

Partie 2

Profil de Venise

Maintenant que les questionnements, et la méthode qui ont accompagnés ma recherche sont posés, il est temps de présenter Venise.

Dans cette deuxième partie, je vais en broser à grands traits un portrait, qui permettra de placer le contexte dans lequel s'inscrit et sur lequel porte la production discursive de mes interlocuteurs. Cela consent à donner à cette dernière une perspective - analytique - qui est à l'opposé du simple déploiement de représentations symboliques présentées en-dehors de tout.

C'est une évidence, la réalité vénitienne est bien plus complexe que ce que je vais en dire ici, c'est la raison pour laquelle j'ai nommé cette deuxième partie *profil*, comme un portrait en ombre chinoise, ce qui peut être exprimé avec les mots prêtés à Marco Polo par Italo Calvino, lorsqu'il s'adresse à l'empereur des Tartares:

"C'est en vain, ô Kublai magnanime, que je m'efforcerai de te décrire la ville de Zaïre aux bastions élevés. Je pourrais te dire de combien de marches sont faites les rues en escalier, de quelle forme sont les arcs des portiques, de quelles feuilles de zinc les toits sont recouverts; mais déjà je sais que ce serait ne rien te dire."
(Calvino I., 1996: 15)

Je ne vais donc pas m'atteler à compter les marches des escaliers des innombrables ponts du *centre historique* - je suis sûre que d'autres l'ont fait, ailleurs.

Après avoir posé le cadre historique de Venise³⁴, je vais m'atteler, dans le chapitre 4, à décrire la population (et ses mouvements) du *centre historique*, mais aussi, plus largement, de l'ensemble de la Commune; les changements démographiques s'expliquent en partie par l'évolution de l'organisation de la production, c'est pourquoi je m'y arrête dans le cinquième chapitre; enfin, je vais mettre la touche finale à ce portrait avec le chapitre 6, en traçant les grandes lignes de l'évolution et de la composition du tourisme à Venise.

Je me suis contentée dans cette recherche (qui ne constitue qu'une étape de ma réflexion sur la situation vénitienne), de donner, ici et là, quelques indications sur l'histoire et la réalité politique de la Commune. C'est un aspect essentiel qu'il me faudra prendre en ligne de compte par la suite, mais que j'ai laissé volontairement de côté pour l'épaisseur de travail que cela représente: je pense bien sûr aux rapports de force locaux, mais également régionaux et nationaux, très complexes à saisir et à décrire.

Venise devient Ville

Venise se situe au nord-est de l'Italie; c'est le chef-lieu de la province du même nom³⁵, et de la région Vénétie (*Veneto*)³⁶. La Commune de Venise se compose de plusieurs "fragments": Mestre, Marghera, Murano, Burano, la Giudecca, le Lido et le *centre historique*, qui se décompose lui-même en six *sestieri*: Dorsoduro, Santa Croce, San Polo, San Marco, Cannaregio et Castello. Son environnement est constitué par la lagune - qui est avec ses 550 km², l'écosystème côtier le plus étendu et le plus important d'Europe-, plus



34 Pour de plus amples informations sur l'histoire de Venise, on peut lire: Distefano G. et Paladini G. (1997) *Storia di Venezia 1797-1997*, Venezia, Supernova, Franzina E. (1986), *Venezia*, Bari, Laterza, ou encore l'encyclopédique A.A.V.V. (1997), *Storia di Venezia*. Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.

35 La province comprend 44 communes: Annone Veneto, Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Camponogara, Caorle, Cavallino-Treporti, Cavarzere, Ceggia, Chioggia, Cinto Caomaggiore, Cona, Concordia Sagittaria, Dolo (VE), Eraclea, Fiesse d'Artico, Fossalta di Piave, Fossalta di Portogruaro, Fossò, Gruaro, Jesolo, Marcon, Martellago, Meolo, Mira (VE), Mirano, Musile di Piave, Noale, Noventa di Piave, Pianiga, Portogruaro, Pramaggiore, Quarto d'Altino, Salzano, San Michele al Tagliamento, Santa Maria di Sala, Santo Stino di Livenza, Scorzè, Spinea, Stra, Teglieto Veneto, Torre di Mosto, Venezia, et Vigonovo.

36 Le Veneto englobe les provinces de Belluno, de Padoue, de Rovigo, de Trévise, de Venise, de Vérone et de Vicenza.

largement par le Haut Adriatique et son littoral, et par son *hinterland* de la terre ferme. Let out forme un système territorial lagunaire (Rusconi, 2003).

Il y a 1500 ans, des hordes de Huns, conduites par Attila, déferlent sur la Vénétie, entraînant avec elles destructions et saccages. Les populations vénètes qui le peuvent, fuient, et vont s'établir sur les terres émergées de lagune, y bâtissant des habitations temporaires. Mais bientôt, ces refuges se transforment en établissements permanents: l'arrivée en Vénétie des Lombards au milieu du 7^{ème} siècle efface définitivement le désir de retour des vénètes sur la terre ferme. Plusieurs communautés se forment³⁷, une organisation sociale spécifique se met progressivement en place, et un demi-siècle plus tard, la fonction de doge est instituée. En 697, le représentant à Ravenne de l'Empire de Byzance nommé Paoluccio Anafesto *dux* des populations de la lagune, concédant ainsi une certaine autonomie aux habitants des îles.

La formation de la ville lagunaire s'est faite en suivant un processus d'agglomération (de "collages") et d'alliances successives entre les différentes communautés. *Rivo Alto* - aujourd'hui Rialto - devient vite le centre politique et économique de ce regroupement: c'est là que s'établit le marché central et que les échanges commerciaux s'y déroulent, c'est là également que s'installe le pouvoir administratif.

Venise devient Ville.



Gravure représentant Venise et sa lagune, anonyme, 15^{ème} siècle

37 Les communautés de Chioggia, Malamocco, Jesolo, Caorle et Grado, ces deux dernières sont situées aujourd'hui sur le littoral du Haut-Adriatique, une indication forte de la modification de la morphologie et de la taille de la lagune.

Expansion de Venise

Petit à petit, au fur et à mesure que les Vénitiens apprennent à maîtriser les eaux de la lagune, puis la mer, Venise étend son empire économique. Au 11^{ème} siècle, elle prend le contrôle des côtes de Dalmatie, puis celles d'Istrie, en y établissant des comptoirs. Sa population croît et a besoin d'espace: il est pris sur la lagune, en consolidant sans cesse de nouvelles parcelles de sol boueux à l'aide de pieux de bois enfoncés dans le sol. C'est sur ce terrain qu'est bâtie la ville. Un siècle plus tard, les Vénitiens détournent la quatrième croisade et se servent des soldats et chevaliers en armes pour affermir leur influence dans l'Adriatique et, surtout, pour s'assurer - grâce à la présence des croisés - la prise de Constantinople. La ville sur le Bosphore est mise à sac et une partie de l'Empire byzantin passe sous la domination de Venise.

Les 14^{ème} et 15^{ème} siècles voient la désormais *Serenissima* faire des conquêtes sur la terre ferme: Trévis, Feltre, Bassano, Padoue, Vérone et Ravenne entrent dans son giron. Des conquêtes vitales pour Venise, qui assure ainsi son ravitaillement en nourriture, en bois, en eau potable et en matières premières pour ses industries. Elle contrôle maintenant les routes qui garantissent le débouché pour les épices, les métaux, les étoffes et les autres marchandises vers les marchés intérieurs. La conquête de la terre ferme permet également à Venise de devenir maître des fleuves qui alimentent la lagune.

En 1453, Mehmet II s'empare de Constantinople et signe la chute de l'Empire byzantin. Suite à l'avancée des troupes ottomanes, Venise perd un à un ses comptoirs orientaux. Le monopole vénitien sur l'importation des produits orientaux s'effrite encore un peu plus lorsque Vasco de Gama ouvre une nouvelle voie vers l'Inde à la fin du 15^{ème} siècle. Le déclin de Venise s'annonce: au 17^{ème} siècle, son hégémonie s'érode, sa puissance économique faiblit face à la concurrence européenne et ottomane, sans toutefois que cela freine la splendeur des constructions. L'industrie et l'agriculture sont désormais les secteurs économiques en expansion, ils remplacent le commerce d'outre-mer et la navigation, mis à mal par la chute de l'Empire d'Orient et les grandes découvertes espagnoles et portugaises. La noblesse se retire du négoce et place ses finances dans

des fermes et des villas sur la terre ferme, à la recherche d'un profit qui l'avait jadis incitée à investir dans le commerce d'outre-mer.

Avec l'annexion de Venise au Royaume d'Italie, en 1866, l'autorité communale de Venise se cantonne au *centre historique*; mais dès 1883, le Lido est à nouveau annexé, suivi en 1917 par Marghera; en 1926, par Mestre, Chirignago, Zelarino, Favaro Veneto, Malcontenta, Pellestrina, Murano, Burano et Cavallino-Treporti qui redeviendra indépendante en 1999, après un plébiscite de sa population pour la séparation. Que ce soit dans le *centre historique* - où de forts sentiments insulaires persistent - ou sur la terre ferme, la volonté de retrouver une indépendance s'exprime cycliquement. Cela a ainsi aboutit à des référendums répétés sur la séparation des Communes de Venise et de Mestre, tous systématiquement rejetés par la population³⁸.

La lagune de Venise

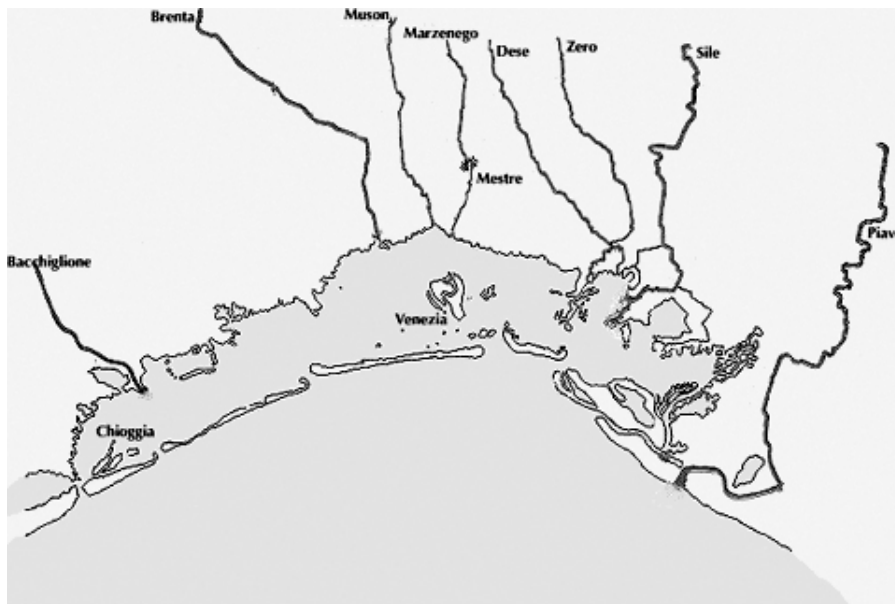


Allégorie de l'opposition des deux forces auxquelles la lagune est soumise: l'une naturelle et l'autre anthropique. Bernardo Trevisan, "Trattato della laguna di Venezia", édité en 1715

Dès le 14^{ème} siècle, lorsque la terre ferme s'est trouvée sous contrôle vénitien, les besoins hydrauliques de la ville sont devenus prioritaires sur ceux de la campagne de l'arrière-pays, Venise privilégiant ses propres intérêts. La lagune était alors beaucoup plus vaste qu'elle n'est aujourd'hui. Celle-ci est le résultat d'une évolution naturelle soumise à deux actions simultanées: l'action des fleuves de l'*hinterland* qui charrient les sédiments accumulés le long de leur parcours jusqu'à la mer, et l'action contraire des vents et de la mer qui retiennent vers les terres une partie des alluvions qui se déposent sur les fonds, créant ainsi

³⁸ En 1979 (71,4% de Non, 27,2% de Oui) , 1989 (Non: 56,9%, Oui: 41,5%), 1994 (Non: 54,8% , Oui: 44%), et le dernier en date en novembre 2003 qui n'a pas atteint le quorum de participation et n'a pas été validé (65,6% de Non, 34,4% de Oui).

des barrages sablonneux (les *lidi*: les dunes) coupant du large de vastes étendues d'eau. Mais la lagune est aussi le résultat de l'entreprise humaine: au fil des siècles, les Vénitiens ont créés des instruments institutionnels qui leur ont permis de dominer leur environnement naturel, et de le modifier lorsqu'ils l'ont jugé nécessaire. En arrière-fond des diverses lois et règlements ayant trait à la conservation de l'eau, et plus généralement de la lagune, on trouve une même finalité économique: conserver, empêcher que les hommes et les mécanismes de l'évolution naturelle n'altèrent l'état de choses existant.

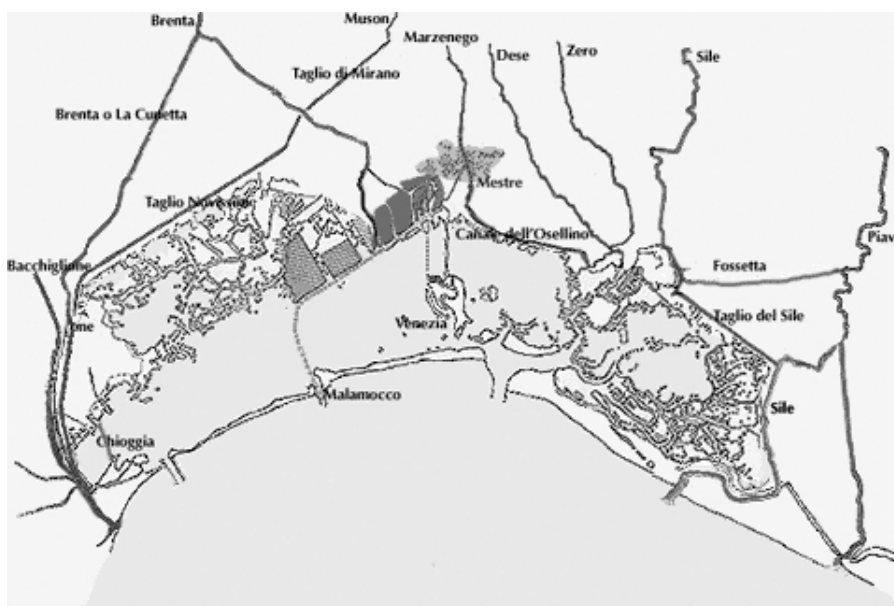


La lagune de Venise et son bassin versant au début du 14^{ème} siècle

L'effort d'entretien de la lagune et des littoraux se poursuit jusqu'à la chute de la République, en 1797. Les îles et les *lidi* sont consolidés, des arbres sont plantés pour fixer le sol, les marais sont assainis, les salines sont abandonnées, les canaux sont drainés, de nouvelles voies navigables sont percées, et les estuaires des fleuves côtiers qui menaçaient de combler progressivement la lagune en charriant trop d'alluvions sont supprimés: des bras de fleuves sont forcés, protégés par des digues, la *Brenta*, le *Bacchiglione*, le *Musone*, le *Sile* et le *Piave* sont détournés pour se jeter directement dans l'Adriatique.

La défense de la lagune est tombée dans les oubliettes de la modernité: les grands travaux de l'ère moderne ont totalement modifié l'équilibre précaire de l'environnement naturel lagunaire. La construction du pont ferroviaire et du pont automobile a considérablement diminué l'effet de chasse des marées; la construction du port et de la zone industrielle à Marghera a demandé l'assèchement de plusieurs centaines

d'hectares de *barene*³⁹; l'aménagement du canal Vittorio-Emanuele II entre le canal de la Giudecca (l'ancien port de la Marittima) et le nouveau port de Venise, à Marghera, puis le creusement du canal des Pétroliers entre la bouche de Malamocco et la zone industrielle de Marghera, tous deux absolument rectilignes, laissent entrer l'eau de la mer à une vitesse et en quantité jamais atteintes jusque-là.



La lagune de Venise et son bassin versant à la fin du 20^{ème} siècle

Cela a abouti à la catastrophe du 4 novembre 1966: une marée exceptionnelle - résultat conjugué des pluies tombées en abondance sur le bassin versant, et d'un vent retenant l'eau de mer dans la lagune - submerge Venise. L'*Acqua Granda* atteint la cote record de 1m94, ce qui représente 1m20 d'eau sur la Place Saint-Marc. L'eau ne se retire qu'au bout de 24 heures, laissant découvrir au monde entier l'état de décrépitude dans lequel se trouvait la ville.

Depuis, trois Lois Spéciales pour Venise ont été promulguées⁴⁰, mais elles n'ont été que partiellement mises en application. Depuis, et durant 30 ans (jusqu'en 1995), les canaux de la ville n'ont pas été nettoyés. Depuis, la première pierre du MoSE (pour *MODullo Sperimentale Elettromeccanico*) a été posée: il s'agit de doter les trois bouches de la lagune - celle du Lido, celle de Malamocco et celle de Chioggia - d'un système de vannes mobiles qui se transformeront en digues isolant la lagune de la mer, lors de marées de plus de 110 cm.

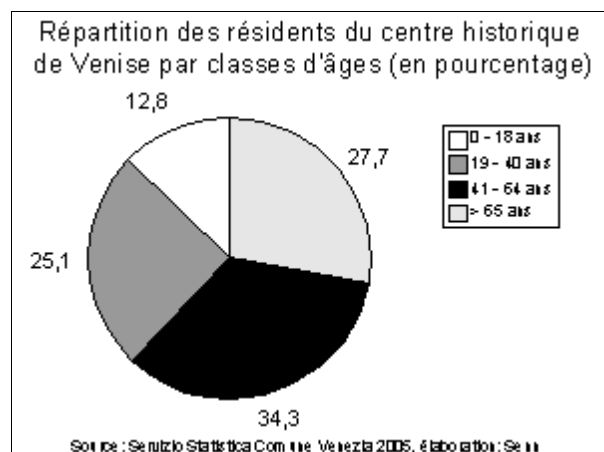
39 Les barene sont des îlots semi-déserts où pousse une végétation typique; ils ne sont immergés qu'en cas de grandes marées. Les barene rendent possibles des processus physiques et biologiques qui favorisent l'hydrodynamique de la lagune.

40 La Loi n°171/73 en avril 1973; la Loi n°798/84 en novembre 1984, et la Loi n°139/92 en février 1992.

Chapitre 4

La population

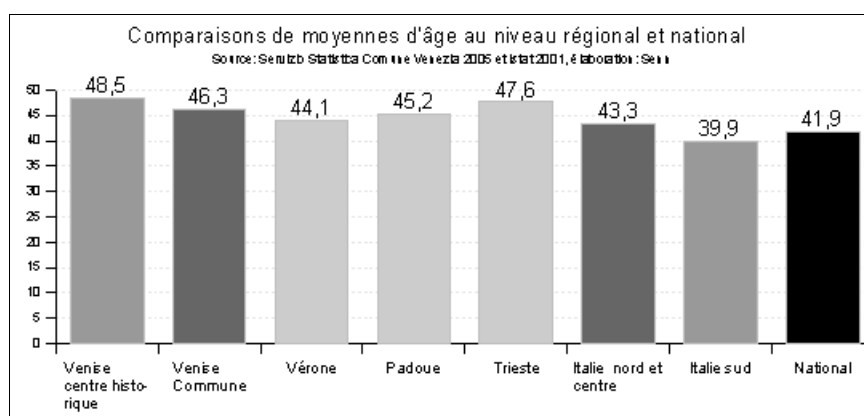
Quelques données statistiques sur la population



La population de la Commune de Venise s'élève à 270'840 habitants (selon les données actuelles de son Service de Statistique); les résidents du *centre historique* en représentent moins du quart et sont au nombre de 63'232⁴¹. Ils se répartissent de la manière suivante: les enfants de 0 à 18 ans sont 8'111; les adultes de 19 à 40 ans:

⁴¹ Statistiques établies par le Servizio Statistica e Ricerca de la Commune de Venise, données mises à jour quotidiennement et disponibles en ligne sur le site: http://www.comune.venezia.it/statistica/Statistiche/dati_aggiornati.asp Les chiffres articulés ici sont arrêtés au 9 février 2005.

15'897; les 41-64 ans: 21'697; et les personnes âgées de plus de 65 ans: 17'527⁴². Avec plus du double de personnes âgées par rapport aux enfants, la moyenne d'âge de la population de Venise *centre historique* est élevée: 48,5 ans, et celle de la Commune toute entière (c'est-à-dire y compris la terre ferme et les îles de la lagune) de 46,3 ans. Des moyennes d'âge certes imposantes, mais qu'il faut toutefois modérer en les comparant, à l'aide du tableau ci-après, aux chiffres des autres villes du nord-est italien (sur la base des données du recensement national de la population de 2001).



Le vieillissement de la population, occasionné par la chute des naissances, par un solde migratoire négatif, et par le prolongement de l'espérance de vie, est un phénomène qui a des répercussions importantes sur la structure socio-économique de la ville. Il augmente le poids de la population inactive sur les actifs à cause de la hausse du nombre de retraités, et parce qu'une forte présence de personnes âgées comporte une série de problèmes liés à la prise en charge sanitaire, mais aussi aux structures, aux ressources et aux services s'adressant aux anciens. La hausse du nombre de personnes à la retraite implique donc d'une part l'augmentation de la charge sociale et de prévoyance qui repose sur la population active, et d'autre part un changement des modèles de consommation (Musu I. *e alii*, 1998).

