

Venise fait partie de ces quelques villes - tel Athènes, Rome, New York ou Paris - dont la seule évocation du nom nous renvoie à plusieurs univers de significations fortement marqués sur le plan historique, politique, culturel et artistique.

Venise, c'est le lieu de l'utopie et du mythe; le lieu privilégié d'études sur les effets culturels de l'organisation sociale, politique et spatiale de la ville, sur la relation entre l'humain et la technique dans l'espace urbain; c'est un espace historique et symbolique d'émergence de l'imaginaire politique; un lieu où les impacts du temps, de l'émotion et de l'affect sont immédiatement perceptibles; un lieu d'échanges culturels mais aussi de tensions interculturelles.

Venise réunit en elle toute une série de caractéristiques qui en font une ville particulière.

C'est le cas de sa situation géographique, unique: Venise est la seule ville insulaire protégée par une véritable muraille aquatique, la lagune. Une lagune qui est bien sûr le résultat d'une évolution naturelle - l'action des fleuves de l'Hinterland qui charrient jusqu'à la mer les sédiments accumulés le long de leur parcours, et l'action contraire des vents et de la mer qui retiennent vers les terres une partie des alluvions qui se déposent au fond, en créant ainsi des barrages sableux, des dunes (les lidi), qui coupent de vastes étendues de mer du large - mais cette lagune est également le résultat d'une action humaine qui l'a savamment entretenue au fil des siècles, jusqu'à en détourner le cours de fleuves qui s'y jetaient.

Une autre particularité de Venise se trouve précisément dans cette volonté de maîtriser l'environnement naturel. Au fil du temps, les Vénitiens ont su créer les instruments institutionnels qui permettaient le contrôle de leur environnement naturel, et sa modification si nécessaire. Des outils qui ne répondaient pas à une mythique prise de conscience de la fragilité de la nature et de la nécessité de la sauvegarder - malgré ce que voudrait laisser croire un certain écologisme nostalgique -, mais des instruments qui étaient l'expression de la mise en pratique d'un projet social, économique et politique aux contours bien définis. Cette unicité de Venise, qui représente ce que l'historien Piero Bevilacqua nomme 'la voie maîtresse du succès de Venise', se traduit dans 'l'effort quotidien et séculaire d'assujettissement - et aussi d'implication et de coopération - des intérêts privés et individuels au bien commun des eaux et de la ville.'<sup>1</sup>

Ce qui rend Venise si particulière ne s'arrête pas là. Sans passer toutes ses spécificités au crible, elle est volontiers désignée par des superlatifs les plus divers, qu'elle mérite sans aucun doute: Venise la Sérénissime, capitale de l'Adriatique, 'joyau de l'héritage universel'<sup>2</sup>, élevée au rang de patrimoine de l'humanité. 'Venise est peut-être la ville la plus ville qui existe', 'le lieu le plus "construit" par l'homme'<sup>3</sup> peut-on lire dans l'ouvrage *Venezia, nascita di una città* de Sergio Bettini, historien de l'art et de l'architecture. Des superlatifs qui trouvent un écho à plusieurs niveaux: au niveau physique, au niveau de l'organisation sociale et au niveau métaphysique.

Si l'on se place au niveau physique d'abord, on s'aperçoit que ces superlatifs ne sont pas abusifs: à Venise, le terrain lui-même est construit de la main de l'homme. Il a fallu fixer, ancrer le sol avant de construire les maisons; consolider le fond vaseux des îles à l'aide de pieux de bois; relever et renforcer les rives contre les marées; imposer aux canaux des déviations ou des divisions; et puis encore adopter des techniques et des matériaux de construction qui tiennent compte de la capacité de charge du terrain.

Au niveau culturel et social, on peut dire que Venise possède dès ses origines une dimension à caractère urbain. Les populations vénètes qui ont peuplé les îlots de la lagune étaient très attachées à

---

<sup>1</sup> Piero Bevilacqua, *Venise et l'eau*, Paris 1996, p.14 (traduction personnelle)

<sup>2</sup> René Maheu, 'Appel du 2 décembre 1966 du Directeur Général de l'Unesco', sur le site de l'organisation: [http://www.unesco.org/culture/heritage/tangible/venice/html\\_fr/solidarun1.shtml](http://www.unesco.org/culture/heritage/tangible/venice/html_fr/solidarun1.shtml) (en date du 23.08.2000)

<sup>3</sup> Sergio Bettini, *Venezia, nascita di una città*, Milano 1988, p.30 (trad. pers.)

