une source d'exclusion comme on pourrait l'imaginer dans ce mot à première vue mais bien le contraire. La liberté du piéton c'est de ne dépendre que de son propre corps, de s'approprier l'espace, de ne dépendre d'aucun objet pour aller d'un point à un autre dans la ville. Être léger et libre. Ainsi le piéton découvre les différentes identités de la rue, de la ville et mémorise ce qu'il voit, entend et sent.

Ainsi les piétons de la ville sont épanouis, et prennent le temps de vivre. Cependant on pourrait aussi remarquer que cette liberté offerte au citoyen vénitien représente beaucoup de contraintes. Nous pouvons observer chaque jour dans la ville des personnes âgées, des livreurs, ainsi que des personnes en situation de handicap physique subir cette piétonnisation forcée. Venise est donc une ville paradoxale, effectivement tout cela peut rendre l'homme plus libre en le rapprochant de son état de marcheur primaire, mais d'autre part il n'a pas d'autre choix, ce qui peut réduire sa liberté; c'est une ville non inclusive.

Nulle part ne se retrouve un système de mobilité comme celui de Venise, qui change le temps des déplacements de toute autre ville, uniquement piétons et/ou en barque. La voiture, la bicyclette et autres moyens de déplacements n'y trouvent pas leur place. Le fait également d'être uniquement piéton favorise les échanges sociaux. On ne se retrouve pas seul dans une voiture, ou sur un vélo, ou enfermé dans une rame de métro: on est libre dans la rue, avec juste l'attention portée sur les autres. Les habitants ont une vie sociale déployée sur les nombreuses places du quartier du Dorsoduro, ils s'y retrouvent autour des bancs publics ou dans des établissements de la place comme bar terrasses, ou bien juste pour laisser jouer les enfants en sécurité .

Cependant cette notion de liberté est relativisée par le peu de moyens de transports autres que pédestres, mis à part les bateaux pour transporter diverses marchandises ou pour le transport du public sur les canaux.

On pourrait également se demander si ce genre de mode de fonctionnement pourrait exister ailleurs, ou du moins une piétonnisation intense comme celle qui vient d'être étudiée. Dans les grandes villes occidentales actuelles on observe une tendance à la piétonnisation, toujours dans l'optique d'offrir un espace public qualitatif, sans danger et s'épanouir dans sa ville, avec les autres habitants, créant aussi un sentiment d'appartenance à une communauté. Il y a surtout un enjeu écologique, on va privilégier les déplacements doux, les transports en commun, pour éviter que chacun ne sorte son automobile. Il faudrait



## Venise, ville mobile

donc penser la rue comme un lieu de rencontre, d'échange démocratique, avant de la penser comme un lieu de passage, pour tendre à une ville à taille humaine, sûre, durable et saine.

Alors dans l'avenir, Venise devra trouver des solutions à son manque d'accessibilité car c'est une ville que l'on pourrait qualifier de non inclusive. Et paradoxalement, cette situation permet toutefois à l'homme marcheur valide, de vivre sa ville de façon plus épanouie.

Venise garde sa mémoire passée grâce à sa lenteur préservée, mais elle peut être mise en péril aujourd'hui par trop de tourisme, toujours plus favorisé par la municipalité, sans penser au futur pas si lointain dans lequel Venise risque de disparaître dans sa lagune.



## Bibliographie

### Sources Savantes:

- « *La ville mobile* », Constance Rubini, éditions Cité du Design, 2012
- « *L'art de bâtir les villes; l'urbanisme selon ses fondements artistiques* », Camillio Sitte, éditions L'Equerre, 1980
- « *La règle et le modèle; sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme* », Françoise Choay, Editions Le Seuil, 1996.
- « *L'urbanisme, utopies et réalités* », Françoise Choay, Editions Le Seuil « Points », 1979, Paris.
- « *Le piéton dans la ville, l'espace public partagé* » Jean Jacques Terrin et Jean Baptiste Marie, Editions Parenthèse, 2011
- « *Accélération, une critique sociale du temps* », Hartmut Rosa, Paris éditions La Découverte, 2010, pp. 61-63
- « *L'architecture de la ville* », Aldo Rossi, éditions L'Equerre, 1984
- « *La Ville Radieuse* », Le Corbusier, Editions Vincent FREAL, 1964.
- « *Pas à pas* », Jean-François Augoy, Édition du Seuil, collection « Espacements » dirigée par Françoise Choay, Paris, 1979