Pour poursuivre ce profil chiffré du *centre historique*, disons encore qu'au niveau de l'état civil il y a 24'317 célibataires, 30'405 personnes mariées, 6'000 veuves et 1'044 veufs⁴³. La population se répartit en 32'130 foyers d'habitation, dont près de la moitié (15'014) sont des personnes qui vivent seules⁴⁴, puis: 8'555 personnes vivant en couple,

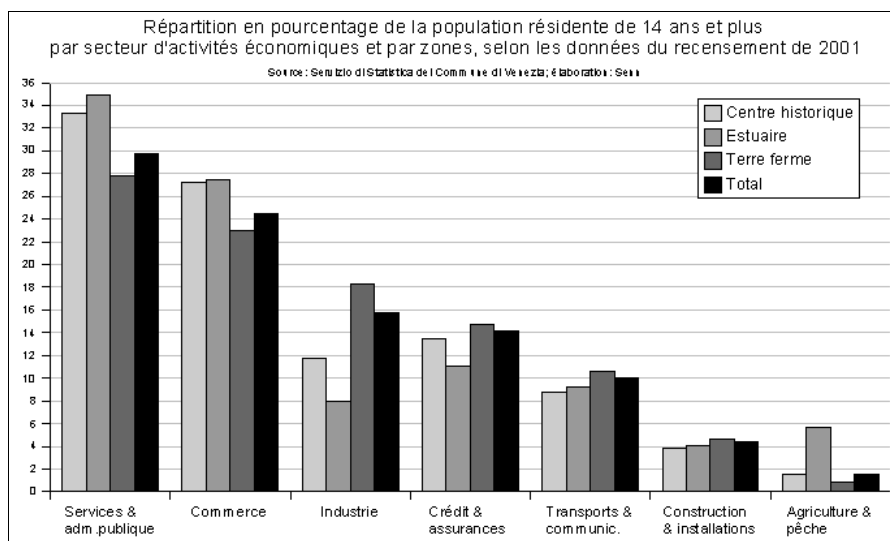
42 Au niveau national, les plus de 65 ans représentent les 18,6% de la population, à Venise la proportion monte à 27,7%, dont presque deux-tiers de femmes.

43 Je n'ai pas les données pour les personnes divorcées.

44 Les individus de 25-64 ans vivant seuls sont 7'829, ceux de plus de 65 ans vivant seuls 7'863 (dont 486 foyers de personnes âgées de plus de 90 ans).

5'123 foyers de trois personnes, ceux de quatre sont 2'748, et enfin 690 foyers de cinq personnes et plus. Entre 1993 et 2003 le nombre de foyers d'habitation du *centre historique* a baissé de 1'800 unités (en passant de 33'817 à 32'087 foyers), alors que dans le même temps la population a perdu près de 10'000 individus (soit pour les mêmes années respectivement 73'149 et 63'947 habitants). Enfin, malgré la baisse pour le moins sensible de la population de la ville insulaire ces dernières décennies, le taux d'habitants au kilomètre carré est tout de même de 7'989⁴⁵, et cela sans prendre en compte la présence touristique. (Pour l'estuaire, ce taux est de 1'449 hab./km², et il est de 1'351 hab./km² pour la terre ferme. En bref, les densités de population que l'on retrouve sur l'ensemble de la Commune de Venise sont bien au-delà de la moyenne nationale qui est de 192 hab./km².)

La population active dans la Commune de Venise représente le 46,6% de la population; elle est de 44,3% dans le *centre historique*, de 43,5% dans l'estuaire et de 48% dans la terre ferme. Les femmes constituent le 36% des actifs et le 64% des non-actifs, signe de la tradition encore très ancrée de la femme au foyer, comme de la forte proportion de femmes parmi les personnes âgées. Près du tiers de la population active de la Commune travaille dans les services et l'administration publique, le deuxième secteur d'emploi étant le commerce avec 24,5% de la population active, puis suivent l'industrie (15,8%), le crédit et les assurances (14,1%), les transports et les communications (10%), la construction et les installations (4,4%) et enfin l'agriculture et la pêche (1,5%). Avec évidemment des répartitions très différentes selon la zone de la Commune.



Le secteur du crédit et des assurances est celui qui a connu la plus forte augmentation en trente ans, passant du 2,6% de la population active en 1971, à 14,1%, avec

45 Une densité comparable à celle du centre de Londres, ville de plus de 10 millions d'habitants!

une progression impressionnante de la terre ferme, qui est passée respectivement de 2% (soit 1'288 personnes) à 14,7% (10'432). Les chiffres en pourcentage semblent tout aussi éloquents en ce qui concerne la population du *centre historique*, avec 3,8% en 1971 et 13,5% en 2001, mais quand on sait que cela représente respectivement 1'420 et 3'735 personnes, la progression perd de sa force. Le secteur de l'industrie a connu la plus forte baisse, il représentait 19,6% de la population active du *centre historique* en 1971, il est le 11,8% en 2001; les données pour la terre ferme sont plus fortes encore: 38,5% en 1971 et 18,3% lors du dernier recensement de 2001. À noter encore le pourcentage relativement stable pour le *centre historique* de la population active employée dans le secteur des services et de l'administration publique, malgré le fait que 12'755 résidents étaient concernés en 1971 (34,5%), et plus que 9'183 en 2001 (33,3%); au niveau de la Commune seuls 1'160 résidents supplémentaires travaillent dans ce même secteur depuis 1971.

Exode de la population

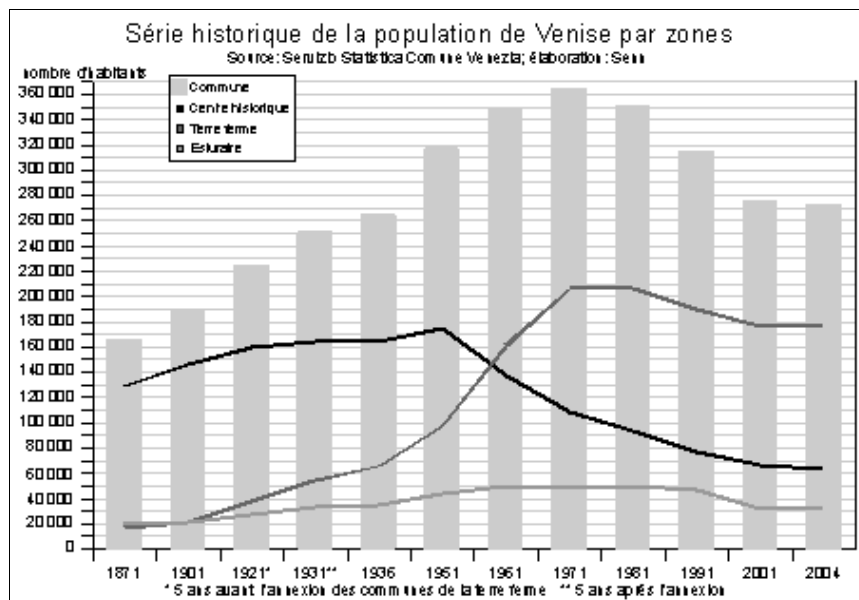
En un demi-siècle, Venise *centre historique* a perdu près des deux-tiers de sa population: en 1951, elle comptait encore 174'808 habitants, alors qu'aujourd'hui, ils sont à peine plus de 63'000. Ce mouvement démographique est ce qu'il est convenu d'appeler l'*exode*, l'*hémorragie*, ou encore la *grande fugue* de la population. C'est un des problèmes majeurs de la ville, avec celui de sa sauvegarde - lié aux marées hautes - et celui de la monoculture touristique de l'économie vénitienne. Cet exode a induit un appauvrissement du *centre historique* du point de vue anthropologique, désormais:

"Vidé de son peuple traditionnel, c'est-à-dire de son véritable *genius loci*. Dans aucun autre lieu au monde comme ici, le *genius loci*, l'esprit qui habite les lieux, est vraiment le peuple, l'homme et la femme qui vivent à Venise, et la connaissent, et la "sentent" et, ainsi, quotidiennement, l'habitent et la rendent vivante, en équilibre avec l'environnement qui l'entoure. La défense du peuple traditionnel, de son droit de résider à Venise, et l'effort de générer un nouveau peuple de Vénitiens, sont de pareille importance que l'engagement à en protéger le lien avec l'eau en rétablissant l'équilibre brisé. Cet équilibre est aussi, justement, social et économique, et culturel. Anthropologique, précisément." (Bettin G., 1997: 45-46)

Selon un article paru en été 2005 dans la presse locale, cette dernière décennie, près de 19'000 résidents ont quitté la ville insulaire⁴⁶, et aujourd'hui encore, en moyenne deux personnes quittent chaque jour le *centre historique* pour aller s'installer de *l'autre côté du pont*⁴⁷. En analysant ces départs, on s'aperçoit qu'une grande partie d'entre eux sont en fait des déplacements internes à la Commune, vers la terre ferme en direction de Mestre ou de Marghera.

Cet exode ne concernait, au milieu du siècle dernier, que les habitants du *centre historique*: ils sont allés grossir durant plusieurs décennies la terre ferme. Mais depuis les années 1970, cette tendance touche la Commune dans son ensemble. Il faut en effet remonter jusqu'en 1968 pour retrouver le point culminant atteint par la population vénitienne, avec quelques 367'832 habitants répartis entre le *centre historique*, l'estuaire, et la terre ferme. Ces derniers vingt ans, la population a ainsi essuyé une perte de 21,7 % (12,4 % entre 1991 et 2001).

Cette baisse est due en grande partie - c'est le cas de la plupart des villes de la région - à la réduction du taux de natalité (passé de 15 ‰ au début des années 1970 à 7,7 ‰ en 2004), et au taux constant de mortalité, ce qui, mis ensemble, constitue un solde naturel négatif. Le solde migratoire suit la même tendance, avec une immigration qui n'est pas suffisante pour remplacer les départs de la Commune (Musu I. *e alii*, 1998).



46 Selon l'article d'Alberto Vitucci, "Case troppe care i Veneziani vanno via" de *La Nuova Venezia* du 22 juillet 2005. Les chiffres repris ici et là concernant l'exode du *centre historique* ont une tendance à la croissance exponentielle. C'est également le cas pour la fréquentation touristique de Venise, qui selon les sources passe de 10 millions à 16 millions de visiteurs par an.

47 Une personne en moyenne tous les trois jours suit le même mouvement en ce qui concerne l'estuaire.

Elles peuvent être également d'ordre socio-économique: le marché du travail en crises larvées depuis de nombreuses années; et en ce qui concerne le *centre historique*, l'hégémonie de l'économie liée au tourisme de masse, sans véritable production propre (donc sans apports dynamiques au niveau de l'emploi ou de l'entrepreneuriat local).

Enfin, les causes peuvent être aussi logistiques: c'est le cas des difficultés rencontrées dans les déplacements quotidiens, avec des moyens de transports publics peu efficaces, et un réseau routier saturé (Casarin M., 2002).

Venise fait partie des dix villes de l'Union Européenne - parmi les 258 prises en compte dans l'Audit urbain publié en 2004 par Eurostat - qui ont connu la plus forte baisse de population entre 1996 et 2001⁴⁸. Elle n'est pas un cas isolé: les mouvements d'éloignement des centres villes urbains pour aller s'installer dans les périphéries ou les communes avoisinantes se rencontrent non seulement dans d'autres villes italiennes, mais également dans plusieurs villes européennes. Et selon les prévisions démographiques à dix ans des Services de statistiques officiels, cette tendance régulière à la baisse de la population vénitienne devrait se poursuivre encore.

Quelques indications comparatives de l'évolution démographique de Venise avec la situation d'autres villes du pays et d'Europe peuvent être déduites du tableau ci-après⁴⁹.

48 On trouvera de nombreuses données statistiques sur le site d'Eurostat à l'adresse <http://epp.eurostat.cec.eu.int>, et en particulier des informations sur l'Audit urbain qui propose cette comparaison entre 258 villes de l'union européenne.

49 Bien que les sources de données soient multiples et que les années de relevés de la population ne sont pas toujours les mêmes, le tableau devrait permettre de nous faire une image générale de l'évolution de la population urbaine dans les différentes villes prises en considération. Pour avoir un élément de comparaison supplémentaire en ce qui concerne les périphéries et les communes des ceintures urbaines les plus proches, j'y ai également fait figurer l'évolution des données démographiques au niveau de la province pour l'Italie, et de l'agglomération pour les autres pays.

Série comparative de l'évolution de la population de plusieurs villes et agglomérations italiennes et européennes			
<i>Italie</i>	<i>1992</i>	<i>1996</i>	<i>2001</i>
Venise	304'362	292'077	271'073
Padoue (Veneto)	114'068	109'949	108'861
province Veneto	2'254'769	2'268'972	2'314'882
Trieste	124'301	118'861	113'461
province Friuli Venezia Giulia	625'476	616'665	614'096
Milan	725'775	692'892	673'168
province Lombardie	1'938'325	1'919'768	1'922'802
Rome	1'446'525	1'391'363	1'351'515
province Lazio	2'653'370	2'663'268	2'660'711
Naples	554'958	534'613	524'206
province Campania	2'882'049	2'919'286	2'924'973
Source: Istat; élaboration: Senn			
<i>Allemagne**</i>	<i>1987</i>	<i>1995</i>	<i>2003</i>
Berlin	3'260'000	3'471'418	3'388'477
agglomération	--	4'064'108	4'170'487
Essen	623'437	614'861	589'499
agglomération	--	5'931'939	5'788'460
Leipzig	550'641	517'812	497'531
agglomération	--	616'290	572'531
<i>Autriche**</i>	1981	1991	2001
Vienne	1'531'346	1'539'848	1'550'123
agglomération	--	1'794'622	1'825'287
Innsbruck	117'287	118'112	113'392
agglomération	--	184'863	183'120
Salzburg	139'426	143'978	142'662
agglomération	--	205'282	210'276
* Le terme "agglomération" inclut une (ou plusieurs) ville(s) centrale(s) et les communes voisines qui y sont liées par des aires continues de constructions ou par plusieurs banlieues.			
<i>France**</i>	<i>1982</i>	<i>1990</i>	<i>1999</i>
Paris	2'176'243	2'152'423	2'125'246
agglomération	--	9'318'821	9'644'507
Lyon	413'095	415'487	445'452
agglomération	--	1'262'223	1'348'832
Marseille	874'436	800'550	798'430
agglomération	--	1'230'936	1'349'772
Toulouse	347'995	358'688	390'350
agglomération	--	650'336	761'090

<i>Royaume Uni**</i>	<i>1981</i>	<i>1991</i>	<i>2001</i>
Londres	6'574'009	6'638'109	7'172'091
agglomération	7'566'620	7'651'634	8'278'251
Liverpool	538'809	481'786	469'017
agglomération	919'732	837'998	816'216
Southampton	211'321	210'138	234'224
agglomération	269'906	276'752	304'400
<i>Suisse **</i>	1980	1990	2000
Berne	145'254	136'338	128'634
agglomération	--	332'494	349'096
Bâle	182'143	178'428	166'558
agglomération	--	406'391	479'308
Genève	156'505	171'042	177'964
agglomération	--	424'028	471'314
Zurich	369'522	365'043	363'273
agglomération	--	940'180	1'080'728
** Source: Thomas Brinkhoff: City Population, http://www.citypopulation.de et eurostat, http://epp.eurostat.ec.eu.int ; élaboration: Senn			

Au vu des données exposées ci-dessus, on peut dégager une double tendance: d'une part, plusieurs villes européennes connaissent un mouvement de fuite de leur centre au bénéfice des périphéries et des ceintures péri-urbaines (ce qui se traduit par une augmentation de la population de l'agglomération), mais comme d'autre part certaines autres villes voient au contraire augmenter régulièrement le nombre de leurs habitants, il n'est pas possible de déterminer, d'après ces extraits de statistiques, si cet exode est un mouvement généralisé. Par contre, ce qui est plus clairement établi par diverses études récentes⁵⁰, c'est que si le temps passé en déplacement n'a pas beaucoup évolué ces dernières décennies (une augmentation somme toute assez faible), l'amélioration des transports et des réseaux routiers ont, ensemble, permis de tripler les distances. Pour certains de nos contemporains, il est désormais admis d'habiter à l'extérieur des villes, dans ce qui constitue désormais une troisième ceinture urbaine.

50 Voir par exemple: Benoit J.-M., Benoit P. et Pucci D. (2002), *La révolution de la proximité. La France à 20 minutes*, Paris, Belin. Dureau F. & al. (2000), *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Paris, IRD-Anthropos; Kaufmann V. (2000), *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines: la question du report modal*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.

L'urbanisation de la terre ferme

La population de Venise, comme celle d'autres villes du Nord de l'Italie, préfère s'établir à l'écart des centres urbains; un mouvement qui profite aux petites communes de la deuxième et de la troisième ceinture péri-urbaine⁵¹. Pourtant, les données statistiques⁵² mettent en évidence le fait que la croissance démographique des villages et des petites villes avoisinantes - telles Marcon, Martellago, Mira ou Dolo - n'a compensé que partiellement la diminution de la population de la Commune de Venise (Casarin M., 2002). Depuis quelques années, celle-ci connaît une véritable dispersion de ses habitants dans une aire urbaine toujours plus étalée. Ce mouvement centrifuge de la population vénitienne ne date pas d'hier. Il trouve ses racines dans la structure traditionnelle de l'espace de la campagne voisine, mais surtout dans l'organisation spatiale de la production.

La terre ferme a été investie par deux processus parallèles d'industrialisation et d'urbanisation, directement liés à l'expansion des zones industrielles de Marghera. La première phase est liée à l'évolution de la première zone industrielle avec, d'une part, des ouvriers qui se déplacent depuis la campagne environnante et, d'autre part, l'implantation d'une population originaire du *centre historique* dans des habitations formant de véritables quartiers-ghetto à la porte des fabriques, à Marghera, puis à Mestre. La phase suivante, à partir des années 1950, est celle du développement de l'industrie chimique dans la deuxième zone industrielle, accompagnée de processus productifs qui investissent parallèlement l'ensemble du territoire. La réorganisation *capitalistique* du territoire se réalise alors par des établissements résidentiels ouvriers répartis dans les communes semi-agricoles de la ceinture de Mestre (Di Prinzio L., 1974).

51 Le Service de Statistique de la commune de Venise classe les localités de Cavallino-Treporti, Marcon, Martellago, Mira, Mirano, Mogliano Veneto, Salzano, et Spinea comme communes de la première ceinture; et les localités de Campagna Lupia, Campolongo Maggiore, Camponogara, Dolo, Meolo, Noale, Pianiga, Quarto d'Altino, Santa Maria di Sala et Scorzè comme communes de la deuxième ceinture urbaine.

52 Données des Services statistiques de la Province du Veneto.

La campagne vénitienne avait ceci de particulier que sa population était répartie un peu partout sur l'ensemble du territoire rural. Elle possédait ainsi, au siècle dernier, un "capital édilitaire fixe" qui distingue le Veneto d'autres régions du Nord de l'Italie (où existent de grands espaces campagnards sans présence humaine). Ces maisons agricoles, dispersées ici et là, ont constitué autant de points d'ancrage pour le développement de la *ville diffuse*. D'autres conditions, d'ordre socio-économique, ont également rendu possible cette forme particulière d'expansion urbaine. Tout d'abord, il existait dans cet environnement campagnard une forte cohésion sociale, la famille élargie ayant un rôle structurant dans la division du travail et dans le soutien économique à ses membres. Les revenus liés au travail dans l'industrie, d'une partie des membres de la famille, ont été progressivement intégrés à la rente familiale déjà existante, le tout créant la base financière de la micro-entreprise, et les conditions de départ du système productif régional (un système basé sur la petite et la moyenne entreprise). Le système de solidarité et d'assistance était réparti sur le territoire et il remplissait plusieurs fonctions - entre autres, celle de socialisation et celle de formation de consensus politique -, essentielles à la création d'un capital social. Celui-ci a constitué la base sur laquelle s'est édifié le développement économique de ces dernières décennies. Enfin, la transformation du secteur agricole a libéré une grande quantité de force de travail, désormais disponible pour de nouvelles activités.

Dans les années 1950-60, alors qu'elle était liée jusque-là à la production agricole, la structure sociale des petites communes de la campagne avoisinant Mestre connaît un bouleversement causé par la distribution fractionnée des logements populaires sur une vaste aire de la terre ferme. Cette dispersion territoriale des ouvriers qui quittaient le *centre historique* pour la terre ferme est la réponse du capital aux luttes ouvrières toujours plus combatives de ces années-là. Les nouveaux habitants, originaires de la ville lagunaire, renoncent assez rapidement à l'idée de retour et acceptent la nouvelle vie sur la terre ferme et les avantages qu'elle offrait. Cette population perd progressivement les repères hérités de la structure de la ville insulaire, et elle ne rencontre guère de difficulté à s'adapter à sa nouvelle vie. Au contraire, en se dispersant un peu partout sur la terre ferme, elle a fortement contribué au développement de la caractéristique urbanistique actuelle de la terre ferme vénitienne, qui peut être désignée par la notion de *ville diffuse*:

"La *ville diffuse* n'est pas constituée seulement de résidences mono-familiales et isolées, mais aussi: de différentes formes d'habitations, jusqu'aux quartiers d'édifications économiques et populaires; d'infrastructures et de réseaux; d'aires productives industrielles et artisanales, d'équipements et de services (collectifs, privés et publics); de zones de spécialisation, d'espaces publics, etc.