leurs origines romaines, en se réfugiant au 5<sup>ème</sup> siècle sur ces terres immergées, elles ne fuyaient pas seulement la domination physique d'Attila et de ses Huns - et un siècle plus tard celle des Lombards -, mais aussi le conditionnement culturel qui leur aurait été imposé. Ces populations voulaient rester de libres citoyens, et non devenir des 'nomades partiellement civilisés'<sup>4</sup>. Ainsi, pour les vénètes qui participent à la construction de la ville, dès ses origines cette dernière est porteuse de *signes* qui ont 'l'épaisseur historique d'une culture urbaine'<sup>5</sup>, et cela malgré le fait qu'elle semble se former selon un processus d'agglomération, de *collages* où il est difficile de repérer cette 'intention totale' qui la caractérisera par la suite.

Il vaut la peine de rappeler qu'avec le terme "ville" on n'entend pas seulement "construction" urbaine. La ville est un ordre social, politique, juridique et aussi religieux; une structure particulière du "vivre avec" et même de l' "être-au-monde" des hommes et donc de leur manière de penser et d'agir, de s'exprimer et de communiquer, en définitive, de leur manière de mettre en forme le monde: il s'agit là d'une dimension à laquelle mêmes les structures les plus secrètes de l'esprit se rattachent, celles de l'art n'étant pas les moindres.<sup>6</sup>

Au niveau métaphysique enfin, Venise peut être considérée à raison comme 'le lieu le plus "construit" par l'homme'<sup>7</sup>, si l'on entend par là une construction symbolique, mythologique. Toutes les villes se construisent dans une succession de représentations sociales, symboliques et mythologiques qui habillent leur histoire de faits plus ou moins imagés et imaginaires. Ainsi, les récits de fondation des villes, qui se trouvent à mi-chemin entre l'histoire et la mythologie. Des récits qui, s'ils racontent les origines de l'édification de telle ou telle ville, apparaissent - et c'est une de leurs caractéristiques - relativement *longtemps après* cette fondation. Toutefois, si l'on admet l'idée que l'organisation d'un espace est le reflet de l'organisation d'une société, alors ces récits nous permettent de saisir l' *image-type* que le groupe humain étudié se fait du lieu où il réside.

Le récit de la fondation de Venise apparaît vraisemblablement au 9<sup>ème</sup> siècle, lorsque la ville, pour marquer sa neutralité face à l'Empire Byzantin et à l'Empire de Charlemagne, et à leurs Églises respectives, se place sous l'autorité protectrice de l'Évangéliste Saint-Marc. Et c'est précisément le jour du saint - le 25 avril 421 - que la ville a été fondée, selon le récit mythique dans lequel on retrouve tous les éléments qui constituent un mythe originel.

La *civitas Rivoalti* naît le 25 avril. Elle est insérée non pas dans le temps terrestre, mais bien dans le temps de la Providence. En effet, le 25 avril est - c'est Marin Sanudo le Jeune qui l'écrit - le jour où le Christ a été conçu, le jour même où Dieu a créé Adam, et où le Christ a délivré l'humanité en mourant sur la croix. Il faut songer que Venise s'identifie non seulement à Vénus, mais aussi à la Vierge, en tant que divine, imprenable et unique, privée de murailles comme l'utopie platonicienne, soustraite au temps moderne et exemptée du péché de Caïn et de Romulus<sup>8</sup>

L'histoire de Venise tend volontiers à la "mythologisation" - pour reprendre l'expression du philosophe Massimo Cacciari (maire de la ville de 1994 à 2000) -, ce qui rend sa connaissance d'autant plus ardue. La raison de cette tendance est que son histoire officielle est fondée sur une mentalité qui n'est pas dialectique. Venise semble se débarrasser au cours du temps de toutes les alternatives de type: conservateur/progressiste, oui/non, droite/gauche, fermé/ouvert, sur lesquelles se basent les paradigmes modernes. De plus, l'ensemble des représentations mythiques qui surgissent au fil des siècles ont une utilité fonctionnelle. Ainsi, le récit fondateur évoqué ci-dessus sert-il une politique de maintien à une équi-distance de Rome et de Byzance. L'affirmation et la revendication d'une

---

<sup>4</sup> Sergio Bettini, *Venezia, nascita di una città*, Milano, Electa, 1988, p.31 (trad. pers.)