### Sources appliquées:

- « Venise en hiver » 360° Géo, Documentaire Arte, 52 min, 2014.
- « L'Italie par la côte, de Venise à Trieste » Découverte, Documentaire Arte - 44 min, 2013.
- « Venise, Barcelone, Dubrovnik : les ravages du tourisme de masse » Documentaire allemand de Antje Christ, 52 min, 2016
- « *Venise est un poisson* » Tiziano Scarpa, Christian Bourgeois éditeur, 2002
- « *Choses et autres* » Guy de Maupassant, 1876-1890, le Livre de Poche
- « *Le crépuscule des idoles; comment le monde vérité devint enfin une fable*, v135 » Frederich Nietzsche, Edition Mercure de France, 1908.
- « *Ma fuite des prisons de Venise* », Giacomo Casanova, éditions Lineadacqua, 2015
- M. Tafuri, « *Jacopo Sansovino e l'architettura del '500 a Venezia* », Padoue, 1969.

### Sources directes:

- « *Venise est une ville* », Franco Mancuso, Editions conférences, 2015
- « *Venise, une invention de la ville : XIII et XVIème* », Elizabeth Crouzet-Pavon, Editions Champ Vallon, 1998.
- « *Histoire de Venise* », Alvise Zorzi, Editions Tempus Perrin, 2005.
- « *Guida alla civiltà di Venezia* », Giovanni Scarabello i Paolo Morachiello, Editions Mandadori, 1987.
- « *Element of Venice* » Giulia Foscari, Foreword by Rem Koolhaas, Lars Müller Publishers, 2014
- « *Venezia nei secoli* » Eugenio Miozzio, Edition Libeccio, 1957.
- « Venise, naissance d'une ville », Sergio Bettini, Editions de l'Eclat, Paris, 2006

<https://www.cairn.info/revue-societes-2010-3-page-41.htm#no8>

=> Interview de Massimo Cacciari, qui fut maire de Venise

<http://www.comune.venezia.it/archivio/23510>

<http://www.comune.venezia.it/archivio/23431>

=> accès à la carte de mobilité de la ville pour les personnes en situation de handicap, site de la Commune de Venise.

<http://actv.avmspa.it/it/content/servizi-caso-di-emergenza-0#ACQUALTA>

=> parcours piéton lors de l'acqua alta « au sec »

<http://www.venicethefuture.com/schede/data/fr/tematiche>

<https://www.gruppoveritas.it/comune/venezia-centro-e-isole/domestica-non-domestica/rifiuti/la-raccolta-dei-rifiuti>

<https://archive.org/details/venetiaticittanobi00sans>

=> Francesco Sansorvino, 1560 « Venezia città nobilissima »

journal Le Figaro « Menacée par le tourisme de masse, Venise interdit l'entrée des paquebots dans la lagune », écrit par Agathe Muller, publié le 08/11/2017

=> <http://www.lefigaro.fr/international/2017/11/08/01003-20171108ARTFIG00342-menacee-par-le-tourisme-de-masse-venise-interdit-l-entree-des-paquebots-dans-la-lagune.php>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

## Annexes

### **Lexique des mots vénitiens:**

*Acqua alta (ou acque alte)*: ce sont les « hautes eaux », fréquentes lors de forte marée.

*Barène*: banc de sable et de limon qui forment les « terres » émergées de la Lagune.

*Bricole*: les pieux qui servent d'amarrage le long des canaux vénitiens. Ils sont traditionnellement en bois mais on en voit de plus en plus en résine.

*Calle*: rue ou ruelle

*Campo (ou campi)*: place, mais la seule « piazza » à Venise est celle de San Marco. Avant les campi servaient de zone où cultiver des légumes, avec des animaux de basse-cour, ...etc.