Ces éléments, toutefois, ne sont pas "concentrés", mais diffus sur un vaste territoire, ils correspondent à des solutions de continuité du construit, et sont caractérisés, en général, par une faible densité et intensité dans l'usage du sol." (Indovina F. e Savino M., 1999: 52)

Les émigrés du *centre historique* n'ont aucune prédilection quant à la localisation de leurs nouveaux logements sur la terre ferme. Ils vivent désormais dans une réalité résidentielle diamétralement autre, et n'ont de préférence ni en ce qui concerne le type d'habitation, ni par rapport au lieu où s'installer: celui-ci sera, quoi qu'il en soit, très distant et très différent de leur résidence d'origine. Le changement de lieu d'habitation comporte néanmoins un changement majeur de leurs habitudes quant aux rapports de voisinage; au niveau de la solidarité familiale et sociale; au niveau de la perception et de la gestion du temps; et par rapport aux styles de vie si particuliers de la Venise insulaire.

Mestre et la *ville diffuse*

Après la Deuxième Guerre Mondiale, de nouveaux immeubles sont construits à Mestre pour accueillir les immigrants venus du sud de l'Italie, sans qu'aucun plan d'urbanisme ne soit suivi. Ainsi, dans les années 1950-60, au moment de l'exode massif de population du *centre historique*, Mestre est une ville congestionnée par le trafic, polluée par les zones industrielles trop proches, et dont la qualité urbaine est pire que médiocre avec des réalisations architecturales qui n'ont été guidées par aucune vision urbanistique. Le *Piano Regolatore Generale* (le Plan régulateur général, centré sur l'aménagement du territoire) de 1962 prévoit - outre un quartier de direction sur l'île du Tronchetto et à San Basilio; le développement ultérieur de la zone industrielle de Marghera; et la construction d'un aéroport international à Tessera - l'expansion de Mestre en complétant le quartier San Marco et en créant un nouveau quartier, San Giuliano, sur la rive de la lagune; tous deux à hautes densités d'habitation.

Les caractéristiques physiques et morphologiques classiques du quartier-dortoir englobent désormais l'ensemble de Mestre, jusqu'à atteindre le niveau d'une "pathologie urbaine" (Indovina F. *e alii*, 1990). L'absence d'activités productives du secteur secondaire et tertiaire ne rend pas attrayant le centre mestrin, qui ne connaît pratiquement pas

de mouvement de polarisation urbaine. Face à cette "non-ville", qui n'offre aucun des avantages des grandes aires urbaines, mais tous les inconvénients de la conurbation, une partie non négligeable de la population choisit de se déplacer vers les territoires environnants, contribuant ainsi à l'édification de la *ville diffuse*. Là, les coûts d'établissement sont plus faibles, la qualité d'ensemble de l'*habiter* meilleure, et l'acquisition d'une maison en tant que propriétaire est possible. De plus, l'espace n'est pas contraint mais ouvert, ce qui répond à une idéologie résidentielle profondément enracinée dans la société locale et qui émerge dans les classes moyennes qui ont quitté Venise *centre historique*, revendiquant désormais une qualité d'habitation supérieure à celle de la décennie précédente.

Nous arrivons aux années 1970, et la maison devient un symbole du status social, au point d'être l'objet d'attentions particulières tant en ce qui concerne la qualité intrinsèque de la construction, qu'au niveau urbanistique. Commence alors un processus d'agglomération, qui conduit la *ville diffuse* à se densifier progressivement le long de quelques artères de circulation, telle une *ville linéaire*. Ce nouveau type d'établissement permet une concentration de personnes, de services, d'activités et de fonctions dans un espace équivalent à un quartier, même s'il n'en a pas toutes les infrastructures. Ce processus de *diffusion de la ville* se poursuit aujourd'hui encore; il a créé une véritable toile tout autour de Mestre et de Marghera, incluant de nouvelles communes au fur et à mesure de sa progression, jusqu'à aboutir à une aire métropolitaine qui s'étale jusqu'à Padoue au Nord, et jusqu'à Trieste à l'Est. Celle-ci garde sa spécificité de *ville diffuse*, malgré sa croissance très étalée sur le territoire.

La particularité de Mestre est d'être tout à la fois périphérie résidentielle habitée par des travailleurs actifs à Venise *centre historique*, et centre d'activités productives demandant un apport de main-d'oeuvre extérieure: des pendulaires provenant des communes de sa ceinture urbaine. La croissance extrêmement rapide de la ville est généralement analysée selon trois clés de lecture: la première interprétation voit Mestre comme une pure et simple "substitution" de Venise, une nouvelle ville sur la terre ferme permettant d'assurer les fonctions urbaines modernes que le *centre historique* ne pouvait plus assumer. La deuxième vision est celle de la spécialisation territoriale, la croissance de Mestre permettant de libérer l'espace nécessaire à l'expansion de fonctions tertiaires et de services touristiques dans le *centre historique*. La troisième explication élargit le regard, et prend en considération le niveau régional: elle entend la croissance de Mestre comme un des aspects du développement plus général du Veneto.

Au vu des données statistiques, ces trois interprétations sont fondées: Mestre a connu une progression à la hausse parallèle à la décroissance de Venise *centre historique*. En ce qui concerne la composition sociale, on retrouve à Mestre les caractéristiques habituelles des périphéries: une position professionnelle généralement moins qualifiée que dans le *centre historique*; une spécialisation de la force de travail dans les secteurs de l'industrie et de la construction (dans la ville insulaire ce sont les secteurs du commerce, du crédit, de l'administration publique ou des services en général, qui sont mieux représentés); un niveau d'instruction moins élevé et un taux d'analphabétisme plus fort; et une proportion de jeunes nettement plus importante dans la population. Pourtant, ce sont deux structures concentriques qui se dessinent: l'une sur la terre ferme et l'autre dans la lagune, avec chacune une zone centrale auréolée de zones allant décroissant en terme de status social. Autre fait intéressant à relever: la composition sociale du centre de Mestre est généralement plus aisée que celle du centre de la Venise insulaire.

La situation décrite ci-avant est celle qui a été analysée, à la fin des années 1980, par Gabriele Zanetto; la composition des deux centres urbains est restée en grande partie inchangée même si, depuis, Venise *centre historique* a perdu plus de trente mille habitants, avec une population qui s'est encore concentrée en une classe moyenne-aisée, souvent rattachée à l'université, et dans la force de l'âge.

Dans les années 1990, le centre de Mestre a été complètement restructuré: la place centrale, Piazza Ferretto - qui a été pendant longtemps un axe central du trafic automobile -, a été rendue aux piétons. Un gros effort d'aménagement urbain a redonné un visage humain au centre ville qui peut, de plus, se vanter d'offrir depuis quelques années, des opportunités culturelles de très bonne qualité. Le centre mestrin a retrouvé son attrait pour les classes aisées de la terre ferme, mais aussi pour les habitants quittant le *centre historique*, qui y voient un quartier offrant tous les avantages de la centralité, avec des logements de qualité et à des prix toujours plus abordables que ceux pratiqués dans la ville insulaire.

La situation actuelle de Mestre, et plus largement, de la terre ferme, est celle d'un double mouvement d'urbanisation: d'une part, le centre mestrin attire toujours plus une population aisée; et d'autre part, la poursuite du mouvement centrifuge, avec l'établissement des familles de classe moyenne dans les communes de la ceinture mestrine. La demande de logements et de terrains dans les communes avoisinantes de Mestre a bien entendu

provoqué l'augmentation générale des prix, mais ils restent malgré tout extrêmement compétitifs par rapport aux prix des logements pratiqués dans la plupart des centres urbains de la région.

Marghera: de cité-jardin à périphérie mal-famée

Dans leur première phase de développement, Marghera et la terre ferme connaissent une progression démographique et édilitaire importante: la population de la terre ferme gagne près de 12'000 habitants en cinq ans, de 1931 à 1936, alors que dans le même temps la population du centre historique reste stable. On assiste en quelque sorte, à une forme d'échange de population: une partie des classes sociales les plus démunies quittent Venise insulaire pour la terre ferme, et elles sont remplacées dans la ville lagunaire par une population moyennement nantie. Les nouveaux habitants de Marghera s'installent dans la cité-jardin qui a été construite en même temps que le port. Alors que,

"en réalité, les industriels n'avaient pas la moindre intention de lier leur activité à un prolétariat urbain plus difficile à gérer par rapport aux masses paysannes des campagnes environnantes. Le résultat a été de se retrouver avec un nouveau quartier proche de la zone industrielle, mais pas ouvrier, c'est-à-dire qu'il était habité par des personnes qui outre au désagrément social et psychologique engendré par le fait d'être des "déportés" vers un lieu offrant certes de meilleures conditions hygiénico-sanitaires, mais aliéné à leur dimension sociale et urbaine; des Vénitiens qui portaient en eux une totale extranéité à ce type d'industrialisation, en restant de fait sans travail, et donc dans les mêmes conditions économiques qui les caractérisaient avant leur transbordement. Les ouvriers, ceux qui réellement allaient à Marghera pour travailler, étaient des paysans qui provenaient des campagnes dans un rayon de trente kilomètres, à portée de bicyclette, des pendulaires qui continuaient à faire aussi les paysans et qui se seraient transformés en ouvriers seulement beaucoup plus tardivement." (Casarin M., 2002: 102)

Au niveau urbanistique, Marghera se développe de manière moins anarchique que Mestre, même si son dessin originel de cité-jardin est rapidement bouleversé. À une extrémité de Marghera se trouve la *Cita*, un complexe d'habitations qui porte le nom de l'ancien propriétaire d'une fabrique de produits chimiques, détruite pendant la Guerre. Sur ces terrains, on a construit dans les années 1960, des tours d'une vingtaine d'étages qui constituent l'épicentre d'une zone à l'époque sans services, sans structures publiques et sans école. Adossées à la gare de Mestre d'un côté, et à la *Tangenziale* (l'autoroute

de contournement) de l'autre, elles sont le résultat d'une opération spéculative entre une grande société immobilière de Rome et les autorités locales. Une fois la construction du complexe terminée, seuls quelques appartements sont vendus. Finalement, c'est le gouvernement qui achète les deux tiers des logements pour y installer des employés des institutions locales, des enseignants, des policiers, etc.; et les services sociaux y logent également des familles dans le besoin. La présence simultanée de populations si disparates, l'apparition d'une micro-délinquance et d'un trafic de drogues constituent vite le principal problème de ce quartier, qui devient l'objet de la risée de l'ensemble des habitants de la Commune de Venise, et le symbole de la périphérie populaire et malfamée (Casarin M., 2002).

À l'autre extrémité de Marghera, il y a la zone de *Ca'Emiliani*, avec ses baraquements et ses maisonnettes malsaines, véritables réminiscences de la période fasciste qui y confinait ses opposants politiques et le sous-prolétariat transbordé des centres de Venise et de Mestre. Au début des années 1960, la zone continue à se développer, pour devenir une vaste périphérie privée de services, et où se concentrent les "cas sociaux" qui résultent des politiques sociales et de la politique du logement des administrations successives (Scaglione S. *e alii*, 1993).



Marghera cité-jardin, 1925

Aujourd'hui, les logements qui se libèrent dans l'ancienne cité-jardin de Marghera offrent un certain attrait aux yeux de jeunes universitaires ou de jeunes cadres appartenant à la classe moyenne - aisée, des célibataires ou des couples qui envisagent de fonder une famille, et qui viennent volontiers s'installer dans ces anciens logements ouvriers.

Ce processus d'*embourgeoisement*⁵³ concerne une population très jeune, alors que la concentration bourgeoise du centre mestrin et de la ville lagunaire intéresse une classe d'âge généralement au-delà de la cinquantaine.

Les Lois Spéciales pour Venise et l'exode du *centre historique*

Le départ des ouvriers a marqué un changement complet de la structure sociale de Venise *centre historique*, en accélérant sa tendance vers une composition monoclasse, et sa propension à devenir un centre résidentiel de luxe (Di Prinzi L., 1974). Les mécanismes qui ont permis la "reconquête bourgeoise" du *centre historique* sont entièrement liés à la spéculation immobilière: laisser se détériorer les maisons jusqu'à ce que leurs habitants, appartenant aux classes sociales les moins favorisées, les quittent; et puis les rénover pour les destiner à une classe moyenne-élevée (et plus tard, aux étrangers fortunés ou à l'hébergement des touristes).

"C'est au travers du processus de la détérioration du patrimoine bâti (maisons s'affaissant, laissées vides, devenues inhabitables, etc.), accompagné d'un ensemble d'autres facteurs qui contraignent fortement l'offre de maisons et valorisent massivement les rares unités immobilières offertes, que la possibilité de continuer à habiter dans le Centre Historique pour les classes sociales à bas revenu est entravée; et c'est au travers des mécanismes d'assainissement (incitation à la propriété, et donc à la rente) que passe l'opération d'échange social, avec la substitution de segments du prolétariat et du sous-prolétariat par des classes petites-moyennes bourgeoises, tertiaires, etc." (Di Prinzi L., 1974: 103)

En substance, la ville lagunaire a été abandonnée à sa dégradation "naturelle", malgré les artifices législatifs. Différentes lois se sont succédées depuis le début du siècle dernier, visant avant tout "la sauvegarde du caractère lagunaire et monumental au moyen de travaux d'assainissement civiques et d'intérêt touristique"⁵⁴. Il faut attendre la Loi Spéciale n° 171 du 16 avril 1973 pour que soit pris en compte l'aspect socio-économique lié à la sauvegarde de Venise, autrement dit les problèmes de composition sociale des différents quartiers de la ville, et de l'accessibilité de l'habitat du *centre historique* aux classes populaires. Le texte législatif stipule que la République (italienne) "*assure la vitalité socio-*

53 Je préfère l'emploi du terme d'*embourgeoisement* qui permet tout de suite à un lecteur francophone de percevoir l'aspect lié à un changement de classe sociale dans un lieu donné, alors que celui de *gentrification*, moins immédiatement saisissable, nous amènerait à évoquer le débat qui se déroule depuis plusieurs années autour de sa définition dans diverses sciences sociales.

54 Loi n° 294 du 31 mars 1956; Loi n° 526 du 5 juillet 1966.

économique [de la ville de Venise] dans le cadre du développement général et de l'aménagement territorial de la Région". Un aspect détaillé encore dans la Loi Spéciale 798 du 29 novembre 1984, qui prévoit des fonds:

"pour l'acquisition, la restauration et l'assainissement de conservation des immeubles destinés à la résidence, ainsi qu'à des activités sociales, culturelles, productives, artisanales et commerciales essentielles pour le maintien des caractéristiques socio-économiques des établissements urbains lagunaires."

(Legge Speciale 798/84: articolo 6, primo comma, lettera a).

Un article repris tel quel dans les lois et les décrets qui vont suivre.

Ce n'est donc qu'en 1973 que l'aspect lié à la composition sociale de la population de la ville insulaire est officiellement pris en compte, alors que dans le *Piano Regolatore Generale* (Plan régulateur général) de 1962 - un texte basé qui n'est pas basé pour autant sur une vision très progressiste de la société vénitienne - figurait déjà noir sur blanc la préoccupation face à l'exode de la population du *centre historique*. Le Plan, dirigé par Wladimiro Dorigo⁵⁵, estimait ce processus comme "inacceptable" à cause du risque qu'il faisait courir au *centre historique* d'aboutir à un nombre insuffisant d'habitants qui ne pourraient plus "assurer le fonctionnement quotidien de la ville", et parce que la population insulaire tendait vers "une composition sociale trop déséquilibrée". Ainsi, le Plan prévoyait de mieux utiliser le patrimoine résidentiel communal, et de l'agrandir autant que possible.

Les fonds prévus par les deux Lois Spéciales de 1973 et 1984, qui auraient dû servir aux interventions d'assainissement des habitations du *centre historique* destinées aux classes populaires et moyennes, n'ont été que très partiellement utilisés. Il faut dire que l'obtention de l'approbation des autorités demandait, pour chaque projet présenté, des formalités administratives innombrables qui n'avaient pas toujours la chance d'aboutir. Ce sont les propriétaires privés qui ont su le mieux profiter des subventions pour l'assainissement des maisons dans les années 1960-70, avec parfois une participation des deniers publics allant jusqu'à 60 % de la valeur des travaux effectués. Ils sont les principaux bénéficiaires des Lois Spéciales pour Venise qui ont sans aucun doute encouragé la rénovation d'une grande partie du parc immobilier du *centre historique* (qui se trouvait parfois dans un état déplorable). Mais les subventions prévues par les textes législatifs ont également eu

⁵⁵ Dorigo s'exprimera sur la Loi de 1973 en la décrivant comme une "Loi contre Venise".

pour résultat d'acculer un grand nombre de locataires à choisir entre le paiement d'un loyer plus élevé (trop), et le déménagement sur la terre ferme⁵⁶ (Di Prinzio L., 1974).

En résumé, les motifs qui expliquent le départ de la population du *centre historique* vers la terre ferme, et du centre urbain de la terre ferme vers la campagne environnante sont multiples, et diffèrent selon la zone de la Commune prise en considération, et selon la période sur laquelle s'arrête le regard. Il faut aussi rappeler que du point de vue de la dépopulation, Venise ne se distingue pas des tendances observées ailleurs, en Italie et plus généralement en Europe. L'évolution de l'organisation de la production, que nous allons maintenant aborder en prenant comme point de départ l'entrée de Venise dans l'ère industrielle, a certainement joué un rôle majeur sur les mouvements de la population.

⁵⁶ À cette époque, 78,3 % des locataires du *centre historique* (qui représentaient tout de même près du 70 % de la population) ont été touchés par l'exode en direction de la terre ferme, alors que les propriétaires n'ont été que 17,4 % à suivre le même mouvement.

Chapitre 5

La production

Venise, ville industrielle

Au moment de la chute de la République, Venise est dans une situation économique et sociale particulièrement critique. La population connaît une forte baisse et descend en-dessous des 100'000 habitants; des secteurs entiers de production disparaissent (les manufactures de la laine, de la soie, du lin, etc.); le chômage, la misère et la mendicité augmentent. Des maisons et des palais sont abandonnés et tombent rapidement en ruine, leurs propriétaires n'ayant plus les moyens de les entretenir. Le port peine à reprendre ses activités et n'arrive pas à rejoindre son principal rival dans la région, Trieste, d'autant que le port de Gênes accapare une grande partie des trafics destinés ou originaires de l'intérieur des terres lombardes. C'est sous le règne lombardo-vénitien (contrôlé par l'Empire autrichien) que la reprise économique s'amorce dans la deuxième moitié des années 1830; les activités portuaires et commerciales redémarrent alors (Scano L., 1985).

La volonté de donner un caractère industriel à l'économie urbaine de Venise s'affirme durant le 19^{ème} siècle, et se renforce encore après l'annexion au royaume d'Italie en 1866 (Bellavitis G. et Romanelli G., 1985). Voilà vingt ans que la construction du pont ferroviaire est achevée (1846) et l'économie lagunaire est désormais directement en contact

avec la terre ferme: Venise est reliée à Milan, grâce au chemin de fer. Dès lors, les secteurs productifs vénitiens se tournent vers le centre de la manufacture industrielle de la plaine padovane (Romanato M., 2003).

Le pont, une liaison rapide entre le port de Venise⁵⁷ et la terre ferme, permet l'acheminement des matières premières de l'Adriatique jusqu'aux lieux de production. Au début du 20^{ème} siècle, le port de la lagune est déjà le second d'Italie, après celui de Gênes (Barizza S., 1990), mais l'augmentation du trafic maritime lui fait très vite atteindre ses limites. Son manque d'infrastructures devient problématique pour l'économie vénitienne: le port n'est plus à la hauteur de l'internationalisation des marchés et ne peut faire face à la concurrence toujours plus forte des grands ports de l'Europe du Nord, Rotterdam, Hambourg, Anvers et Londres (Casarin M., 2002). Progressivement, Venise est isolée des marchés internationaux, l'activité de production entre en crise. Celle-ci est encore accentuée par la croissance démographique qui suffoque la ville: la population est passée de 128'851 habitants en 1881 à quelques 154'891 habitants trente ans plus tard.

Cette association d'éléments provoque une situation de profond malaise social et encourage la naissance de nombreux projets d'expansion de la ville. La plupart d'entre eux prévoient d'installer la nouvelle zone industrielle et le nouveau port de Venise sur l'île de la Giudecca, restant ainsi dans la lignée du développement séculaire de la ville et s'insérant dans une tradition attachée à l'originalité et l'insularité de Venise (Chinello C., 1984). Cette solution "néo-insulaire", qui ne réglait en aucune manière les problèmes logistiques liés aux caractéristiques de Venise (l'isolement de la terre ferme et le développement limité par la lagune) et qui, même à long terme, n'apportait aucun avantage notable à la ville et à ses habitants, est pourtant celle qui a été le plus largement soutenue par les entrepreneurs locaux qui craignaient de perdre leur influence sur les secteurs productifs vénitiens si la solution d'une expansion "terrestre" était retenue.

En 1902, un ingénieur d'État, Luciano Petit, publie sur *la Gazzetta di Venezia* un projet qui propose l'établissement du port sur la terre ferme. La zone qu'il retient pour l'établissement des nouvelles installations portuaires⁵⁸ se situe au nord de la lagune, au lieu-dit des *Bottenighi* (qui s'appellera par la suite Marghera): une zone de *barene*⁵⁹ où la malaria fait encore des ravages.

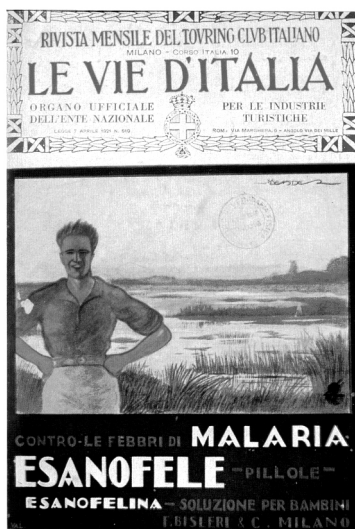
Pour créer de nouvelles entreprises et permettre l'implantation d'industries compétitives, il fallait trouver des ressources énergétiques: l'eau est la ressource qui a été

57 Le port a été déplacé en 1880 du bassin de Saint-Marc à la Marittima, sur les Zattere longeant le Canal de la Giudecca.

58 Une proposition qu'il reprend sous forme de conférence à l'Ateneo Veneto en 1904.

59 Pour un rappel de ce que sont les *barene*, voir en bas de page 66.

le plus exploitée par le secteur de l'énergie électrique qui s'est trouvé être un des acteurs majeurs de la transformation du territoire en Italie. Celui-ci, pour être moderne, se devait de *travailler*, c'est-à-dire qu'il devait pouvoir être restructuré, en particulier grâce à l'implantation d'industries et aux nouvelles technologies qui devaient permettre le contrôle de la nature. Seul un territoire ouvert sur l'extérieur pouvait devenir moderne, en ce sens que les relations avec les autres pays représentaient une source d'amélioration économique et sociale. Enfin, l'aspect lié à la santé ne doit pas être négligé: les mises en valeur des terrains, leur assèchement étaient l'occasion de se débarrasser du fléau de la malaria.



"Le vie d'Italia", journal officiel du Touring Club Italien, 1925

"En Italie il y a: 2'000'000 d'hectares non cultivés à cause de la malaria; 2'823 communes qui peuvent être définies comme constamment impaludées; 11'000'000 d'habitants exposés au risque de malaria; 2'000'000 de malades chaque année de paludisme; 20'000 morts par an à cause de la malaria. Durant les derniers vingt ans l'État italien a dépensé 1'900 millions de liras pour les chemins de fer et 71 millions de liras pour bonifier des terrains impaludés." (Virgili F. (1900), *Il problema agricolo e l'avvenire sociale*, cité in Zanetto G., 1996: 24)

La zone retenue pour le déplacement du port de Venise sur la terre ferme répondait aux différents critères du territoire *moderne*: elle pouvait être alimentée en énergie électrique, elle était géographiquement idéalement située, et enfin son industrialisation permettait d'en éradiquer la malaria. En 1907, une loi est adoptée et des fonds sont débloqués pour la création du nouveau bassin portuaire, relié au réseau ferroviaire, et apte à recevoir le trafic des matières premières.

Dans les années qui suivent, emporté par l'élan de modernité largement partagé par l'élite économique et politique du pays, l'industriel vénitien Giuseppe Volpi⁶⁰ - *Conte della Misurata*, fondateur puis président de la *SADE - Società Adriatica di Elettricità* (Société Adriatique d'Électricité⁶¹) - reprend à son compte le "projet Petit" et soutient l'idée

60 Il est inscrit au Parti National Fasciste dès 1922, et il devient gouverneur de la Tripolitaine jusqu'en 1925. Dès cette date et jusqu'en 1928 il est Ministre des Finances de Mussolini, parallèlement, il est président de la *CIGA*, la Compagnie italienne des grands hôtels (*Compagnia Italiana Grandi Alberghi*), du Port de Venise, des *Assicurazioni Generali*, de la Biennale et en 1939 il devient propriétaire du journal *Il Gazzettino* dans lequel Vittorio Cini et la famille Agnelli ont des actions. Il est encore président de la Confédération fasciste des industriels de 1934 à 1943. Avec la chute du fascisme, il fuit en Suisse où il fait la rencontre des milieux de la Résistance, auprès de laquelle il se rachète une virginité à force de financements et de mise à disposition de ses propriétés. Après la guerre il rallie les Démocrates Chrétiens. Volpi meurt à Rome en novembre 1947. Pour un portrait de Giuseppe Volpi, voir Sarazani (1972), *L'ultimo Doge. Vita di Giuseppe Volpi della Misurata*, Milano, Edizioni del Borghese.

61 Dont la majorité du capital est détenu par la *Banca Commerciale Italiana*.

Pour mener à bien le projet d'*homologation* de cette ville unique - c'est-à-dire forcer Venise à se plier aux règles temporelles et spatiales de la ville industrielle -, il fallait en modifier les limites, en créant une *Grande Venise*. Dès le début, le projet de déplacement du port et de la zone industrielle sur la terre ferme comprenait, de fait, une intention d'extension de la ville, et une volonté d'élargissement de sa juridiction administrative.

Le maire de Venise de l'époque, Filippo Grimani, l'évoquait en ces termes, déjà en 1909:

"... la Commune devrait faire corriger les frontières actuelles illogiques entre Venise et les communes limitrophes et assimiler à la juridiction administrative et en partie au domaine communal une ample étendue de terrain autour du nouveau bassin maritime [ndlr: le bassin de Marghera construit en 1907] pour pouvoir résoudre de cette manière tous les autres aspects du problème portuaire et citoyen. Cette zone constituerait un faubourg industriel où trouveraient des postes les travailleurs avec leurs familles et où pourraient converger par nécessité une grande partie de cette population qui souffre maintenant de privations dans la ville." (Barizza S., 1990: 19)

Volpi rallie autour de son projet des personnalités de premier plan - dont font partie Vittorio Cini⁶³ et Piero Foscari⁶⁴ -, en donnant au projet original de Petit une dimension non seulement territoriale, mais surtout une dimension historique révolutionnaire: de projet d'ingénierie du Génie Civil, Volpi le transforme en un projet (en partie utopique) de ville nouvelle, dans le sens de ville complètement différente de la précédente (Casarin M., 2002).

Pour répondre aux appétits du grand capital industriel et à ses velléités expansionnistes, le 7 août 1917, le territoire de Marghera est annexé à la Commune de Venise. Deux ans plus tard, les travaux pour la construction du port et de la zone industrielle à Marghera commencent. Dans une première phase, qui se poursuit jusqu'en 1935, ce ne sont pas moins de 1200 hectares de terrain qui sont pris à la lagune, pour y construire les installations portuaires et un pôle assurant le travail et l'utilisation des matières premières

63 Après avoir repris les rênes de l'entreprise paternelle, Vittorio Cini, autre illustre Vénitien, privilégie son activité d'armateur maritime, auquel il ajoutera dans les années 1920 - 1930 des activités dans les secteurs de la construction navale et de la navigation interne. En 1920, il est responsable de la *Società italiana costruzioni*, la *Sitaco*, l'entreprise qui réalise le quartier urbain jouxtant la zone industrielle de Marghera. Ministre de la communication de Mussolini, il rejoint dès 1943 la dissidence fasciste. Écarté de la vie politique par le Duce, il part se réfugier en Suisse, où il met à la disposition de la Résistance un généreux financement qui lui permet, après la guerre, d'occuper des postes à responsabilité dans la société maritime *Sidarma*, puis de devenir à son tour président de la *SADE*. Le nom de Cini est connu surtout au travers de la *Fondation Giorgio Cini* dédiée à son fils mort en 1949, une fondation qui encourage les recherches sur Venise et les activités culturelles dans le centre historique.

64 Le Vénitien Piero Foscari, gendre de la vieille famille aristocratique Rezzonico, est élu au Conseil Communal de Venise dès 1899. En 1903, avec son ami Volpi, il met sur pied le *Syndicat italo-monténégrin* avec lequel il obtient les concessions pour la construction du port d'Antivari (sur projet de l'ingénieur E. Coen Cagli, qui sera plus tard l'auteur du Plan Régulateur de Marghera), pour le chemin de fer Antivari - Nikšć, pour l'utilisation de différents gisements miniers et pour l'exploitation des forêts de Nikšć et de la Moratcha. Plus tard, il participe à la fondation de la *SADE*. Il s'inscrit au mouvement nationaliste et en devient l'un des promoteurs et des dirigeants les plus engagés. En 1913 il est élu chef de groupe des parlementaires nationalistes, qui rejoindront sous sa présidence le Parti national fasciste en 1923, l'année de sa mort. Il a également exercé la charge de Sous-secrétaire aux colonies dès 1916.

(charbon, phosphates, etc.) qui arrivaient par mer. En 1922, le nouveau port de Venise est inauguré et le projet de quartier urbain à Marghera est approuvé.

Les années de l'entente cordiale entre le fascisme et l'industrie

Au milieu des années 1920, le port comprenait déjà 17 établissements industriels et commerciaux, avec plus de 1200 employés. Parmi les premières industries qui s'y installèrent, il y avait la société Italo-Américaine du Pétrole, l'*Agip*, la *Vetro-coke* (Société Italienne Coke et Société Vitres et Cristaux qui utilisait la chaleur des gaz de la cokerie, toutes deux de la *Fiat*), la *Breda* et sa fabrique d'oxygène, la fonderie d'acier *Ilva*, et la *SIA*, *Società Italiana Allumina* qui deviendra par la suite la *Montecatini*.



Marghera avec les premières fabriques, 1925

En juillet 1926, les communes de Mestre, Chirignago, Zelarino, Favaro Veneto, Malcontenta sont à leur tour annexées à la Commune de Venise, bientôt rejointes par celles de Pellestrina, Murano et Burano. La date n'est pas anodine: elle se situe entre la nomination de Volpi comme Ministre des Finances par Mussolini une année plus tôt, et la présentation de l'élargissement du port prévue fin octobre 1926. L'investissement stratégique, de la part du gouvernement central fasciste, dans les ports et les industries de la lagune est confirmé

par la présence d'un autre Vénitien à un poste-clé: Giovanni Giuriati⁶⁵, Ministre des Travaux Publics.

Le port et la zone industrielle de Marghera sont nés et se sont développés de manière parfaitement autonome par rapport aux forces politiques, comme par rapport aux forces économiques locales. Ils sont le résultat d'un projet issu de la haute finance italienne qui l'a mis en application sans aucune concertation et même souvent au préjudice des entrepreneurs locaux. Le groupe industrialo-financier, dont Volpi est la figure centrale, avait voulu cet aménagement industriel non pas tant pour en retirer une augmentation massive de la consommation d'énergie électrique - à la base de leur production -, mais bien pour lancer la région vénitienne dans la dynamique de croissance et de réorganisation productive suivie par le reste du pays. L'Italie, en effet, poussée par le conflit de la Première Guerre Mondiale, connaissait une progression importante dans la sidérurgie, dans la chimie et dans la production de la mécanique lourde. L'époque était riche de potentialités et de profits alléchants que Volpi et les siens savaient devoir mettre de leur côté, en programmant, en incitant, et en favorisant la croissance économique de certaines régions au détriment d'autres (Romanato M., 2003).

Dans les années 1930, le processus d'*homologation*⁶⁶ de Venise se poursuit: de 1933 à 1937, le pont automobile reliant la ville insulaire et Mestre est réalisé, accompagné d'un terminal à Piazzale Roma. Dans le même temps, un premier tronçon de l'autoroute *Serenissima* est construit; il relie Venise à Padoue, avant de se poursuivre jusqu'à Milan. Les voitures et les camions arrivent désormais directement jusqu'au *centre historique*. Depuis le début de son industrialisation, Venise s'est vu imposer à plusieurs reprises de nouvelles règles spatiales: à la fin du 19^{ème} siècle, son centre gravitationnel s'est déplacé du bassin de Saint-Marc au système constitué par la gare Santa Lucia et la station maritime de Santa Marta, et en ce début du 20^{ème} siècle, le *centre historique* devient l'appendice d'un pôle de production créé de toutes pièces et d'un système résidentiel en pleine croissance

65 Giovanni Giuriati est né en 1876 à Venise. Avocat au barreau, et activiste irrédentiste, il suit Gabriele D'Annunzio à Fiume à la fin de la Première Guerre Mondiale, devenant son chef de cabinet. En 1920, il est envoyé à la conférence de paix à Paris pour défendre la cause du chef de file des nationalistes, qui aboutira au traité de Rapallo. En 1921 il adhère au fascisme et est élu député. Après la marche sur Rome, il entre au gouvernement en tant que Ministre des Terres Libérées. Il est Ministre des Travaux Publics de 1925 à 1929, jusqu'à ce qu'il soit élu presque à l'unanimité le 29 avril Président de la Chambre. Une année plus tard il est nommé Secrétaire du Parti National Fasciste. Il finit sa vie loin de la vie publique et meurt à Rome en 1970.

66 Le processus d'*homologation* de Venise fait référence à la volonté des puissances économiques et des autorités politiques de transformer la ville pour qu'elle réponde aux critères de modernité et d'industrialisation appliqués aux autres villes occidentales.

situé à Mestre et à Marghera (destiné à accueillir la grande quantité de force de travail utile à l'industrie) (Longhi G., 1999).

Avant la Deuxième Guerre Mondiale, toutes les zones prévues par le "Plan Régulateur de 1917 pour les installations industrielles" sont occupées par des entreprises qui ont profité du "boom" de l'économie de guerre. Pour pouvoir répondre à la demande en nette progression, elles se sont agrandies, renforçant ainsi leur capacité de production et avec elle, leurs profits. En jouant sur le prestige de la ville, les autorités vénitiennes ont su attirer des capitaux très importants qui ont profités autant aux anciens qu'aux nouveaux établissements de la lagune (Fincardi M., 2001). À la fin des années 1930, Marghera⁶⁷, avec plus de 90 industries employant quelques 15'000 travailleurs, s'est affirmée comme un lieu majeur de la production industrielle.



Bombardement d'une raffinerie à Marghera par le 461st Bomb Group de la 15th Air Force, 10 juin 1944

Bientôt, l'Italie s'engage dans le conflit de la Deuxième Guerre Mondiale, et les bombardements aériens touchent autant la population civile que les installations productives. À la fin de la guerre, Marghera est dans un état de destruction comparable à celui des autres centres industriels italiens. La reconstruction des sites s'engage très rapidement et la production reprend, malgré la pénurie de machines, le manque d'approvisionnement

en énergie, de combustible et de matières premières. La seule chose qui ne fasse pas défaut, c'est la main-d'oeuvre: la démobilisation des entreprises de production belliqueuse et le retour des combattants renforcent les rangs de ceux qui sont à la recherche d'emploi.

⁶⁷ Qui a su surmonter les années de la Grande Dépression et la chute de Wall Street...

Marghera dans l'après-guerre

La deuxième phase de développement de la terre ferme commence avec la reprise économique et l'essor de l'industrie italienne des années 1950; la nécessité d'agrandir ultérieurement la zone industrielle de Marghera devient alors manifeste. Le mode de développement reste le même: le projet est toujours entre les mains de la grande industrie nationale et européenne, et il est largement financé par les deniers publics, grâce au soutien de l'ensemble des forces politiques. C'est particulièrement le cas des partis de gauche, qui attendent de cette nouvelle expansion la création d'emplois qui serviront à remplacer ceux qui ont été perdus dans les restructurations de la première zone industrielle. Ces arguments "à caractère social" sont repris à son compte par la *Confindustria* vénitienne - l'association patronale - qui peut ainsi réaliser ses ambitions.

En décembre 1958, le *Consorzio per l'ampliamento e lo sviluppo di Porto Marghera* (le Consortium pour l'agrandissement et le développement de Port Marghera) est constitué, totalement dominé par la *Montecatini* et l'*Edison* (elles fusionneront 9 ans plus tard pour devenir la *Montedison*) qui possédaient à elles seules les 84 % des zones destinées à l'expansion de la zone industrielle. Quelques temps plus tard, 1'077 hectares sont viabilisés, et en 1961, la deuxième zone industrielle s'étend jusqu'au fleuve Brenta, à Fusina. Le Pôle chimique de Marghera est né, et la zone entière comptera, en 1965, jusqu'à 32'980 travailleurs, répartis dans plus de 200 entreprises; un chiffre toutefois bien en-dessous des estimations des initiateurs de son agrandissement.

Série historique des entreprises et des employés de Marghera (1920-2000)		
Données: Ente della Zona Industriale di Porto Marghera; élaboration: Senn		
	Entreprises	Employés
1920	11	--
1925	3	3'400
1930	73	5'100
1035	84	10'120
1940	95	17'300
1945	103	15'700
1950	128	22'500
1955	172	25'300
1960	194	30'200
1965	229	32'980
1970	227	31'000
1975	228	30'680
1980	235	29'000
1985	260	23'000
1990	303	18'814
1995	295	14'028
2000	289	12'727

La majeure partie des travailleurs restait employée auprès des entreprises de la première zone industrielle, dont les établissements commençaient à présenter les premiers signes de vieillissement de leurs installations et de leurs méthodes de production. Les deux grands secteurs de Marghera étaient la chimie, qui employait 14'000 travailleurs (40 % du total), et la métal-mécanique, qui comptait 11'500 employés (32 %).

Durant la décennie 1960, la volonté de poursuivre le processus d'*homologation* de Venise était encore très vive. Le Plan Régulateur Général de 1962 (*Piano Regolatore Generale*, sous la direction de Wladimiro Dorigo) l'illustre parfaitement et il constitue un moment-clé pour le *centre historique* qui, jusque-là, avait conservé une partie de la production manufacturière. Le Plan de Dorigo envisage les choses sous une autre forme, avec une spécialisation de la terre ferme dans la production industrielle, et un rôle "directionnel" pour le *centre historique*. Cette volonté va toutefois rester au niveau de l'utopie ingénieuse: l'industrie de base installée à Marghera est aux mains de grands groupes dont les sièges centraux se situaient à Milan (et dans une moindre mesure à Turin) et à l'époque, ils ne partageaient pas l'idée d'une "direction disséminée" (Longhi G., 1999).

Le développement de Marghera se poursuit néanmoins, et entre 1960 et 1965, le Canal des Pétroliers⁶⁸ est creusé pour répondre aux exigences commerciales (mais aussi pour dérouter le trafic pétrolier du bassin de Saint-Marc). Avec les quelques 20 millions de mètres cubes de matériaux de déblaiement sont créées les "Caisses de colmatage" (11,36 km²), qui permettent de gagner encore de l'espace sur la lagune, en vue de la réalisation de la troisième zone du pôle industriel.



Carte de la lagune de Venise avec le Canal des Pétroliers et les 3 zones industrielles de Marghera

⁶⁸ L'impact du canal des Pétroliers sur l'environnement est considérable: lors des marées, ses 15 mètres de profondeur et son tracé rectiligne (les canaux naturels mesurent 2 mètres en moyenne et sont sinueux) laissent pénétrer une grande quantité d'eau dans la lagune.

Le 4 novembre 1966, un événement majeur se produit: une marée d'une ampleur exceptionnelle, l'*Acqua Granda*, envahit Venise. Elle engendre une prise de conscience des risques que fait peser la zone industrielle et portuaire de Marghera sur la ville et sur la lagune. Pourtant, une année plus tard, les industriels vénitiens, au travers de leur association faïtière (*Associazione Industriali della Provincia di Venezia*) affirmaient encore: "*Là où il y avait une nature inhospitalière et misérable, il y a maintenant progrès économique et social et une Venise bien préservée...*" (in Soriani S., 2003: 170). En 1973, la Loi Spéciale pour Venise n° 171⁶⁹ est adoptée; elle stipule l'interdiction de toute construction supplémentaire le long des rives de la lagune, de Jesolo à Chioggia.

Les luttes ouvrières

La première véritable mobilisation sociale ouvrière, à Marghera, a été la grève de 1943, sur fond de revendication salariale. Le régime fasciste italien était sous occupation allemande, et les mouvements de la Résistance commençaient à avoir une certaine influence chez les ouvriers de l'industrie vénitienne. La plupart d'entre eux étaient originaires des campagnes environnantes, ils n'étaient héritiers d'aucune tradition d'organisation et de lutte syndicale, pourtant, quelques années plus tard, dès la fin des années 1960, le port et surtout les deux zones industrielles, comptent parmi les lieux centraux de la contestation des travailleurs en Italie.

Aux années d'or du "miracle économique italien" du début des années 1960, succédèrent des temps plus difficiles: l'augmentation incontrôlée de l'inflation, la demande d'amélioration des salaires pour y faire face, et la revendication pour des conditions de travail plus sûres ne pouvaient que déboucher sur d'importants conflits sociaux. Marghera s'est trouvée alors à l'avant-scène de la lutte des classes en Italie; le pays traversait une période de confrontations très dures entre les mouvements politiques de gauche et l'extrême droite italienne, et les luttes ouvrières ont souvent été le théâtre de violents affrontements, voire de représailles de la part de militants néo-fascisants.

69 Cette Loi a ceci de particulier qu'elle fait entrer en scène le thème de Marghera, celui de l'environnement, et qu'elle marque la naissance des rapports souvent conflictuels entre Venise et la Région du Veneto, nouvellement constituée.

L'été 1968 s'est révélé particulièrement agité pour la pétrochimie à Marghera: 13 jours de grève et une manifestation colossale qui a bloqué tout Mestre et Venise.



Manifestation des ouvriers de la pétrochimie de Marghera sur la Place Saint-Marc à Venise

En septembre de l'année suivante, les ouvriers de la *Montedison* occupent à nouveau le *centre historique* toute une journée, bloquant toutes les activités qui s'y déroulent. Les années passent et voient se succéder les luttes et les grèves, souvent violemment réprimées par la police. Les revendications changent et ne concernent plus seulement les salaires: elles dénoncent les licenciements et l'augmentation de la productivité exigée par les grands patrons, elles réclament des améliorations de la sécurité au travail et s'insurgent contre la nocivité des installations⁷⁰.