*Canale*: canal assez large, le plus grand étant le « Canale Grande ».

*Corte, cortile*: cour

*Fondamenta (ou fondamenta)*: rue bordée par un canal

*Insule*: îlots ou îles.

*Ramo*: ruelle très étroite, souvent en impasse

*Rio (ou rii)*: canal de largeur plus réduite.

*Rio terà*: canal qui a été busé pour être une rue

*Riva (ou rive)*: rive ou quai assez large qui sert à décharger les bateaux.

*Ruga*: rue large avec des commerces de chaque côté

*Sestiere (ou sestieri)* : quartier de Venise; il y en a six (Dorsoduro, S.Croce, S.Polo, Cannareggio, S.Marco, Castello) et la Giudecca en plus.

*Sottoportegho*: passage public couvert par un bâtiment privé.

*Squero*: petit chantier naval, généralement spécialisé dans les gondoles. Son nom « squero » vient du mot *squadra* qui signifie *équerre*, outil essentiel à la réalisation d'une gondole.

*Traghetto*: traversée du Grand Canal en gondole, faute de pont.

*Vaporetto*: bateau qui sert de transport public. Il était autrefois à vapeur, ce qui explique son nom.



Enquête auprès de quelques habitants ou étudiants/travailleurs du Dorsoduro:

**Les questions:**

- 1: Prenez vous souvent le vaporetto?
- 2: Combien de temps mettez-vous pour vous rendre sur votre lieu de travail?
- 3: Selon vous, les transports de l'ACTV sont-ils efficaces et pourquoi?
- 4: Cela vous plaît-il de devoir marcher pour se déplacer?
- 5: Que préférez vous à Venise?
- 6: Et qu'aimez vous le moins?

**Carla, habitante du Dorsoduro, vers Campo san Barnaba. Elle étudie à Ca'Foscari (batiment d'économie, au Cannareggio)**

1-) Non, seulement pour aller au Lido. Je pourrais faire l'abonnement qui me coûterait 25€/mois illimité mais je n'en ai pas l'utilité. À la fin c'est plus rapide de marcher pour aller à l'université.

2-) 20 à 25 min. La Commune de Venise est en train de faire construire un nouveau pont vers la gare, avec ce pont sur mon prochain trajet je vais mettre 15min pour aller à l'université, je ne devrais pas faire de détour pour attraper un autre pont.

3-) Je pense que oui, je n'utilise pas beaucoup les *vaporetti* mais je pense que oui. Dans la ville ils en font juste le tour et ils traversent par le Grand Canal. Ce n'est donc pas très utile pour moi. Peut être plus pour les touristes (qui payent 7 € le billet!) car ainsi ils peuvent admirer les façades du Grand Canal qui sont superbes. Sinon quand je dois aller à Mestre je prend le bus, et c'est très bien relié à Venise, il y en a très souvent et même la nuit.

4-) Oui, car la ville n'est pas polluée comme ailleurs avec les voitures. Les enfants peuvent jouer dehors tranquillement, sans danger de se faire écraser. Ça serait bien de pouvoir utiliser le vélo mais avec les ponts c'est impossible, il y a des enfants qui utilisent des trottinettes mais leurs parents les portent quand il y a des ponts.

5-) Le fait que la ville soit centrée sur le mouvement humain, qu'elle était faite pour que les gens se déplacent à pied, qu'on avait des jambes pour une bonne raison! Et surtout le fait de connaître tout le monde, d'être toujours en contact avec les gens. Mais que la ville est quand même plus belle la nuit, avec la brume et le silence, car il n'y a personne et l'on a alors l'impression que la ville est à soi. On marche toujours et on regarde les gens, le contact se fait facilement. On est pas enfermé chacun dans sa voiture.

6-) Il y a trop de magasins de masques et de sacs. Trop de touristes et ça tue la ville, les vénitiens la quittent pour ça. C'est aussi extrêmement difficile de trouver un appartement, ils sont souvent vétustes et cher. Ça créé une certaine pression dans la ville, les habitants en souffrent et par conséquent la ville aussi, tout cela est dû au tourisme trop important que connaît la ville.