C'est dans ce climat social tendu que commence la crise de Marghera et son processus de désindustrialisation. Nous sommes dans les années 1970, période de chocs pétroliers et de réorganisation de la répartition mondiale du travail. Un nouveau modèle de développement vénitien se met en place, basé à la fois sur une décentralisation et sur une tentative d'instaurer la "fabrique diffuse" qui comporte plusieurs niveaux de sous-traitance.

La crise que traversait Marghera ne lui était pas particulière, et touchait toutes les zones industrielles côtières des pays développés. Elle était la conséquence d'une nouvelle organisation des marchés internationaux des matières premières et des produits de l'industrie de base. Une nouvelle répartition se mettait en place au niveau mondial, elle était accompagnée d'une nouvelle division du travail international qui privilégiait le déplacement de l'industrie chimique de base vers des pays où la législation du travail et de l'environnement était plus permissive (Romanato M., 2003). Cet état de crise devint progressivement endémique et elle se poursuit aujourd'hui encore.

Pour Venise, les conséquences de la crise de Marghera sont multiples, et il suffit de citer, par exemple: l'augmentation brutale du chômage; la perte des entrées liées aux impôts sur les industries (ce qui touche l'ensemble de la ville); la gestion

⁷⁰ En 1973 déjà, plusieurs cas de tumeurs chez les ouvriers de la pétrochimie de Marghera étaient dénoncés publiquement.

de la dépollution du sol et de l'eau qui repose entièrement sur la municipalité; ou encore une spécialisation de l'économie du *centre historique* dans le tourisme (ce que j'ai appelé ailleurs la *monoculture* touristique).

Les activités portuaires

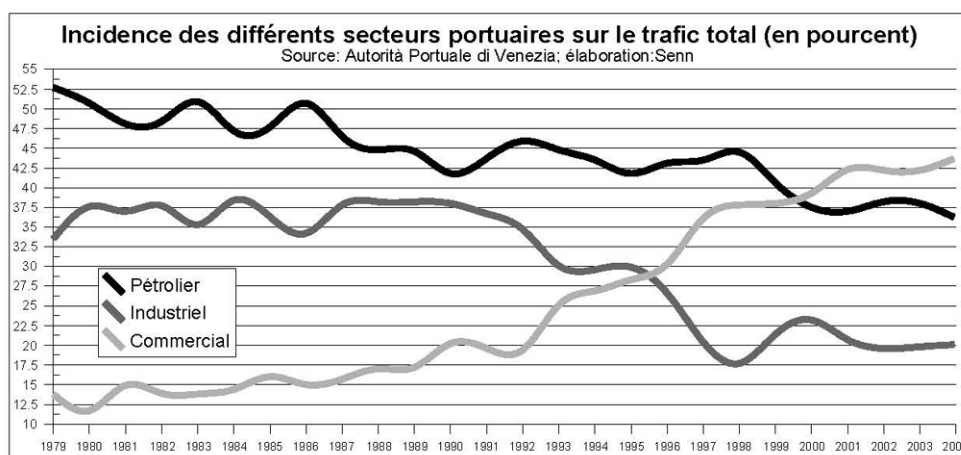
La crise qui a traversé l'industrie de Marghera n'a pas touché avec la même intensité les activités portuaires: elles ont su s'adapter aux changements structurels de l'industrie en se tournant vers le transport de containers (près de 196'000 ont été pris en charge à la *Venice Containers Terminal*, la *Vecon*, en 2004), et vers les activités liée aux croisières.

Série historique des différents secteurs d'activités du port de Venise (en milliers de tonnes et en nombre de passagers)						
Source: Autorità Portuale di Venezia; élaboration: Senn						
	Commercial (%)	Industriel (%)	Pétrolier (%)	total	Passagers	
1973	3'511 (--)	7'026 (--)	14'369 (--)	24'506	--	
1980	2'996 (11,7)	9'585 (37,6)	12'929 (50,7)	25'510	--	
1985	3'877 (16,0)	9'331 (36,3)	12'031 (47,7)	25'239	281'419	
1990	4'865 (20,2)	9'190 (38,0)	10'116 (41,8)	24'171	434'194	
1995	7'036 (28,3)	7'424 (29,9)	10'390 (41,8)	24'850	461'350	
2000	11'063 (39,3)	6'532 (23,2)	10'581 (37,5)	28'176	873'239	
2004	13'016 (43,8)	5'994 (20,1)	10'746 (36,1)	30'127	1'037'833	

Comme nous le montre en partie le tableau ci-dessus, la nature de la fonction du port de Venise a évolué au fil du temps. Au début et jusqu'à la moitié du 20^{ème} siècle, sa fonction principale était celle de soutenir les activités du complexe industriel. L'émergence de la prise de conscience des coûts environnementaux engendrés par les deux zones industrielles et les premières restructurations de l'industrie de base ont remis en cause cette fonction; un processus de redimensionnement progressif de l'activité portuaire (industrielle et pétrolière) s'est alors engagé.

Jusqu'à la fin des années 1980, le port de Venise n'a pas su trouver son rôle dans le marché des trafics commerciaux, et ce n'est qu'au début des années 1990 que la situation commence véritablement à changer. Le secteur commercial se reprend rapidement, et

le trafic passagers enregistre des augmentations significatives, particulièrement dans le domaine des croisières, grâce à l'essor du marché méditerranéen, deuxième marché mondial après celui des Caraïbes (Soriani S., 2003). Cette adaptation s'est déroulée sur plus d'une dizaine d'années et elle a abouti, pour 2004, à un trafic maritime qui s'est élevé à près de 5'000 bateaux, répartis entre le commerce (3'459 bateaux soit 30'127'000 tonnes) et le transport des passagers (1'155 bateaux pour un total de 1'037'833 personnes transportées). Le port a certes subi la désindustrialisation de Marghera, mais il a su également en profiter: il a investi de nouveaux espaces pour entreposer les marchandises, en réutilisant les zones industrielles devenues obsolètes; un gain d'espace qui a constitué un atout majeur pour sa partie commerciale.



Le trafic de passagers a toujours été une valeur sûre pour le port de Venise. Les 1'155 bateaux dont il est fait état pour 2004, se sont répartis de la manière suivante: 285 ferries sur lesquels ont voyagé 251'507 passagers, 405 bateaux de croisières où avaient embarqués 677'990 vacanciers, et 465 *fast boats* empruntés par 108'336 personnes. Le terminal passagers est situé dans le *centre historique*, à la *Marittima* (entre San Basilio, Santa Marta et la *Riva dei 7 Martiri*). C'est de là que partent les ferries qui vont en direction de la Grèce et du Moyen Orient, et les bateaux de croisière qui réalisent différents circuits méditerranéens: les opérateurs profitent de l'attrait de la ville lagunaire qui constitue un atout majeur de leurs prospectus.

La reconversion de Marghera

En vingt ans, Marghera a perdu plus de la moitié de ses employés. Au milieu des années 1970, les industries et le port employaient près de 40'000 personnes, et au milieu des années 1990, il n'en restait plus que 16'000. Ce sont les années 1980 qui ont été les plus dures pour les ouvriers du port et de la zone industrielle de la terre ferme: au début de cette période, 1'000 à 1'200 postes de travail étaient supprimés chaque année.

En décembre 1983, lors d'une conférence organisée par la Commune de Venise, *Venezia città dell'innovazione* (Venise, ville de l'innovation), l'idée d'établir des entreprises du secteur tertiaire et de la recherche dans la première zone industrielle délaissée de Marghera est avancée. Mais il faut attendre 1993 pour que cela se réalise avec la constitution de la *Société du parc scientifique et technologique Vega* (pour *VENICE Gateway*)⁷¹, à laquelle collaborent les deux Universités de Venise, certaines entreprises de Marghera, et différents instituts de recherches. En 1996, on célèbre la fin de la rénovation d'une ancienne entreprise de fertilisants transformée en une "Porte de l'Innovation", le premier bâtiment du Parc Scientifique. Les secteurs encouragés par *Vega* sont ceux des nouveaux matériaux, de la restauration (des oeuvres d'art, par exemple), et celui des technologies marines et environnementales (Scaglione S. e alii, 1993). Faire reconnaître la compétitivité de Venise du point de vue de l'*industrie culturelle*, est la volonté affichée par le *Parc technologique et scientifique*:



Un bâtiment du Parc scientifique et technologique Vega à Marghera

"Venise accueille les sièges d'Instituts et de Fondations culturels de niveau national et international, d'Universités italiennes et étrangères, d'Organismes et de Centres de développement et de recherche.

Mettre ce patrimoine à disposition du développement de l'ensemble de l'aire

71 En font partie en tant qu'associés dès sa création: l'*Aethra*, les pétroles *Agip*, *Aprilia*, *Ausimont*, la *Banca Antoniana Popolare Veneta*, la *Chambre de commerce, de l'industrie, des entreprises, de l'artisanat et de l'agriculture (CCIAA)* de Venise, le *Consorzio Venezia Nuova*, le *Consorzio Venezia Ricerche*, la Commune de Venise, *Enichem*, la Province de Venise, *Sapio Speddlina*, *Veneto Innovazione*, *Zignago* et les deux universités vénitiennes: Ca'Foscari et l'*IUAV*.

métropolitaine et du Veneto c'est le défi des gouvernements locaux, des industriels et des intellectuels." (www.vegapark.ve.it, 17.10.05)

L'année 2004 marque l'achèvement de la dernière des quatre phases initialement prévues de la reconversion de la première zone industrielle de Marghera, et les projets ne manquent pas pour poursuivre l'opération. Les noms d'une centaine d'entreprises figurent sur le site Internet de *Vega*⁷², en tant que sociétés installées dans différents locaux à Marghera; elles totalisent aujourd'hui environ un millier d'employés. On est très loin des dizaines de milliers d'ouvriers de l'ancienne zone industrielle, mais les autorités publiques réussissent là une belle opération de séduction, en mettant en avant l'image d'une Venise dynamique, innovante, et créatrice d'emplois fortement qualifiés.

Aujourd'hui encore, malgré la crise endémique qui touche ses entreprises traditionnelles, et grâce à l'apport des nouveaux secteurs de production qui s'y sont installés, Marghera reste un des lieux de concentrations majeures d'établissements industriels au niveau national et européen. À elle seule, elle représente environ les 8 % de l'emploi industriel pour l'ensemble de la province de Venise. Selon une étude du *COSES*, il y avait en 2005 à Marghera, 25 entreprises de plus d'une centaine d'employés, dont quatre de plus de 400: la *Syndial* (ex-*Enichem*), la *Fincantieri* et ses chantiers navals, l'*Alcoa trasformazioni*, et la *Montefibre*. La vingtaine d'entreprises restantes appartiennent pour la plupart aux secteurs traditionnellement présents à Marghera: la chimie, le pétrole, les chantiers navals et l'énergie électrique. Mais parmi elles, il y en a également qui font partie des secteurs émergents de la logistique et des transports. Toutes ensemble, elles emploient environ 8'000 personnes. 258 petites entreprises (de moins de 50 employés) ont été dénombrées, elles représentent la force de travail d'environ 4'000 personnes (Favaretto P., 2004).

La reconversion des entreprises chimiques de Marghera implique, bien entendu, un assainissement des bâtiments, mais également du sol, tous deux ayant subi un fort degré de pollution. Comme c'est le cas en ce qui concerne la gestion des déchets polluants qui y ont été produits durant des décennies, la reconversion des deux zones industrielles est rendue particulièrement complexe par la répartition des pouvoirs décisionnels entre

72 À l'adresse: <http://www.vegapark.ve.it/vega/acms/vega/it/menu-aziende/index.html> (16.03.06)



Les cheminées de Marghera

différents niveaux institutionnels: communal, provincial, régional, national et européen⁷³. Ce véritable imbroglio de rapports de forces politiques et d'intérêts économiques ne permet pas d'aboutir à un compromis pourtant indispensable.

Probablement faudra-t-il attendre encore de nombreuses années, avant que les zones industrielles de Marghera ne soient définitivement débarrassées des produits polluants dangereux non seulement pour l'environnement de la lagune, mais surtout pour la santé des habitants de la région.

Pour mettre un terme à cette partie sur Marghera, nous pouvons résumer sa situation productive actuelle de la manière suivante: baisse généralisée du nombre des emplois; crises à répétition des grandes entreprises avec une délocalisation de la production au niveau national et international; mutation de la structure du secteur de l'industrie; et croissance des domaines liés à la haute technologie.

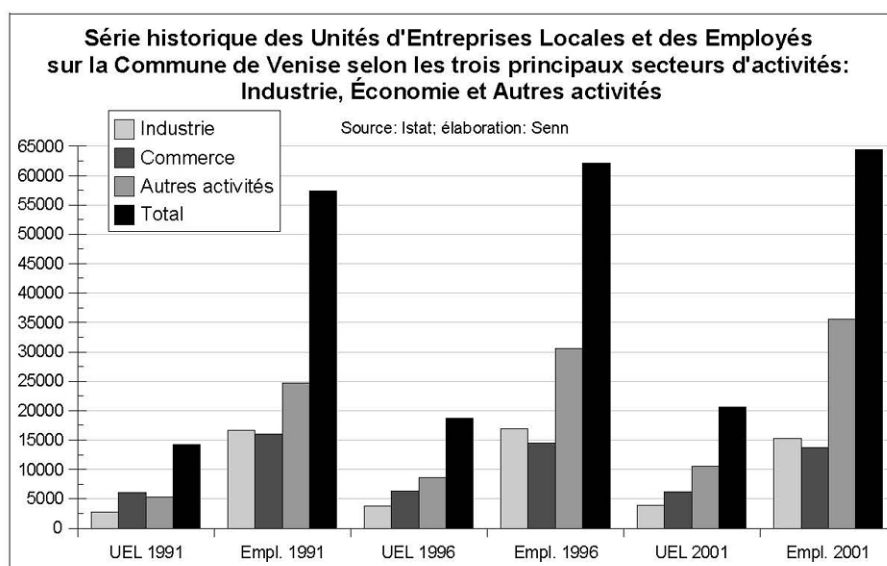
Enfin, une précision encore sur la raison qui explique la place qu'a pris jusqu'ici Marghera dans ma recherche (comme plus loin ce sera le cas pour Mestre). Le destin de la ville lagunaire est indissociablement lié à la terre ferme; c'était valable avant la chute de la République, et ça l'est à nouveau depuis l'annexion des communes de la terre ferme par celle de Venise: le *centre historique* ne pourrait pas rivaliser avec les autres villes du Nord de l'Italie (et du reste du pays) socialement, économiquement, et même politiquement, s'il n'avait pas son pendant sur la terre ferme.

⁷³ La situation traversée par Marghera est semblable à celle que rencontrent d'autres zones industrielles du même type, ailleurs en Europe; elle n'est pas un cas isolé.

Recensement général de l'industrie et des services

Pour la période 1990-1995, la dynamique de la production et de l'économie vénitienne au niveau de la Commune se résume de la manière suivante: sur un total de 4'162 entreprises, 633 ont définitivement fermé, ce qui représente une réduction de 21'575 postes. 404 parmi ces fermetures concernent des entreprises du *centre historique*, qui ont entraîné dans leur sillage 13'810 employés, soit le 21,1 % des emplois existants au début de la période considérée (Belussi F., 1999).

Au vu des données chiffrées du Recensement général de l'industrie et des services de 2001, la Commune comptait alors 21'453 entreprises (réparties en 23'873 unités locales) avec quelques 113'539 employés, et 1'668 institutions (2'348 unités locales) qui représentent 30'248 postes de travail. Cela signifie que pour chaque 100 résidents, il y avait 7,9 entreprises; 8,8 unités d'entreprises locales (ci-après: u.e.l.); 0,62 institutions, et que sur 100 résidents, 41,9 étaient employés dans les entreprises, 11,2 dans les institutions, les femmes représentant quant à elles le 38,3 % de l'ensemble des 143'787 employés.



Toujours au niveau communal, on peut détailler ce qui s'est passé entre 1991 et 2001⁷⁴ pour certains domaines: dans l'industrie, ce sont les entreprises emblématiques de Marghera qui ont connu les pertes d'emplois les plus élevées avec les cokeries, les raffineries de pétrole et les usines chargées du traitement des combustibles nucléaires, qui ont perdu 53 % de leurs employés (976 en 1991, et 517 en 2001); cette tendance à la baisse a été encore plus nette dans les fabriques de produits chimiques et de fibres synthétiques et artificielles, qui sont passées de 6'402 à 3'626 employés en dix ans (56,6 % de perte soit 2'776 emplois); la production d'énergie (électrique, gaz, vapeur et eau chaude) a suivi elle aussi cette forte tendance à la baisse, avec une perte du nombre de ses employés de 44,2 % (3'706 en 1991, 2'068 en 2001); enfin, la production de métaux et de leurs dérivés a fait face à une perte sèche de 1'737 postes (3'089 employés en 1991, 1'352 en 2001), soit 43,8 %.

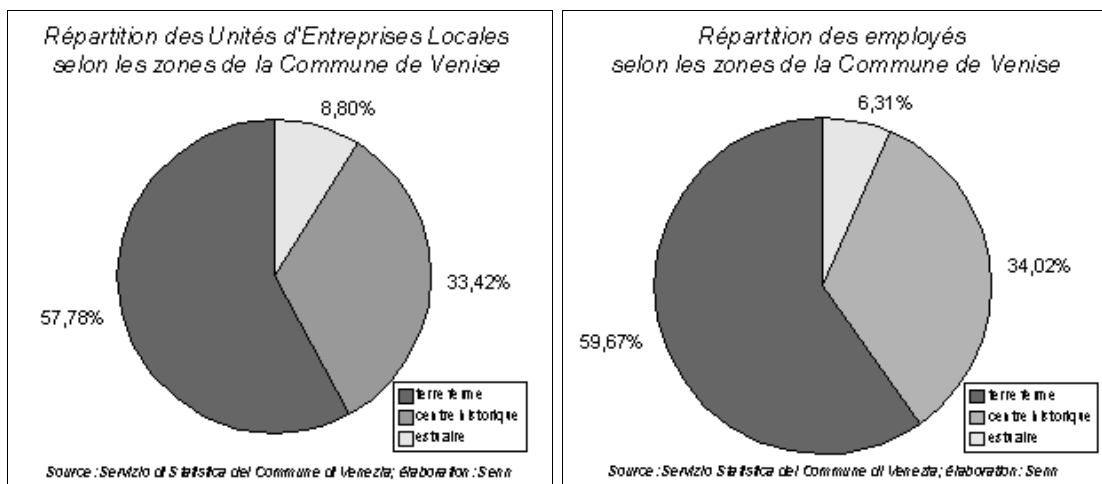
Forte progression à l'inverse dans des domaines qui ont des répercussions toutes relatives en terme de nombre d'employés: celui de la fabrication de machines de bureaux et de l'élaboration de systèmes informatiques qui passe de 5 employés en 1991, à 102 en 2001; une dynamique rencontrée également dans le recyclage du matériel métallique, avec 142 postes en 2001, contre les 8 de 1991. Enfin, en doublant presque le nombre de ses u.e.l., la construction a créé 1'688 postes de travail (soit 31,1 % en dix ans), passant de 5'456 employés recensés en 1991, à 7'144 en 2001.

Durant cette décennie, le secteur du commerce reste généralement stable, avec une forte progression du nombre des hypermarchés qui est passé de 2 u.e.l. en 1991 employant 261 personnes, à 17 u.e.l. en 2001 avec 1'034 emplois. Une progression qui s'est faite au détriment du commerce des produits alimentaires de détail qui, dans le même temps, a perdu 379 emplois et 175 u.e.l. pour arriver en 2001 à 362 employés répartis dans 172 épiceries ou commerces du même type.

Dans les "autres secteurs d'activités", l'hôtellerie et la restauration ont connu une augmentation et sont passées de 10'451 employés en 1991 à près de 15'000 en 2001 (soit une hausse de 42,3 %). Parmi ceux-ci, 2'080 emplois ont été créés par les hôtels et 1'142 par les restaurants de type *trattoria*, *pizzeria*, *osterie*, ou *birrerie*, ce qui représente, respectivement, une hausse de postes de travail de 56,7 % et de 35,8 %. Le domaine

74 Dates des recensements de l'Istat.

de l'immobilier aussi suit cette tendance à la hausse, en triplant le nombre de ses employés en dix ans: 531 en 1991 répartis dans 257 u.e.l. et 1'548 en 2001, dans 957 u.e.l., soit 91,5 % d'employés en plus, et une hausse de 37,2 % pour les u.e.l. Les activités légales, de comptabilité, de consulting, d'études de marché et de sondages ont connu une progression d'employés de 73,9 % (passant de 2'089 en 1991 à 3'633 en 2001), le nombre d'u.e.l. doublant durant la même période. L'informatique et les activités qui lui sont liées ont créé 1'126 postes de travail, pour arriver aux 2'416 employés de 2001 (87,3 % de progression). L'architecture, l'ingénierie et autres activités techniques sont passés de 1'188 employés en 1991 répartis dans 451 u.e.l., à 2'343 employés dans 1'456 u.e.l. en 2001 (soit une augmentation de postes de 97,2 %). Mais le domaine qui a connu la plus forte progression dans ce secteur est celui lié aux services de recherche, de sélection et de fourniture de personnel qui avait 29 employés en 1991, pour en compter 1'356 en 2001, soit 46 fois plus de postes pourvus en dix ans.



D'après le dernier recensement général de l'industrie et des services, en 2001, il y avait 26'221 unités d'entreprises locales et 143'787 employés qui se répartissaient entre les différentes zones de la Commune de Venise de la manière suivante: 15'150 u.e.l. se trouvaient sur la terre ferme, et totalisaient 85'783 postes de travail; 8'764 u.e.l. étaient établies dans le *centre historique* et employaient 48'911 personnes; enfin, l'estuaire comptait 2'307 u.e.l. et 9'067 employés.

Bref historique de la production du *centre historique*

Jusqu'à présent, nous avons vu comment le développement *capitalistique* a réussi la conquête d'un terrain propice à son extension sur la terre ferme - la lagune étant un frein naturel à l'expansion de la Venise du *centre historique*. Une véritable "tête de pont" industrielle, commerciale et résidentielle, revendiquant sa modernité, a été constituée sur la terre ferme au début du 20^{ème} siècle (Di Prinzio L., 1974). Celle-ci a connu par la suite une croissance parfaitement anarchique, sans véritable planification territoriale. Cela a abouti à la situation actuelle: deux couloirs radiaux ayant une "épaisseur urbaine", l'un vers l'Ouest jusqu'à Padoue, et l'autre en direction du Nord jusqu'à Trévis, le tout constituant une aire métropolitaine polycentrique.

Cette expansion a complètement modifié le rôle du *centre historique*, qui est passé, en un siècle, de la condition de centre imposant ses décisions à la terre ferme environnante, à celle d'appendice souvent encombrant.

Les productions industrielles qui existaient encore dans la ville insulaire au tout début du 20^{ème} siècle ont définitivement périclité, emportées par la crise des activités traditionnelles; c'est le cas de la dentelle de Burano, ou des chantiers navals de la Giudecca. Les difficultés rencontrées par le secteur de la pêche et de l'agriculture (dans les îles) ont poussé les industries alimentaires à fortement se redimensionner. Le *Mulino Stucky* en fournit un bon exemple: surgi en 1895 sur l'île de la Giudecca à l'initiative de l'industriel d'origine suisse Giovanni Stucky, l'entreprise s'enrichit au fil du temps de nouveaux édifices: en 1903, une fabrique de pâtes alimentaires, en 1907, un nouveau silo, et en 1912, l'entreprise occupe une surface totale de 30'000 m². Avec la Première Guerre Mondiale, les activités productives s'arrêtent, pour reprendre quelque temps durant l'entre-deux guerres. Mais après le second conflit mondial, l'entreprise ne réussit pas à soutenir la compétition avec les industries de la terre ferme, et le *Mulino Stucky* cesse définitivement ses activités en 1955.

On peut penser aussi au *Cotonificio*, inauguré en 1883 dans la zone de Santa Marta. Cette filature de coton subit un incendie en 1916; elle est reconstruite et reste en fonction jusqu'en 1960, employant près d'un millier d'ouvriers.

D'autres entreprises encore étaient installées dans la ville insulaire au 19^{ème} siècle:



Port de Venise et Cotonnerie, 1883

des fonderies - dont la plus célèbre est la Fonderie Neville, du nom d'Alfredo Enrico Neville qui fabriqua le pont de l'Académie en 1854, le deuxième à enjamber le Grand Canal -; une fabrique d'allumettes; une manufacture de tabac (1'200 ouvriers, une main-d'oeuvre essentiellement féminine); des fabriques où l'on travaillait la cire; une qui s'occupait du travail sur le quartz et sur le marbre et qui produisait couleurs et vernis; un moulin à grains et à riz; et bien sûr, les chantiers de l'Arsenal qui employaient encore près de 5'500 *arsenalotti* à la fin de la Deuxième Guerre Mondiale. Ce lieu mythique de la production vénitienne a vu ses activités s'arrêter au milieu des années 1950, après une tentative de reconversion qui a échoué. Seuls quelques rares bâtiments de ce patrimoine industriel - toujours en zone militaire - ont été réinvestis depuis: je pense en particulier au Centre pour les technologies marines *Thetis*, qui a réalisé un magnifique travail de réhabilitation de quatre anciens édifices de l'*Arsenale Novissimo*. Tout dernièrement, la Commune a signé une convention qui attribuerait une large part de l'Arsenal au *Consorzio Venezia Nuova* pour la réalisation, puis la maintenance des digues mobiles du système *MoSE*, si ce dernier arrive à terme un jour.

L'autre centre de l'industrie vénitienne insulaire se trouvait à la Giudecca, où s'étaient installés la tricoterie *Herion*, les bières *Dreher*, et quelques autres entreprises dont plusieurs chantiers navals, et le *Molino Stucky* dont j'ai fait état plus haut. La plupart de ces entreprises ont périclité dans l'après-guerre, même si certaines ont péniblement résisté jusque dans les années 1990, comme par exemple, la fabrique de montres *Junghans* qui comptait encore 748 employés en 1971, et qui a définitivement fermé ses portes fin 1993 (la production de pièces de haute précision pour l'industrie militaire n'ayant pas suffi à la sauver).

La verrerie traditionnelle de Murano a connu, elle aussi, des difficultés, mais elle a su garder une reconnaissance pour sa production de verrerie artistique, et aujourd'hui elle compte environ 260 entreprises, artisanales pour l'essentiel, qui emploient près de 2'000 personnes, pour une production destinée à 35 % à l'exportation.

Les changements d'affectation des commerces du *centre historique*

Le *centre historique*, qui ne représente pourtant que le 15 % du territoire de la Commune de Venise, totalise à lui seul plus du tiers des emplois. C'est le *sestiere* de Saint-Marc - là où se concentrent la majeure partie des commerces s'adressant aux touristes- qui y prédomine: s'y regroupent quelques 14'146 employés répartis dans 2'212 u.e.l. (respectivement 28,9 % et 25,2 % du total du *centre historique*). À elle seule, cette zone de plus grand attrait touristique et dont l'épicentre est la Basilique, réunit plus de la moitié des magasins de souvenirs de l'ensemble du *centre historique* (Borghi R., Lando F. et Senn M., à paraître). De 1976 à 1996, ceux-ci sont passés, pour l'ensemble de la ville insulaire, de 329 à 628, renforçant dans le même temps leur incidence sur l'ensemble des commerces.

L'impact du phénomène touristique et le *glissement* sémantique⁷⁵ qu'il opère sur l'espace urbain vénitien peut être étudié en se penchant sur les changements d'affectation de l'utilisation du sol, que ce soit en référence aux habitations ou aux commerces. Peu d'informations sont disponibles dans le premier cas, mais en ce qui concerne les transformations des points de vente de détail, on dispose de suffisamment de données en termes de changements d'usage, ou de changements de fonction, pour en faire l'analyse. Les changements d'affectation sont toujours plus radicaux: ils suivent l'ajustement de l'offre qui, elle, s'adapte aux modifications de la demande (pour utiliser un vocabulaire d'économiste). Cette tendance à la transformation des commerces de détail est désormais difficilement réversible, l'exode de la population entraînant inexorablement une forte baisse de la demande des biens et services de la part des résidents. Celle-ci a été remplacée par

75 J'ai évoqué plus haut le rôle joué par le tourisme dans l'assignation de signification à un lieu, souvent très différent de celui qui lui est attribué par les habitants.

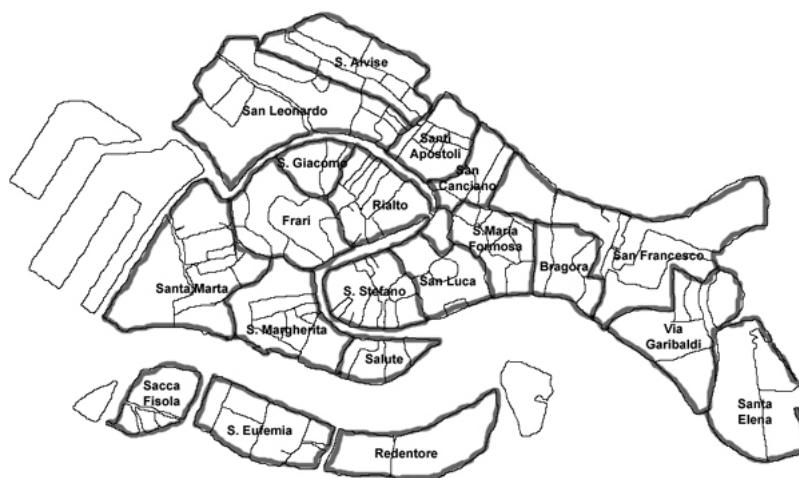
la demande des touristes, beaucoup plus attrayante financièrement, mais qui répond à une typologie très différente.

Il est intéressant de voir quelle est la répartition des commerces dans les différentes zones du *centre historique*, en la rapportant à la présence de la population résidente. Le tableau ci-dessous récapitule cette répartition dans le tissu urbain. Il nous donne également des informations concernant le pourcentage de population résidente par rapport aux commerces présents, avec un éclairage particulier sur les magasins alimentaires.

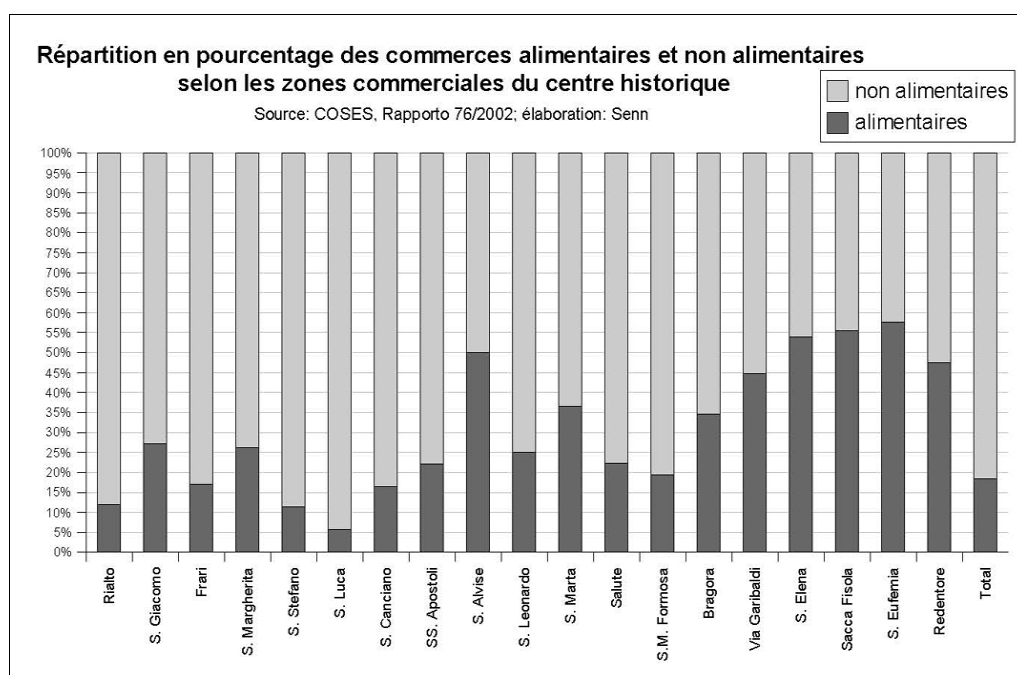
Divers indicateurs liés à la répartition des commerces dans le <i>centre historique</i>										
Source: COSES, Rapporto 76/2002; élaboration: Senn										
	Rialto	S. Giacomo	Frari	S. Margherita	S. Stefano	S. Luca	S. Canciano	SS Apostoli	S. Alvise	S. Leonardo
% population résidente sur total Centre historique	9	3	6	5	4	2	5	5	6	12
% commerces sur total centre historique	15	2	8	4	7	22	5	4	0	9
nombre de résidents par commerce	14	47	21	27	14	3	27	27	590	33
nombre de résidents par commerce alimentaire	119	162	121	100	121	50	169	115	1'033	134
	S. Marta	Salute	S.M. Formosa	S. Francesco	Bragora	Via Garibaldi	S. Elena	Sacca Fisola	S. Eufemia	Redentore
% population résidente sur total Centre historique	6	2	5	4	6	8	3	3	3	4
% commerces sur total centre historique	2	2	9	2	3	3	0	0	1	1
nombre de résidents par commerce	71	22	14	57	48	57	166	175	87	131
nombre de résidents par commerce alimentaire	189	100	75	216	139	129	309	291	150	271

Le domaine du commerce des denrées alimentaires est celui qui a connu les changements les plus retentissants: près de la moitié des points de vente au détail ont changé d'affectation entre 1976 et 1996, passant de 797 à 423 magasins. Ce mouvement a été amplifié par l'habitude prise par les familles du *centre historique* d'aller faire leurs achats dans les hypermarchés de la terre ferme, qu'il s'agisse des grands centres commerciaux de Mestre ou de Marghera⁷⁶.

76 Elles ont été encouragées en cela par la mise à disposition de navettes gratuites en bus qui effectuent plusieurs fois par jour l'aller-retour depuis Piazzale Roma jusqu'aux principaux hypermarchés de la terre ferme.



Carte des différentes zones commerciales du centre historique, selon l'étude COSES de 2002



Les diverses données ci-dessus sont issues d'un rapport du *COSES*, réalisé en 2002, sous la direction d'Alessandro Calzavara et Giuseppina Di Monte, d'après les relevés du recensement de la population de 2001. Le *COSES* - anciennement *Consorzio di Studi Economico-Sociale* qui s'est transformé voici quelque temps en *Consorzio per la Ricerca e la Formazione* - est un consortium entre la Commune et la Province de Venise qui a pour mission la réalisation d'analyses, d'études et de projets qui doivent servir à l'activité des diverses administrations.

Le rapport dont il est fait état ici, le n° 76/2002, n'est public que dans sa version synthétique, le reste étant pour le moment réservé à la seule consultation de l'administration communale concernée. Il s'agit donc d'un instrument qui, comme le titre l'indique, devrait servir à définir les "Critères pour l'installation des structures moyennes de vente dans la commune de Venise" (*Criteri per l'insediamento delle Medie Strutture di Vendita nel Comune di Venezia*). Il a été établi sur commande des services administratifs de la Commune; il faut donc le lire en prenant un certain recul. Les données qui y figurent sont intéressantes pour notre étude.

Ainsi, on y apprend que les zones de San Leonardo et de Rialto sont celles qui ont la plus grande concentration de commerces alimentaires sur l'ensemble du *centre historique*, avec respectivement 59 et 48 points de vente. Rialto conserve son rôle de marché alimentaire principal de la ville insulaire, tout en étant dans le même temps un des coeurs commerciaux de Venise. Avec ses quelques 400 commerces (15 % du total du *centre historique*), la zone de Rialto compte en moyenne 14 résidents par point de vente. Elle reste une zone à caractère résidentiel, accueillant les 9 % de la population du *centre historique*. La zone de San Leonardo est la seule qui la devance en regroupant les 12 % de l'ensemble de la population. Avec ses 8 % de la population, suit la zone de Via Garibaldi, qui a en outre la particularité d'avoir des commerces qui s'adressent presque exclusivement à la population résidente. La zone de San Luca est l'autre coeur commercial du *centre historique*; elle totalise plus d'un cinquième (22 %) des commerces de la ville insulaire (avec 552), alors que les résidents de la zone ne représentent que les 2 % de sa population. Lorsqu'on ajoute à cela qu'il y a, à San Luca, seulement 3 résidents par commerce, nous avons une idée assez précise de la spécialisation touristique de cette zone.

À noter encore la situation particulière de la zone de Sant'Alvise, qui ne compte pas moins de 1'033 résidents par commerce alimentaire (ils sont 3, sur les 6 commerces de la zone), soit plus de sept fois et demi la moyenne du *centre historique* (qui se situe à 137 résidents par point de vente), alors que la zone accueille tout de même les 6 % de la population du *centre historique*.

Le rapport revient sur la distinction entre les zones périphériques et le centre de la ville insulaire, en soulignant le fait qu'elles ont une densité d'habitants plus élevée, qu'elles sont très peu fournies en commerces, et particulièrement ceux qui vendent des biens de consommation courante, les produits alimentaires étant spécialement manquants⁷⁷. Il faut toutefois faire attention, dans le cas présent, au fait que la typologie "commerce alimentaire"

⁷⁷ Les auteurs du rapport préconisent l'ouverture de commerces de type "supérettes" dans ces zones pour en contrer la paupérisation commerciale et répondre à la demande de type résidentiel.

ne semble pas être un indicateur suffisant pour rendre compte de la proximité ou non de points de vente de biens de consommation courante pour la population résidente. En effet, bon nombre de ces commerces alimentaires ne s'adressent pas aux résidents, mais ils sont destinés à la clientèle touristique: ils proposent des "spécialités vénitiennes" à des prix souvent élevés. Une manière de s'en rendre compte est de confronter la situation de la zone résidentielle de Sant'Alvise avec ses trois commerces de biens alimentaires (un pour plus de mille habitants), et celle de San Luca, où il y a 52 commerces de biens alimentaires (soit un point de vente chaque 50 résidents), alors que c'est une des zones qui a le moins de résidents.

Les changements de structures dans la restauration sont également des indicateurs forts de l'incidence du tourisme dans le *centre historique*. L'étude sur la relation entre le tourisme et la transformation de l'espace urbain de Venise réalisée par Fabio Lando (1999) nous permet d'observer ces transformations structurelles: de nombreux bars, bistrotts et autres *ostarie*, se sont changés en tables chaudes ou en pizzerias (selon l'espace à disposition), en réaction aux changements de la demande des touristes. L'exploitation de terrasses, là où des places ou des ruelles assez larges le permettaient, a directement influé sur le paysage citadin, malgré des règlements restrictifs concernant l'usage de l'espace public⁷⁸.

Les commerces et les itinéraires touristiques

Nous l'avons vu, les commerces sont répartis de manière très inégale dans les différentes zones de *centre historique*. Leur répartition est très fortement dépendante du phénomène touristique qui induit, à sa manière, une transformation importante de l'espace urbain. Celui-ci, pour sa partie terrestre, s'organise en un réseau de cheminements qui permettent de passer d'un *noeud directionnel* à un autre (les *campi*); il y a donc généralement plusieurs façons de se rendre d'un endroit à un autre. Les Vénitiens connaissent parfaitement cette particularité physique de leur ville, et ils en maîtrisent les détours qui facilitent les déplacements rapides et efficaces: ce sont de véritables

⁷⁸ Je pense au *Regolamento tecnico per l'uso degli spazi pubblici urbani del Comune di Venezia* (le Règlement technique pour l'utilisation des espaces publics urbains de la Commune de Venise) daté du 17 juillet 2003.

itinéraires parallèles, secondaires, à l'abri des mouvements de la masse touristique. Celle-ci concentre dans un véritable "triangle d'or" dont les pointes sont constituées par: 1. le noeud Tronchetto-Piazzale Roma-gare Santa Lucia (c'est-à-dire l'entrée du trafic automobile et ferroviaire du *centre historique*); 2. la zone *Marciana* (les alentours de Saint-Marc); et 3. l'Académie. Dans ce trigone s'accroissent les 85 % du trafic touristique (Perego F., Sbeti F., 1998).

Venise insulaire est parcourue par un petit nombre d'itinéraires principaux, qui partent soit depuis la gare Santa Lucia, soit du Piazzale Roma, pour aller en direction de Rialto et de Saint-Marc. Ces itinéraires sont de véritables autoroutes piétonnes où se concentrent à la fois la demande (des touristes et celle des pendulaires) et l'offre (les activités de vente au détail). Chaque jour, plus de 30'000 personnes alimentent le mouvement pendulaire de la terre ferme vers le *centre historique*. Une moitié est constituée par les travailleurs et les étudiants; l'autre moitié par des touristes. On obtient ainsi une foule qui a une influence tant sur la hiérarchisation des parcours piétonniers que - et principalement - sur leur spécialisation fonctionnelle (Lando F., 1999).

"Dans toute structure urbaine, c'est généralement le système hiérarchisé des connexions et, en partie, des fonctions qui génère les processus de concentration et de périphérisation, en sélectionnant des parcours et des aires déterminées."
(Lando F., 1999: 11)

À Venise, ce phénomène est accentué par la morphologie particulière du *centre historique*, et ceci pour deux raisons au moins. D'une part, à cause du mode de déplacement piétonnier, celui qui a, dans tout espace endourbain, le plus d'influence, et qui, ici, détermine la structure des commerces au détail de la ville. D'autre part, à cause des accès à la ville lagunaire, le Piazzale Roma et la gare Santa Lucia, qui sont les deux *terminaux* qui doivent absorber et gérer l'ensemble des flux qui entrent et sortent de la ville; le lieu de départ des "grands parcours principaux" piétonniers qui alimentent la ville.