**Giulia, qui vient étudier à l'IUAV, dans le Dorsoduro et habite à Padoue.**

1-) Pas souvent, juste pour me rendre sur les îles, mais sinon pour se déplacer à Venise il n'y a pas besoin du bateau.

2-) Je mets une heure et quart, une heure et demi. J'habite à Padoue et je dois prendre le bus, puis le train et enfin marcher jusqu'à l'université.

3-) Oui beaucoup je pense, car ça fonctionne 7j/7 et 24h/24. L'unique problème c'est durant l'ouverture et la fermeture de la Biennale car les vaporetti se remplissent, après pour la Biennale du cinéma au Lido ils ouvrent une ligne spéciale. Mais après c'est l'unique mode de déplacement possible à Venise. Appart ses pieds.

4-) Cela me plaît beaucoup de marcher dans la ville, on perd la notion du temps en marchant.

5-) Venise est une ville parfait pour moi, d'un point de vue urbanistique. C'est la ville où tu habite, où tu vas en vacances à la plage (le Lido) et c'est aussi une ville qui produit beaucoup (à Marghera). Il y a toujours beaucoup de choses à faire et à voir d'un point de vue culturel aussi.

6-) Il n'y a rien que je n'aime pas à Venise.

**Maria, elle habite dans le Cannaregio mais vient travailler dans le Dorsoduro.**

- 1-) Non, rarement, juste quand je dois aller à un endroit assez loin. J'aime trop marcher et je trouve que les *vaporetti* sont trop lents.
- 2-) Je mets presque 40min à pied.
- 3-) Alors, je dirais plutôt oui, il y a des zones très bien desservies. Il y a des horaires pour d'autres zones qui ne sont pas très bien desservies, comme Burano qui est une île assez éloignée et il n'y a pas beaucoup de *vaporetti*. Pendant la nuit il y a juste des transports toutes les 30 min ou toutes les heures, et c'est assez pratique.
- 4-) Bien sûr, sans hésitation oui. Selon moi, à Venise le premier moyen de transport sont les jambes, comme Venise se prête parfaitement au déplacement piéton la plupart des gens utilisent celui-ci. On met moins de temps, c'est bien plus rapide que le bateau, on peut aller vraiment partout et on se muscle!
- 5-) J'aime l'eau. C'est une ville très dense, et quand on se trouve devant un canal on respire, on y trouve de l'air. Ils donnent de la force à la densité de la ville qui peut être étouffante.
- 6-) J'aime moins les vénitiens car ils n'ont pas compris la chance d'avoir une telle ville il me semble. Ils ne la respectent pas toujours et ne la mettent pas assez en valeur.

**Federico, il habite Padoue et étudie à l'IUAV, Dorsoduro.**

- 1-) Non je ne me sers jamais du *vaporetto*, je prend le train. Je n'ai même pas la carte Venezia Unica.
- 2-) Je vis à Padoue, et donc je met presque une heure et quart pour venir à l'IUAV. J'arrive par le train à Santa Lucia, et ensuite j'ai un quart d'heure de marche jusqu'au Cottonificio. Mais si je vais à Tolentini je marche 5 min.
- 3-) Oui, je pense que c'est assez efficace comme moyen de transport, pour Venise c'est difficile d'imaginer autre chose.
- 4-) Oui c'est bien de marcher, c'est un bon moyen pour ne pas avoir besoin d'aller en salle de sport! Des fois je lis aussi en marchant, car vu qu'il n'y a pas de voitures ou de vélo je ne peux pas me faire écraser, je fais juste attention à ne pas tomber dans le canal.
- 5-) Le fait qu'il n'y a pas de voitures fait de Venise une ville assez tranquille, hors du temps. C'est une ville historique avec son architecture si particulière.
- 6-) Le fait qu'il y a tant de poubelles dans les rues et que ça fasse sale c'est surtout dû aux touristes qui ne respecte pas les règles de la ville. Et je n'aime pas non plus les mouettes et les pigeons.