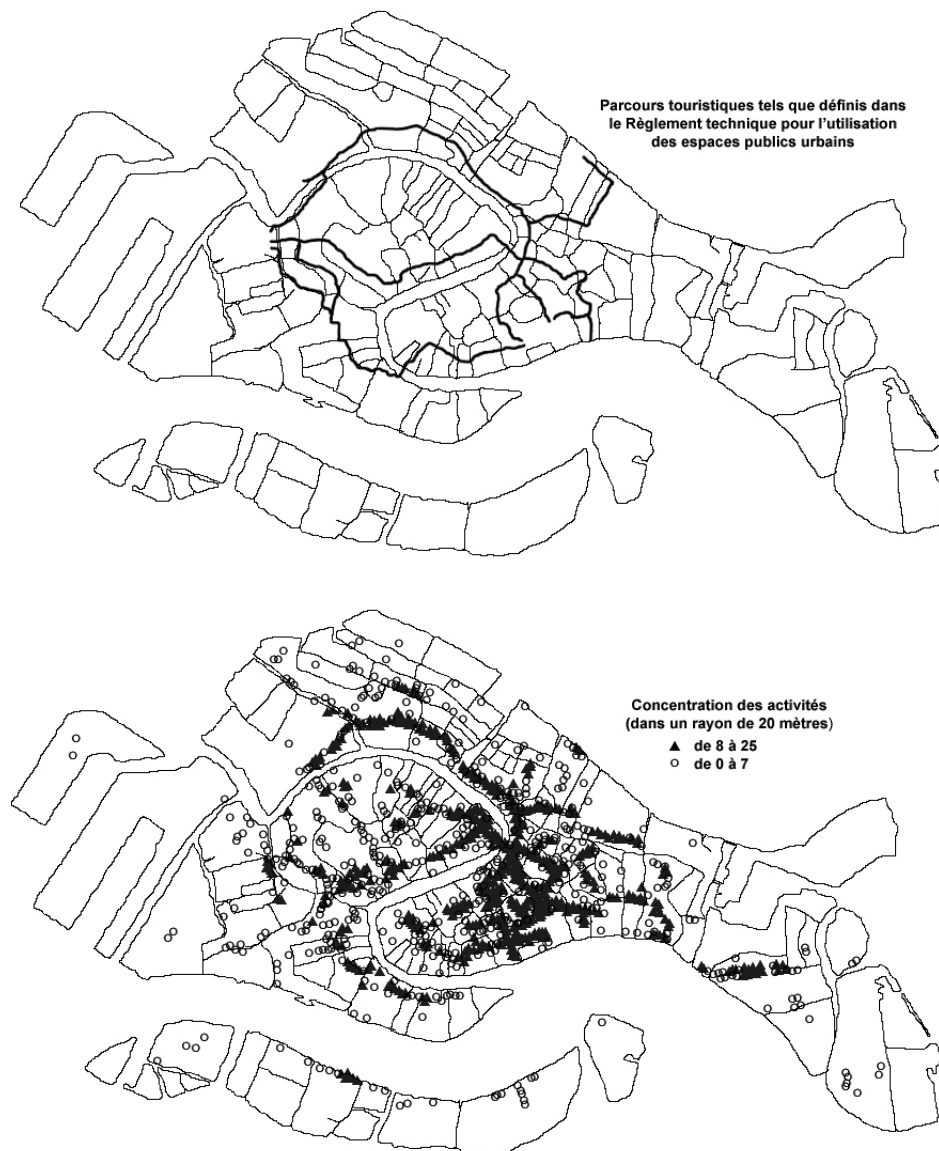
Plus d'un tiers des points de vente liés à l'activité touristique, et près de la moitié des magasins d'habits, sont localisés le long des trois itinéraires principaux: le premier part de la gare Santa Lucia, emprunte la Strada Nova, passe par les Frari pour aboutir à Rialto; le deuxième va de Piazzale Roma à Rialto en passant également par les Frari; le troisième est celui des Mercerie, un parcours central qui mène de Rialto à Saint-Marc.

Les activités commerciales que l'on trouve dans le premier parcours s'adressent en priorité aux pendulaires - employés ou étudiants - et aux résidents. On peut voir là une démonstration de la perte d'influence de la gare en tant que terminal touristique du *centre historique*, et le renforcement de son rôle de porte d'accès pour le mouvement pendulaire.

Le deuxième itinéraire a connu en quelques années une grande transformation de l'offre, qui tient autant de l'augmentation objective du nombre de touristes arrivant de Piazzale Roma, que du coût élevé des transports publics aquatiques - les *vaporettis* -, favorisant la circulation piétonne sur ce parcours. En fait, la majorité des commerces est concentrée dans le secteur proche de Rialto, où on ne comptait pas moins de 148 points de vente en 1996, dans les *Rughe di Rialto*, soit un véritable *continuum* de magasins correspondant à une densité de une vitrine tous les 2,8 mètres. L'offre s'adresse quasi exclusivement aux touristes, et répond parfaitement à la nouvelle "réalité commerciale vénitienne" (Lando F., 1999), c'est-à-dire une progression massive des commerces touristiques. Ceux-ci représentent désormais 40 % de l'ensemble de l'offre, au détriment, en premier lieu, des magasins alimentaires où venaient se fournir les résidents.

Le troisième parcours, celui des Mercerie (au centre de la zone de San Luca évoquée plus haut), est le lieu où le shopping touristique a atteint son apogée. C'est une sorte de galerie commerciale en allées, où se concentrent un nombre élevé de magasins de luxe qui ont transformé cette zone du *centre historique* en un lieu pour l'élite, à laquelle ils adressent une offre de plus en plus exclusive. Un phénomène qui entraîne une forte demande de nouveaux espaces (malgré la densité déjà élevée) et une pression considérable sur la valeur d'usage du sol urbain (Lando F., 1999).

Les deux illustrations de la page suivante nous montrent la superposition presque parfaite des itinéraires touristiques principaux avec la répartition des commerces dans le *centre historique*.



Source: Servizio Statistica Comune Di Venezia; élaboration: Senn

Cette centralisation extrême des commerces et des autres activités liées au tourisme inquiète les autorités de la ville. Elles cherchent des solutions pour éviter une trop grande concentration touristique dans le *centre historique*; en d'autres termes, elles souhaitent mettre en place des dispositifs qui empêcheront que la fréquentation des visiteurs atteigne, certains jours, le niveau de saturation dans les parties centrales de la ville ancienne.

Les autorités vénitiennes ne manquent pas de communiquer sur leurs intentions, par exemple au travers du site de l'Unesco, où sont présentés les résultats de la campagne de sauvegarde de Venise:

"Aujourd'hui, pour éviter la destruction du tissu urbain particulier de Venise et l'étiollement économique, on favorise les activités tertiaires non productives et non liées au tourisme, comme la recherche scientifique ou le développement culturel." (www.unesco.org/culture/heritage/tangible/venice/html_fr/resultatve.shtml).

Depuis le 21 février 2001, date de la dernière mise à jour du site, le nombre des commerces s'adressant aux touristes (échoppes de souvenirs, magasins de produits de luxe, et restaurants de tous types) n'ont cessé d'augmenter.

Pourtant, "on" (probablement les autorités communales) a pris des mesures énergiques... Fin mars 2002, une taxe a été introduite sur les cars de tourisme qui déposent leurs flots de visiteurs au Piazzale Roma pour une visite de quelques heures. En juillet de la même année, ce sont les bateaux *Gran Turismo* qui se sont vu imposer un ticket pour chaque touriste transbordé des grands parkings de la terre ferme (Fusina, par exemple) jusqu'à la Place Saint-Marc. Auparavant, les propriétaires de ces *lancioni* payaient 50 € par bateau (en 2004, il y avait 56 de ces *Gran Turismo* qui voguaient à Venise) la possibilité de débarquer directement dans le bassin de Saint-Marc, aujourd'hui c'est 10 € par passager.

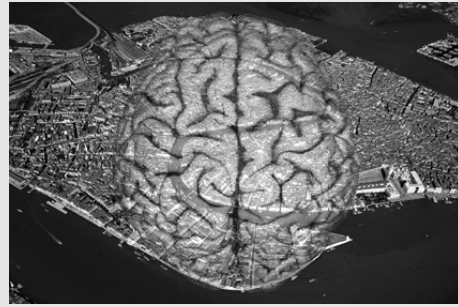
Ce sont là des mesures d'accompagnement qui donnent l'illusion de l'intervention, mais qui ne règlent en rien la concentration touristique dans les *calli* du centre ville. La Commune de Venise a imaginé également d'autres interventions: par exemple, proposer des itinéraires sortant des sentiers battus, *au-delà de Saint-Marc*, avec la publication de fascicules distribués par l'Office du Tourisme intitulés justement: "*Venezia oltre San Marco*".

Elles ont également lancé une réflexion sur la signalétique directionnelle du *centre historique*⁷⁹. Mais ce genre de mesures ne vise pas une réduction de la fréquentation touristique; l'une et l'autre entendent au contraire mieux répartir les visiteurs dans l'ensemble du tissu urbain, d'en améliorer en quelque sorte la *consommabilité*, la possibilité de consommer *du Venise*.

79 Entre autres, en assurant l'organisation d'un workshop international, *viverevenezia3_in the labyrinth*, j'y reviens dans l'aparté des pages suivantes.

*Venise est un cerveau*⁸⁰

La structure urbaine de Venise est très particulière, elle correspond à une morphologie unique. Si vous observez une carte de la ville lagunaire, vous serez probablement frappés (tout comme je l'ai été) par sa structure céphalique. Une structure qui peut nous entraîner non seulement dans les méandres physiques des canaux, des *rii*, des *fondamente*, des *calli*, des *salizade*, des *campi* et des *campielli*, mais aussi dans les méandres métaphysiques de la pensée humaine. Ainsi, pour une présentation au colloque *Imagining the city* qui s'est tenu au St John's College de Cambridge en été 2004, je me suis imaginée employée auprès de l'*Assessorato all'Urbanistica* de la Commune de Venise, chargée de la mise en place d'itinéraires pour guider les touristes dans ce véritable labyrinthe. Dans cette fantaisie urbanistique, je me trouvais dans l'obligation de réfléchir aux cheminements à parcourir pour se rendre sur les lieux de la mémoire dite collective. J'étais confrontée à des questions du type: le parcours conduisant à ces lieux de mémoire doit-il être le plus linéaire possible, ou doit-il amener les touristes à se perdre dans les arrières-fonds de l'espace vénitien avant d'arriver enfin ? Doit-on se servir d'un lieu de mémoire pour conduire les visiteurs vers un autre ? Est-ce que seuls les lieux de mémoire doivent être signalés ? Qu'est-ce qui est digne d'être signalé, et qu'est-ce qui ne l'est pas ?



L'occupation de l'espace urbain du centre historique

On pourrait dire de Venise qu'elle est un véritable amas de mémoires, matérielles et immatérielles, qui la désigne comme l'une des capitales du tourisme mondial. Chaque année c'est la destination de près de 14 millions de touristes de toutes origines. Une fréquentation massive qui provoque inévitablement une sur-occupation de son espace urbain. L'enchevêtrement des canaux et des ruelles doit absorber un flux aquatique (les *vaporetti*, taxi, *caorline*, gondoles et autres embarcations), mais surtout un flux piétonnier qui peut compter jusqu'à 400'000 pieds foulant les pavés vénitiens en une seule journée (tous pieds confondus), pour une ville qui affiche une population résidente d'à peine 64'000 âmes. Une présence touristique qui provoque parfois de monstrueux embouteillages piétonniers, comme lors du Carnaval, par exemple, ou de la Régate Historique.

Pour faire face à cet occupation massive de l'espace public de Venise, les autorités municipales doivent faire preuve d'une imagination pratique qui soit en mesure de gérer ce trafic touristique, tout en assurant une viabilité de la vie quotidienne des habitants vénitiens. En d'autres termes, il s'agit de répartir l'espace public entre ses différents utilisateurs, et d'organiser le cheminement des uns et des autres - de cet influx nerveux - dans la structure céphalique urbaine. Ce qui implique, parmi d'autres actions, la mise en place d'une signalétique directionnelle régulant la circulation. Les deux flux qu'il s'agit de guider ne se déplacent pas au même rythme. Le premier, celui des touristes, suis un modus de vacances et bouge avec lenteur, s'arrêtant devant les vitrines et observant avec délectation et une pointe de jalousie les gondoles glissant sur l'eau des canaux. Alors que le second, celui des habitants, se veut efficace, et nécessite des parcours qui ne soient pas encombrés par le premier qui risque de le ralentir.

⁸⁰ Ce texte est une version française modifiée d'un article sous le titre anglais: "Venice, Subject or Object of Memory" à paraître en 2006 dans le volume 2 des actes du colloque *Imagining the city* de Cambridge. On trouvera des références plus précises dans la bibliographie (Senn M., à paraître) en fin de ce travail.

D'ailleurs, si vous parlez avec un Vénitien, il vous expliquera volontiers que les ruelles Venise doivent être comparées aux routes des autres villes: "*Est-ce qu'il vous viendrait à l'esprit de vous arrêter en plein trafic pour détailler le contenu d'une vitrine alléchante ?*"- vous demandera-t-il inmanquablement en oubliant que les trottoirs de nos villes sont parfois tout aussi encombrés que les *calli* de Venise...

Deux réglementations cernent particulièrement ces problèmes de circulation et d'utilisation de l'espace public: d'une part, le '*Regolamento Comunale per la segnaletica direzionale in centro storico*' (Règlement Communal pour la signalétique directionnelle dans le *centre historique*) du 8 juillet 1996⁸¹, et d'autre part, le '*Regolamento tecnico per l'uso degli spazi pubblici urbani del Comune di Venezia*' (le Règlement technique pour l'utilisation des espaces publics urbains de la Commune de Venise) daté du 17 juillet 2003⁸². Des réglementations qui, à dire vrai, servent surtout à donner des indications extrêmement précises quant aux caractéristiques physiques et au positionnement des panneaux signalétiques directionnels, avec exemples à l'appui: il y a ainsi les panneaux jaunes avec inscription noire qui indiquent les grands parcours que devraient emprunter les touristes pour rejoindre les lieux de 'jouissance traditionnelle' (*Piazza San Marco, Rialto, les Fondamente Nuove*, etc.), ou la direction des sièges principaux des institutions culturelles qui s'adressent en premier lieu aux visiteurs extérieurs (*l'Accademia*, le musée Guggenheim, le *Palazzo Grassi*, etc.). Et puis, il y a les panneaux qui signalent la direction des services publics destinés à la population: les services communaux, les tribunaux, l'hôpital (n'oublions pas que Venise est le chef-lieu du *Veneto*), des panneaux qui se veulent plus discrets, blancs avec une inscription en noir, et dont l'installation se veut parcimonieuse, pour éviter le risque de surcharge de l'espace urbain.



Si ces règlements sont d'une précision millimétrique en ce qui concerne la signalétique directionnelle, ils ne disent rien de la gestion des flux à proprement parler. Dans l'une et l'autre des deux réglementations, il est question d'occupation de la voie publique, d'interdiction de l'encombrement de celle-ci de quelque manière que ce soit, mais il n'y est aucunement fait mention d'un quelconque principe de gestion des flux du *centre historique*. Peut-être parce qu'il s'agit là d'un sujet qui s'apparente plus à ce qui figure dans un Plan stratégique général pour la ville qu'à un règlement communal? C'est ce que j'ai vérifié en consultant le '*Piano Strategico di Venezia*' daté de février 2004⁸³ - récent donc -, mais il semble bien que la gestion des flux ne soit pas non plus de son ressort.

"[Le Plan Stratégique] se différencie de la planification urbanistique par le fait d'être orienté vers des actions socio-économiques dans leur intégralité, plutôt qu'à la réglementation de l'utilisation du sol, et il se différencie de la planification classique à moyen et à long terme parce qu'il n'est pas limité à l'adaptation des attentes aux tendances considérées normales, mais il est tourné vers les nouvelles opportunités et les nouveaux objectifs." (D'Agostino R., 2004: VI)

Il n'existe donc pas à Venise de politique officielle pour gérer l'occupation de l'espace, bien que les déclarations d'intention ne manquent pas. Cette absence trouve probablement son explication dans le nombre et surtout l'efficacité des groupes de pression - les gondoliers, les taxistes, les hôteliers, les vendeurs ambulants (avec patente...), les commerçants, les artisans, les regroupements politiques divers, etc. - qui ne manquent pas de se manifester dès qu'une intention

81 À télécharger à l'adresse: <http://www.comune.venezia.it/comune/lex/regolamenti/regsegi.asp?ipo=&C=> (24.03.06)

82 À télécharger à l'adresse: http://www.comune.venezia.it/direzioni/territorio/spazi_pubblici/ (24.03.06)

83 À télécharger à l'adresse: <http://www.comune.venezia.it/pianostrategico> (24.03.06)

politique ou administrative se fait jour qui pourrait, même dans une moindre mesure, modifier leurs intérêts immédiats.

viverevenezia3_in the labyrinth

Au vu de l'encombrement des ruelles en période touristique et de la montée du mécontentement que cela occasionne chez la population résidente, les autorités n'ont pu que prendre conscience de la situation obsolète de la signalétique directionnelle. Une rapide analyse a suffi pour la juger discontinue, confuse et insuffisante, parfois même contradictoire, bref, peu efficace. Pour tenter de remédier à cette situation, la Commune de Venise (au travers de son Adjoint à la Culture et au Tourisme), associée à l'Institut Universitaire d'Architecture de Venise (l'IUAV), et au *Consorzio Venezia Nuova*, a décidé de lancer une réflexion sur le thème d'un nouveau système d'orientation et de signalétique qui constituerait une réponse cohérente et appropriée aux caractéristiques particulières de la ville. Cela s'est traduit par l'organisation d'un workshop international, *viverevenezia3_in the labyrinth*, impliquant six groupes d'étudiants et leurs professeurs, provenant de la *Werkplaats Typografie* de Arnhem, de la *Hochschule für Künste* de Brême, de l'*École Cantonale d'Art* de Lausanne, et de la *Facoltà di design e arti* de l'IUAV. Pour reprendre l'expression de l'alors Adjoint à la Culture, au Tourisme, et à la Communication de la Commune de Venise, Armando Peres, il s'agit de 'rendre accueillant le "labyrinthe"', ce terme étant à ses yeux, celui qui exprime le mieux la difficulté de comprendre la ville de Venise et ses délicats équilibres physiques et sociaux.

"L'administration communale ne peut pas ne pas inclure parmi ses propres priorités et ses propres objectifs un projet qui rende plus aisés et plaisants les déplacements à l'intérieur de la vieille ville et, en même temps, qui fournisse d'utiles pistes au touriste pour une approche plus approfondie et intelligente du riche patrimoine artistique et culturel. Les manières de réaliser cette intention peuvent être nombreuses, mais toutes passent par une facilitation rationnelle de la mobilité urbaine et de la recherche des lieux à visiter et à voir." (Peres A., 2004: 9)

La priorité semble être avant tout la gestion des flux de touristes, dans le sens d'une meilleure fluidité de la circulation, masquée sous les traits d'un encouragement, voire d'une éducation à un tourisme intelligent. Une meilleure fluidité pour une meilleure consommation de Venise, et non une rationalisation des déplacements liés au tourisme pour une mobilité et un usage de la ville facilités pour les Vénitiens. Ce n'est donc pas étonnant que ce workshop se soit adressé à des étudiants en design et en graphisme, et non en urbanisme.

Cette détermination à guider les flux de touristes ressort également des projets présentés dans le cadre de *viverevenezia3_in the labyrinth*, ce qui - je m'empresse de le relever - n'enlève rien à l'originalité de certains. Au moment du colloque *Imagining the City* - fin juillet et début août 2004 -, seules quelques ébauches de projets présentées dans la presse locale étaient disponibles à la connaissance du public. Depuis, six propositions ont été retenues et ont fait l'objet d'une exposition au *Palazzo Fortuny* à Venise du 3 septembre au 3 octobre 2004.

La *Werkplaats Typografie* de Arnhem a proposé *Les sirènes de Venise*, un système vocal élaboré prêtant ses voix à un réseau d'informations, d'indications audio accessibles par le téléphone. Ce système, appelé *Salvatore* en référence au moine polyglotte du roman *Le nom de la rose* de Umberto Eco, regrouperait un certain nombre de services tels que l'horloge parlante, les prévisions météorologiques, les horaires des transports publics, un guide touristique audio, etc. Il serait disponible pour les téléphones mobiles, et serait également relié à des cabines téléphoniques spécialement équipées, et aux haut-parleurs permettant

de transmettre les alertes en cas de marées hautes, dispersés un peu partout dans Venise.

Le projet présenté par l'*Intermedia Team* de l'Université des Arts de Brême s'intitule *Système d'orientation pelotte de point à point*, et renvoie au mythe de Thésée et du Minotaure. Ce système directionnel reprend le mode de déplacement intuitif des Vénitiens: les cheminements de *campo* à *campo* (de place en place) qui constituent une trame, un véritable filet qui s'étend à toute la ville. '*Ces Campi et ces Points sont comme des perles enfilées sur un fil*' (Marzo M., 2004: 85). Pratiquement, ce fil est constitué de catelles colorées qui indiquent le chemin à suivre, et qui mène à des points de "navigation": des cartes de la zone en relief, ressemblant aux *pozzi*, les puits traditionnels vénitiens.

L'*ECAL* (l'École cantonale d'art de Lausanne) a imaginé une numérotation des îlots formant la ville de Venise. Lieux communs et lieux en commun entendent densifier le réseau constitué par les Sestieri en y superposant un micro-réseau d'îles, sorte de "*signal naturel*" sur lequel résidents et citoyens peuvent concorder' (Marzo M., 2004: 112). Les étudiants suisses ne font pas une proposition pragmatique; ils ont profité de l'invitation qui leur a été faite de participer à ce workshop pour mener une analyse des éléments nécessaires à une signalétique urbaine, au travers de l'étude d'un cas particulier, celui de Venise.

L'*IUAV* a présenté 3 projets différents, imaginés par 3 équipes distinctes. On retrouve dans le premier une référence au mythe du minotaure. *Dans le labyrinthe un subtil fil d'Ariane* est un projet très réaliste de nouvelle signalétique urbaine qui se concentre sur certains éléments constitutifs du tissu urbain de Venise: le système d'accès à la ville; le système des ponts; et le système des *campi*. Ces trois systèmes sont la base logique du système graphique directionnel et de localisation proposé. Plusieurs supports ont été retenus: les supports physiques traditionnels (signaux et cartes horizontales de type panorama), auxquels s'ajoutent la technologie de la téléphonie GPRS.

Le travail du deuxième groupe, *Je suis perdu, ça va !*, prend appui sur les émotions et les sentiments éprouvés lorsqu'on se perd. Pour concevoir leur projet, les étudiants de ce groupe ont distribué un questionnaire à des touristes, à des résidents, et à des pendulaires (les travailleurs qui se rendent à Venise pour y mener leur vie professionnelle; ils sont plus de 30'000 chaque jour). Il ressort du dépouillement de ces questionnaires que pour 90 % des personnes interrogées, il est plaisant de se perdre. Parmi les participants au sondage, 42 % utilisent la signalétique pour s'orienter, alors qu'ils sont 18 % à suivre le flux des gens, 15 % les sons, 16 % les signes et autres graffitis, et 9 % les couleurs, le jaune étant très nettement privilégié. Le projet présenté se compose de deux éléments distincts: d'une part une proposition de renouvellement des signaux indicateurs jaunes déjà existant en leur ajoutant une indication de situation calquée sur le photoplan de Venise; et d'autre part une proposition beaucoup plus innovante utilisant les résultats du sondage: un véritable kit pour se perdre destinés aux commerçants qui pourraient accrocher sur leurs vitrines des signaux amovibles (jaunes), en choisissant la direction qu'ils préfèrent indiquer, qu'elle soit bonne ou mauvaise.

On retrouve dans le projet du troisième groupe une proposition de renouvellement de la signalétique urbaine de Venise, avec l'utilisation de nouvelles polices d'écriture, le choix de nouvelles couleurs pour les signaux directionnels, et de nouveaux panneaux sur les *campi*. Un projet qui s'appuie sur la nécessité d'une visibilité améliorée de la signalétique directionnelle, mais

qui n'apporte ni une réflexion particulière sur la signification de cette signalétique, ni un véritablement changement sémantique par rapport à la situation existante.

Certaines de ces propositions ont été testées in situ en hiver 2005. Elles aboutiront peut-être à un changement de la signalétique urbaine du *centre historique* dans un futur prochain. Mais pour que cela adienne, il faudrait qu'elles ne soulèvent pas d'oppositions trop véhémentes.

Imaginer la ville ou consommer la ville

Si j'ai rapidement présenté ces différents projets, ce n'est pas pour discuter de leurs qualités esthétiques ou pour remettre en cause leur efficacité sur le terrain, mais c'est pour démontrer que tout projet d'urbanisme, même s'il semble n'être qu'un aménagement d'une situation présente, oblige à se référer à une définition de la ville, implique qu'il y ait eu ou qu'il y ait une réflexion en profondeur sur ce qu'est une ville.

Les participants à la réflexion lancée par *viverevenezia3_in the labyrinth* - les étudiants et leurs professeurs, tout comme les organisateurs qui ont eu à juger leur travail - se sont trouvés confrontés à la nécessité d'imaginer Venise, une ville, la Ville. Il leur a fallu resituer Venise dans une histoire et dans un devenir, décider ce qu'ils donnaient à voir de cette ville, ils ont dû restituer une idée de Venise, étant donné qu'*'une ville vit aussi de ses interprétations, dans ses images et dans ses mythes'* (Cacciari M., 1989: 1). Une réflexion complexe car nécessairement fortement influencée par des stéréotypes ordinaires sur la culture, sur le patrimoine, sur qui a accès à l'une et à l'autre, sur le tourisme, sur la ville, et bien entendu une réflexion qui est assujettie, dans le cas particulier, par le sens commun et les poncifs véhiculés sur Venise par la littérature, par les films, par la publicité et l'imagerie liée au commerce des loisirs et spécialement à celui du tourisme.

Choisir les itinéraires qu'implique une nouvelle signalétique à Venise, c'est imaginer la ville en rapport à un passé, à un présent et à un futur. Cette réflexion aboutit peut-être inévitablement à la nécessité de trancher entre une Venise économique, produit touristique à exploiter au mieux de ses capacités de rendement, et une Venise plus utopique, qui pourrait devenir la future '*capitale de l'immatériel*' (De Rita G., 1992), (pour reprendre un slogan très en vogue). C'est probable, mais ce qui est sûr par contre, c'est que ce type de réflexion est le type-même qui expose les autorités communales à des prises de position souvent passionnées de la part des différents groupes de pression liés directement ou non au tourisme et à ses retombées économiques.

Actuellement, le choix des autorités communales - ou le non-choix selon ses détracteurs - est de maintenir la célébrité de Venise tout en se préoccupant de la gestion des flux. C'est la '*voie étroite*' que la ville est '*contrainte d'emprunter*' (Preiti A., 1994). Mais comme je l'ai exposé plus haut, la gestion des flux ne s'appuie sur aucun principe, sur aucune idée politique précise de l'occupation de l'espace urbain. La préoccupation des autorités communales se borne à trouver des solutions pratiques immédiates permettant une gestion du trafic piétonnier qui engorge certaines parties de la ville et qui empêche de ce fait une consommation optimale de l'espace urbain. Ainsi, la volonté affichée des autorités est d'élargir la consommation de l'espace urbain - qui ne devrait plus se limiter à la zone de *San Marco* et du *Rialto* -, et de répandre, de disperser les touristes dans l'ensemble du tissu du *centre historique*. On peut observer la mise en application de cette volonté d'élargissement de l'espace consommable dans les fascicules distribués par l'*Azienda di Promozione Turistica* (l'Agence de promotion touristique). Ce sont

des mini-guides qui sont mis gratuitement à disposition des visiteurs et qui proposent des itinéraires pour découvrir Venise *Oltre a San Marco*, au-delà de Saint-Marc. Pour exprimer cela plus simplement, ils ont quittés les rues qui suivaient les culs des palais du Grand Canal pour emprunter des ruelles plus anonymes encore, loin des bureaux, des banques et des accès aux transports publics, et qui les obligent à faire des détours parfois insensés.

Déplacer le flux touristique vers ces itinéraires pour le moment encore relativement préservés de la sur-occupation piétonnière, voilà qui engendrera certainement de nouvelles tensions et renforcera le sentiment anti-touristes déjà vif. Et il est difficile de croire que c'est en édictant des règles de savoir-vivre à l'attention des visiteurs que les autorités réussiront à gérer ces conflits potentiels.



(Je fais allusion ici au feuillet édité par la Commune, intitulé: *Dix (!) bons conseils pour un tourisme intelligent* - en opposition à quel type de tourisme ? - qu'elle diffuse très largement dans une version plurilingue (en anglais, français, allemand et italien).

Les conseils prodigués vont de '*Montrer du respect pour la ville en la maintenant propre*' à '*Ne jamais s'arrêter sur les ponts*'. Ce feuillet est affiché à tous les arrêts de vaporetti, dans les halls de la plupart des hôtels, et il est distribué avec les cartes touristiques par l'agence de tourisme de Venise. Mais rassurez-vous, vous n'encourez aucune sanction administrative si vous ne respectez pas ces quelques règles. Au pire, vous risquez d'avoir un intrus sur votre photo - peut-être mon ami Edoardo qui se targue d'être la personne la plus photographiée de Venise, lui qui ne s'arrête plus, depuis longtemps, pour laisser le temps d'un dé clic -, ou alors vous risquez d'être la cible de petites phrases vindicatives en dialecte vénitien, ou encore de recevoir un discret coup de coude qui semblera non-intentionnel. Rien de bien grave, en somme.)

Conclusion

La structure particulière de Venise ne permet pas une multiplication des itinéraires pour se rendre d'un endroit à un autre de la ville. Il revient aux autorités communales de faire preuve d'une imagination pratique pour gérer les flux touristiques et le déplacement de ces citoyens. Elles se doivent de trouver des solutions qui permettent aux uns et aux autres de vivre leur ville, au risque de voir Venise se vider de sa substantifique moëlle, sa population, et de ne devenir qu'une espèce d'écrin artistique, culturel et historique certes magnifiquement paré, mais vide.

Pour que ces solutions soient réellement efficaces, il me paraît à la fois indispensable et inévitable qu'elles s'appuient sur une véritable idée de la ville qui dépasse la simple gestion du trafic. En effet, gérer l'occupation de l'espace urbain, que cela soit envisagé sous la forme d'une consommation, d'une utilisation, ou d'un partage plus ou moins équitable, ne peut pas se borner à l'application de solutions partielles de gestion des flux, tels de nouveaux itinéraires ou une nouvelle signalétique. Une gestion efficace de l'occupation de l'espace urbain exige une réflexion plus en profondeur sur le sens et la finalité de l'espace lui-même, en tant que porteur d'une histoire, passée, présente, et à venir. Il n'est pas si étonnant qu'à Venise plus qu'ailleurs l'imaginaire et la ville soient si intimement liés, parce que:

"Venise n'est rien d'autre qu'un énorme, un fantastique cerveau et [...] le rapport entre Venise et son peuple n'est rien d'autre que le rapport qui existe entre le cerveau et la psyché !" (Semi A.A., 1996: 32)

Le marché immobilier dans le *centre historique*

Ces derniers quarante ans, la situation du logement a connu une véritable inversion entre les locations et les propriétés dans l'ensemble de la Commune. En 1971, les locataires étaient largement majoritaires⁸⁴, alors que d'après les données du recensement de 2001, ce sont les propriétaires qui sont les plus nombreux au sein de la population⁸⁵. Le coût du logement est l'un des principaux marqueurs de la cherté de la vie, et les prix pratiqués à Venise *centre historique* sont particulièrement élevés: ils ne permettent par exemple pas à de jeunes couples ayant un projet de famille d'accéder à un appartement, malgré les mesures incitatives pour l'acquisition du premier logement (*buono prima casa*) prévues par la Commune⁸⁶. Ces programmes d'intervention sont d'ailleurs au ralenti depuis l'an 2000, date qui correspond à une augmentation de la demande et donc des prix des logements dans l'ensemble de la Commune. Le marché est saturé, et les listes d'attente pour accéder à la propriété ou à la location d'un logement dans le *centre historique* sont telles que, parfois, les demandeurs sont départagés par tirage au sort.

Les prix de vente et de location du *centre historique* sont près du double de ceux pratiqués sur la terre ferme. La moyenne des prix pratiqués pour l'achat des maisons de maître "neuves" (moins de 35 ans d'âge), ou rénovées récemment, se monte en moyenne, pour l'ensemble du *centre historique*, à 5'100 € le mètre carré, et va jusqu'à atteindre le chiffre record de 9'500 € le mètre carré, pour un palais sur le Grand Canal⁸⁷.

84 66,6 % dans le centre historique; 49,4 % dans l'estuaire et 57,9 % sur la terre ferme.

85 60,3 % pour le centre historique; 73,4 % pour l'estuaire; 72,6 % pour la terre ferme.

86 En octobre 2005, ces mesures ont été supprimées par les autorités communales, suite à la décision du gouvernement de Berlusconi de concentrer de manière exclusive les moyens financiers liés à la Loi Spéciale pour Venise pour la réalisation du MoSE. L'aide pour les privés pour la restauration des maisons du *centre historique* subit également cette décision. Et pour faire entrer quelques moyens supplémentaires dans les caisses de la Commune, les loyers et les redevances pour les terrasses installées sur le domaine public ont été augmentés.

87 Selon l'article "Case a peso d'oro, ma i prezzi si sono fermati" (signé Roberta Rossi) de *La Nuova Venezia* daté du 2 novembre 2005, qui reprend une enquête réalisée par le journal *Il Sole-24 ore* sur 50 villes italiennes ("Focus Città", supplément du mois de novembre).

Valeurs moyennes du marché immobilier en 2004 (Euros / m²)		
Source et élaboration: Osservatorio per la Casa, Comune di Venezia		
	<i>Centre historique</i>	Terre ferme
habitations neuves ou rénovées		
zones prisées	6'831	3'350
centres	5'651	2'919
semi-centres	4'211	2'442
périphéries	3'435	1'992
habitations usées habitables		
zones prisées	5'556	2'359
centres	4'718	2'182
semi-centres	3'595	1'798
périphéries	2'737	1'408
habitations à restructurer		
zones prisées	4'518	1'877
centres	3'927	1'773
semi-centres	2'962	1'393
périphéries	2'167	1'108

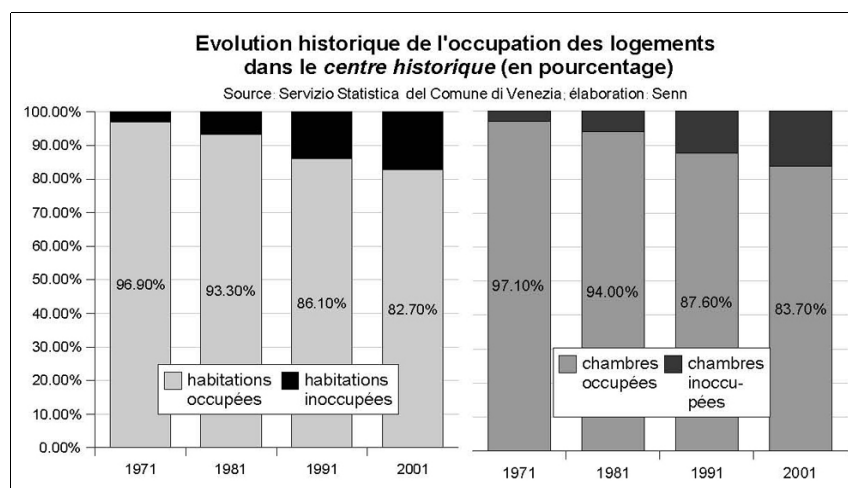
Il est évident que de tels prix n'encouragent pas la mixité sociale, et que l'on se dirige vraisemblablement toujours plus vers une *concentration bourgeoise* de la population (toujours moins nombreuse) du *centre historique*. La tendance générale du marché immobilier du *centre historique* est le développement des contrats de vente de résidences secondaires, et de locations pour étudiants ou pour touristes.

Les loyers trop élevés contraignent de nombreuses familles ayant pourtant des revenus qui leur permettrait ailleurs d'assumer aisément une location, à déposer une demande pour des logements subventionnés ou des subsides, souvent sans rien obtenir parce qu'elles n'en remplissent pas les conditions. En effet, elles ont un revenu trop élevé pour accéder aux logements publics (ou pour obtenir des aides), mais leur revenu n'est toutefois pas suffisamment important pour pouvoir assurer le paiement des loyers réclamés par les propriétaires privés. (À l'évidence, les barèmes pour les subsides ne correspondent pas à la réalité du marché immobilier, à moins que cela ne traduise une volonté politique...)

La pression spéculative semble avoir pris le dessus sur les bonnes dispositions des différentes lois et plans d'aménagement. Le marché des résidences secondaires a explosé en quelques années - les acheteurs ont acquis des maisons comme un investissement garanti, et dans la plupart des cas, ils les ont mis en location pour les visiteurs de passage, contribuant ainsi à l'augmentation du mouvement touristique -, engendrant une forte hausse du prix des maisons pour les habitants de Venise, "*une ville mise en vente au plus offrant à des prix toujours plus élevés, cause supplémentaire de l'expulsion des habitants du centre historique.*" (Salvadori R., 2002: 91)

Changements d'affectation des habitations

L'évolution de l'organisation de la production à Venise a abouti à l'expansion de la ville sur la terre ferme, avec une spécialisation des différentes parties de la Commune: le *centre historique* s'est vu attribuer une "fonction touristique"⁸⁸; Marghera reste dévolue à la production industrielle et aux installations portuaires; et Mestre a un rôle résidentiel. Nous avons vu, avec Fabio Lando, comment se sont produits et quels ont été les changements d'affectation des commerces de la ville lagunaire. L'impact du phénomène touristique peut également se mesurer en se penchant sur la situation des habitations⁸⁹.



⁸⁸ Adoptée dans le discours officiel, cette notion "*correspond mieux à une approche systémique, qui tient compte des interactions entre tourisme et aspects divers, mais complémentaires, de la complexe organisation urbaine, plutôt que de se rapporter aux seuls secteurs économiques intéressés. Une conséquence immédiate de cette approche est la mise en évidence et la classification de toutes les activités, économiques ou non, qui entrent dans un tel ensemble*" (Zanon G., 2004: 19).

⁸⁹ Le nombre de logements du *centre historique* était de 29'488 en 2001, alors qu'il se montait à 33'621 unités en 1971.

Comme nous le voyons à l'aide du tableau ci-avant, les pourcentages d'habitations et de chambres inoccupées dans le *centre historique* a fortement progressé ces dernières années. Au début des années 1970, ces taux (qui ont évolué en parallèle) étaient d'environ 3 %, pour atteindre en 2001, près de 17 %, avec la plus forte progression durant la décennie 1980. Durant cette même période de quarante ans, le taux d'inoccupation des logements sur la terre ferme est resté stable, tant en terme d'habitations que de chambres, et se situe autour des 5 %.

Dès les années 1980, un nouveau Plan Régulateur Général (*Piano Regolatore Generale*) est sur l'établi. Edoardo Salzano, Luigi Scano et Stefano Boato y contribuent; il sera adopté fin 1992. Pour que cessent les transformations démesurées des espaces d'habitations en espaces hôteliers, ou en bureaux, des restrictions sont mises en place pour les freiner. Venise *centre historique* est passée au peigne fin, et chaque immeuble est répertorié selon les fonctions qu'il remplit. Le Plan régulateur prévoit des restrictions pour le changement d'usage des bâtiments remplissant l'une des cinq fonctions suivantes: 1) les activités hôtelières; 2) les manufactures privées; 3) les structures culturelles privées; 4) les structures publiques et/ou pour des activités collectives; 5) les habitations. Pour chaque bâtiment, le Plan définit toutes les transformations physiques admissibles, en vue de la préservation des caractéristiques architecturales originales. De même, le Plan précise, pour chaque unité édilitaire, quelles sont les "utilisations compatibles" avec les caractéristiques physiques du bâtiment considéré; et quelles sont, pour les quatre ans à suivre, les "destinations d'usage" spécifiques qui doivent être respectées. Des conditions très précises devaient être remplies pour changer un palais en hôtel, et un appartement en location pour touristes.

L'idée qui guide le *Piano Regolatore Generale* de 1992 est d'interdire les modifications effrénées et généralisées des espaces bâtis vénitiens, particulièrement ceux utilisés pour des habitations. En effet, les auteurs du Plan étaient convaincus que les unités non-habitatives présentes dans le *centre historique* devaient suffire à satisfaire les entrepreneurs qui souhaitaient investir dans le tourisme. Mais dès l'arrivée au pouvoir de la première junte de Massimo Cacciari, en 1993, les normes édictées par le Plan Régulateur, à peine entré en vigueur, sont jugées des obstacles au libre déploiement des activités économiques dans la ville insulaire.

Très vite, en 1996, un nouveau *Piano Regolatore per Venezia* est adopté, rédigé sous la direction de Leonardo Benevolo: il ôte l'ensemble des freins à l'utilisation touristique

excessive des habitations et des commerces du *centre historique*. Le résultat ne s'est pas fait attendre. La résidence et toutes les activités autres du *centre historique* perdent désormais tout attrait pour les investissements économiques qui se reportent sur celles liées au tourisme. À peine le Plan Régulateur de 1996 entré en vigueur, une onde de Bed&Breakfast envahit la ville lagunaire. Ils connaissent en six ans une véritable explosion: de 1'695 lits en 1997, leur nombre passe à 4'148 en 2003, soit une augmentation de 144,7 %. Les nouvelles normes permettent, de fait, de transformer aisément tous les appartements de Venise en chambres à louer.

Les hôtels ont également connu une forte progression après l'entrée en vigueur du Plan de Benevolo: en 7 ans, de 1997 à 2004, leur nombre a augmenté de 13,4 % dans le *centre historique*. Ils ont envahi de nouveaux palais, avec tous les risques que représente le poids des installations sanitaires dans chaque chambre, pour les structures architecturales fragiles et pour le sol - de la boue consolidée avec des pieux de bois - sur lequel les bâtiments reposent.

Le nouveau Plan Régulateur Général de Roberto d'Agostino, d'octobre 2004, limite quelque peu le problème de l'ouverture de nouveaux hôtels, mais, aux dires de la Commission pour la Sauvegarde de Venise (instituée avec la Loi Spéciale de 1973), il ne permet pas de freiner la prolifération des B&B et des chambres de location. En effet, la Commission se déclare dans l'impossibilité de bloquer la plupart de ces transformations - bien que cela fasse partie de ses attributions -, et elle ne peut que constater le fait qu'un grand nombre des projets de restauration dans les bâtiments mineurs, sont, en réalité, des changements d'usage masqués. C'est le cas, par exemple, lorsqu'un projet prévoit d'équiper chaque chambre de l'habitation d'un évier ou d'une douche: bien que cela marque à l'évidence la transformation de l'appartement (ou de l'immeuble résidentiel) pour l'affecter à l'accueil de touristes, la Commission de Sauvegarde n'a pas à sa disposition les instruments coercitifs qui lui permettraient d'empêcher ce changement d'usage. Elle se trouve même dans l'obligation d'accorder une licence, bien que la pratique attestée soit officiellement réprouvée.

En réponse aux demandes de restrictions des changements d'usage émanants de résidents, d'urbanistes, ou de politiciens appartenant aux forces progressistes, il est généralement répondu en termes de postes de travail générés par l'industrie du tourisme, qu'il s'agit de ne pas mettre en péril avec des lois et des règlements par trop interventionnistes.