**Andrea, habitant de la Giudecca et étudiant à l'IUAV, Dorsoduro.**

- 1-) Oui, je prend le *vaporetto* tous les jours. J'habite à la Giudecca et du coup c'est le seul moyen de venir à Venise.
- 2-) De la maison à l'IUAV je met 5 min de *vaporetto* et 5 min de marche, de l'arrêt San Basilio au Cottonificio de l'IUAV.
- 3-) C'est très pratique car les bateaux sont toujours à l'heure! Je viens de Rome et ça me change! Ils passent environ toutes les 20 min, mais comme il y a plusieurs lignes on attend moins, et il y en a un toutes les demi heure ou heures la nuit, le service ne s'arrête pas.
- 4-) Si bien sûr!!! À Venise c'est un réel plaisir de marcher car il n'y a aucune voiture, aucun bruit, aucun danger... Tout est beau, on se sent indépendant avec ses propres jambes dans la ville, c'est une promenade régénératrice.
- 5-) Ce que je préfère à Venise, appart l'architecture? C'est voir les mouvement de l'eau, la tranquillité, le fait que ce ne soit pas une ville frénétique.
- 6-) Les poubelles dans les rues, qui sont laissées par les touristes et dont les mouettes s'emparent. Et aussi le fait de devoir regarder les horaires de *vaporetto* et d'en dépendre quand je suis pressé.

**Alvise, habitant du Dorsoduro, né à Venise et aujourd'hui à la retraite**

- 1-) Presque jamais, quand je dois aller sur les îles cela m'arrive, mais aujourd'hui de moins en moins. Si je veux aller un peu loin aussi, à l'Arsenal par exemple, je vais prendre le *vaporetto* car à mon âge ça fait loin

à pied. Mais j'évite d'aller à San Marco, il y a trop de touristes et trop de monde. Si j'ai besoin d'aller à Mestre je vais prendre le bus, et sinon ce sont mes enfants qui y vont pour moi, ils ont une barque.

2-) (question non posée)

3-) Ah oui je pense que c'est très efficace! Après il y a beaucoup de monde, et on ne laisse pas toujours des places assises pour le plus anciens.

4-) J'ai toujours fait ça, pour moi c'est normal d'utiliser ses jambes pour se déplacer, on est né avec ce n'est pas pour rien! Je trouve que dans les autres villes les gens sont feignants et ne se parlent pas. Et puis moi je suis âgé, ça me tiens en forme, c'est bon pour le coeur de prendre les ponts!

5-) Les acque alte! C'est la chose la plus amusante à Venise, car pour se déplacer on est obligés de marcher dans l'eau! Aussi le fait de vivre beaucoup dehors, et de connaître tout le monde, être toujours en contact avec les gens. Je me souviens que quand j'étais enfant, on allait au campo quand on était pas à l'école, le matin ou le soir. On était pas à la maison mais toujours dehors.

6-) À Venise il manque beaucoup de chose pour les habitants, il n'y a pas assez d'écoles et de piscines pour les enfants. À mon époque on se baignait dans le canal l'été, mais aujourd'hui c'est trop pollué. Et puis il n'y a pas assez d'hôpitaux, et d'ambulances. Parfois on peut attendre 45 min pour qu'une ambulance arrive, comme ce sont des bateaux assez grands ils ne passent pas sous tous les ponts, et il y a beaucoup de trafic... Le mieux c'est que quelqu'un nous y emmène en barque directement. Mais appart cela j'aime tout à Venise.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE TOULOUSE  
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Article du journal *Le Monde*, « À Venise, MOSE, le chantier maudit », écrit par Jérôme Gautheret pour la publication du 4 novembre 2017, rubrique « l'œil du Monde », p.14

14 | L'ŒIL DU MONDE

fr Mo  
SAMEDI 4 NOVEMBRE

**UN ÉQUILIBRE DÉLICAT MENACÉ PAR LA MER.**  
Lagune de Venise  
Passé, bouche d'entrée à la lagune  
Canaux transitifs pour la navigation, sous l'autorité du Port de Venise  
En cas de marées de plus de 130 cm  
Zones marécageuses - Parcs, jardins  
Panneaux sur passerelles, afin de garantir la visibilité  
Vestiges des siècles, digues en pierre édifiées au XVIII<sup>e</sup> siècle pour protéger la lagune  
MOSE (projet de barrage systématique) conçu, étudié et lancé en 2003  
MOSE (projet de barrage systématique) conçu, étudié et lancé en 2003

**ET PAR UN TOURISME DE MASSE QUI VIDE LA VILLE DE SES HABITANTS**

**FRABILISÉ PAR L'INDUSTRIE LOCALE.**  
Campuses publiques et pétrochimique  
Port industriel et commercial, édifié dès 1817  
Terminal gazier  
Ancien port commercial, abandonné en 2008  
Panneaux des pétroliers et porte-conteneurs

**L'ACQUA ALTA**

Hauteur de marée, en cm	Pourcentage de la ville inondée
200	72%
180	54%
160	30%
140	10%
120	5%
100	2%
80	1%
60	0%

Point de référence des marées de Punta Salaria (●)  
Système d'alerte qui retentit dans la ville  
Déclenchement prévu du MOSE  
Mairie exceptionnellenne historique

**A Venise, MOSE, le chantier maudit**

Le projet pharaonique qui doit protéger la ville de l'"acqua alta" accuse retard, surcoûts et malfaçons

**VENISE** - *(en page 14)*  
à agitée part du bassin de l'arsenal, et laisse bien sûr derrière elle la silhouette des toits de Venise, engouffrée par les brumes. Cap à été mis vers la partie sud de la lagune, dilataée par les circuits touristiques. Ici regardent la pêche et ce qui reste de l'industrie pétrochimique du port de Marghera, impaire propre. On longe l'étrange langue de terre de Bellissima, rasehaute de murs au XVIII<sup>e</sup> siècle par la Sérénissime adiguée de lettres coores le risque de submersion, au delà, bouches devant la passe de Chioggia, où se déroulent les travaux.  
C'est là que le chantier apparaît, dans toute sa démesure depuis un ponton gigantesque, des dizaines de techniciens déplaçant avec précision chirurgicale un tre jaune de plusieurs dizaines tonnes, afin de le positionner pour l'installer en par une douzaine de mètres. Pour les besoins de la œuvre, la passe, de plusieurs mètres de large, a été faite par les autorités portuaires, une dizaine de barreaux de pêche patientent, pour ne pas perturber l'opération par les remous qu'ils provoquent lors de leur passage. « Le problème de ce chantier, c'est que sa partie la plus importante est invisible. Alors, forcément, les gens ont l'impression que ça n'avance pas. Mais on progresse », assure un des ingénieurs, qui supervise l'opération.  
« Oh, progresse », confirme-t-il tout, comme pour se convaincre eux-mêmes, mais en demandant à chaque fois l'anonymat. Car, ici, personne ne cherche à planiffrer. En effet, ces dernières années, le chantier du MOSE a fait parler de lui pour de très mauvaises raisons.  
Né dans les années 1970, après le transiatoire de l'acqua grande du 4 novembre 1966, qui avait semblé mettre en péril l'existence même de Venise, le projet de MOSE (acronyme de Modulo Sperimentale Elettromeccanico), littéralement « module expérimental électromécanique », fermé en clin d'œil à la figure biblique de Moïse) a pour objet de mettre la ville à l'abri du phénomène de l'acqua alta, cette soudaine montée des eaux aux conséquences potentiellement dévastatrices.

**« Le problème, c'est qu'une digue finie à 80 %, ça ne sert à rien »**  
GIOVANNI ANDREA MARTINI  
président de la municipalité de Venise

Pharaonique, le chantier est aussi d'une complexité vertigineuse. Il s'agit en effet d'implanter au fond des trois passes reliant la lagune à l'Adriatique, sur une largeur totale de 1600 mètres, 78 digues flottantes fixées à des charnières qui se lèveraient, fermant ainsi la lagune, à partir du moment où le niveau d'alerte, fixé à 110 cm, serait atteint, puis reprendraient leur position initiale une fois l'alerte passée - l'acqua alta, obéissant au rythme des marées, ne dure que quelques heures.  
Pour une telle entreprise, les retards et les surcoûts étaient inévitables. Mais même en ce domaine, il était écrit que ce chantier devait battre tous les records. Initialement prévu, lors du lancement des travaux, en 2003, pour un coût de 1,1 milliard d'euros, le MOSE en a déjà englouti près de 6. Et alors qu'il devait être achevé en 2011, le Consorzio Venezia Nuova (CVN), qui dirige les travaux depuis l'arsenal, n'avance plus aucune date précise, se bornant à espérer une mise en service avant 2021.

**« L'Italie est dévorée par les fraudeurs »**  
L'autre paramètre incitant à faire profil bas est que le MOSE a été à l'origine, en 2014, d'un gigantesque scandale de corruption, impliquant des députés de diverses tendances d'entrepreneurs locaux et la quasi-totalité des responsables politiques de la région. Au total, selon les estimations de la justice italienne, près de milliards d'euros ont été détournés, par un jeu de surfacturations et de rétrocommissions. Le gouvernement de la région Vénétie, Giancarlo Galan (Forza Italia, droite), proche de Silvio Berlusconi, fut la principale victime d'un scandale politique qui emporta également le maire de Venise, Giorgio Orsini (PD, centre gauche), dont l'influence sur les travaux était à peu près nulle et que la justice a finalement innoctenté. À l'automne 2017, quant au président historique du CVN, Giovanni D'Alema, âgé de 82 ans, il vit désormais en Californie et ses avocats ont prétendu un état de « détresse » pour justifier son refus de se livrer à la justice italienne (en même temps qu'il jetait une ombre sur un chantier qui jusque-là était l'orgueil de la ville, le scandale a provoqué dans la région un traumatisme durable, blessant l'orgueil d'une population qui veut souvent croire que la corruption et les ententes élitistes sont confinées au sud de l'Italie.  
Aujourd'hui, le CVN poursuit sa tâche tant bien que mal, sous la tutelle d'une administration spéciale nommée depuis Rome, qui s'attache à réparer les dégâts.  
« C'est qu'il y a de très nombreuses malfaçons, et l'Ital, ce que je comprends, est dévorée par les fraudeurs. Il se montre réticent à payer une nouvelle fois des chantiers qu'il a déjà financés à des prix astronomiques », soupçonne un responsable du CVN, qui requiert, lui aussi, l'anonymat.  
« Les ingénieurs disent que le chantier est fini à 80 %. Mais le problème, c'est qu'une digue finie à 80 %, ça ne sert à rien, lâche dans un soufre Giovanni Andrea Martini, président de la municipalité du centre de Venise, qui regroupe tous les habitants de la lagune. L'autre problème, c'est que le chantier a été pensé pour répondre aux besoins d'une ville qui a beaucoup changé en un demi-siècle. De nombreux immeubles ont été soldés, des sols nivelés... Aujourd'hui à Venise, plus personne ou presque ne vit ou rez-de-chaussée. Par ailleurs, les fonds engloutis par le chantier ont fait l'orgueil qui venait auparavant de la "loi spéciale" votée après l'inondation de 1966, qui avait permis tant de travaux de reconstruction moins chers et beaucoup plus utiles ».  
Les travaux, trop avancés pour être remis en cause, se poursuivent donc tant bien que mal, sous la tutelle de pouvoirs publics devenus soudain flâneurs, après avoir longtemps donné sans compter. Et alors que personne ne sait, au juste, quels seront les coûts de maintenance du projet. Ni même si, le jour venu, les digues du MOSE se lèveront bel et bien.

JÉRÔME GAUTHERET



## Mémoire de séminaire : conditions de consultation

**Ce document est protégé par le droit d'auteur (art. L. 112-1 du Code de la propriété intellectuelle).**

**L'auteur du document accorde les droits d'usages suivants :**

	OUI	NON
<b>Diffusion numérique limitée aux étudiants de l'ENSA Toulouse</b>		
<b>Diffusion numérique limitée au réseau Archirès</b>		
<b>Diffusion internet (Dumas)</b>		
<b>Exposition</b>		