<sup>5</sup> *ibid.*, p.30

<sup>6</sup> *ibid.*, p.34

<sup>7</sup> *ibid.*, p.30

<sup>8</sup> Massimo Cacciari, Francesco Dal Co, Manfredo Tafuri, 'Il mito di Venezia', in *Rassegna Rivista Trimestriale*, Milano 1985, p.7 (trad. pers.)

indépendance originelle est, elle, à la base de cette représentation mythique toujours vivace qui attribue à l'idéal démocratique *naturel* des Vénitiens l'institution de la fonction de doge en 697, marquant dès lors l'autonomie et l'indépendance sans faille de la République de Venise. Pourtant, si c'est effectivement en 697 que Paoluccio Anafesto accède le premier à cette fonction, il est nommé *dux* des populations de la lagune par le représentant de l'Empire byzantin à Ravenne, qui concède ainsi certes une certaine autonomie aux communautés insulaires, mais certainement pas une indépendance totale.

Les exemples de la construction mythologique de l'histoire de Venise sont innombrables, et c'est précisément sur cet aspect que porte ma recherche en cours. J'y aborde Venise comme une ville porteuse de représentations mythiques très fortement ancrées dans notre imaginaire collectif occidental. Une recherche qui s'intéresse au travers de Venise, aux mécanismes d'émergence des représentations mythiques et de leur renforcement dans le temps, dans une perspective sociologique. Quels sont les mécanismes de la construction symbolique ? Comment se sont-ils affinés au cours du temps, au fil de la succession des différentes sociétés qui ont façonné notre civilisation ? Est-ce qu'il existe réellement des mécanismes qui garantissent la sélection de ce qui est retenu par la mémoire collective, de ce qui appartient au patrimoine, à notre Histoire générale ? Ce sont quelques-unes des questions sous-jacentes à mon travail actuel.

Venise est un lieu emblématique où se rejoignent tout un ensemble de significations et de représentations sociales qui en font tout à la fois un sujet producteur de mémoire collective et un objet produit de la mémoire collective. Venise, sujet *ou* objet de mémoire, sujet *et* objet de mémoire.

Je pourrais vous dire à travers de nombreux exemples combien Venise a été et est encore le lieu de l'utopie et du mythe, de leur production et de leur reproduction. Je pourrais vous donner des exemples de Venise en tant qu'espace historique et symbolique de l'émergence de l'imaginaire politique; ou de Venise lieu de production artistique, lieu d'échanges culturels mais aussi de tensions interculturelles; des exemples de Venise comme lieu de perpétuelles relations entre l'humain et la technique, tel que je l'ai esquissé plus haut en évoquant l'entretien séculaire de la lagune, et la construction du sol.

Mais j'ai préféré finalement me laisser porter par le titre de ce colloque: *Imagining the City*, imaginer la ville. La ville imaginée, la ville imaginaire, l'imaginaire et la ville.

### *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 l'espace urbain de Venise. 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, ce qui est le cas pendant le Carnaval, par exemple.<sup>9</sup>

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<sup>10</sup>. 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

<sup>9</sup> Francesco Perego et Francesco Sbeti, *Vivere a Venezia: vita quotidiana e qualità della vita*, Venezia 1998

<sup>10</sup> Si vous observez une carte de Venise, vous remarquerez la structure céphalique de la ville.

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. D'ailleurs, si vous parlez avec un Vénitien, il vous expliquera volontiers que les ruelles de 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 1996<sup>11</sup>, 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 2003<sup>12</sup>. 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 2004 - tout 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.<sup>13</sup>

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

---

<sup>11</sup> À l'adresse: <http://www.comune.venezia.it/comune/lex/regolamenti/regsegi.asp?ipo=&C=> (en date du 16.4.03)

<sup>12</sup> À télécharger: [http://www.comune.venezia.it/direzioni/territorio/spazi\\_pubblici/](http://www.comune.venezia.it/direzioni/territorio/spazi_pubblici/) (12.3.03)

<sup>13</sup> Roberto D'Agostino, *Presentazione del Piano Strategico di Venezia*, Venezia 2004, p.IV (trad. pers.) que l'on peut se procurer à [http://www.comune.venezia.it/pianostrategico/documenti/docPS\\_10.04..pdf](http://www.comune.venezia.it/pianostrategico/documenti/docPS_10.04..pdf) (3.4.04)

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<sup>14</sup>, 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, *viverevenezia<sup>3</sup>\_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'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.<sup>15</sup>

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 *viverevenezia<sup>3</sup>\_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.

---

<sup>14</sup> Le Consorzio Venezia Nuova est composé de grandes entreprises nationales publiques et privées, et de coopératives et entreprises locales. Il est le concessionnaire unique du Ministère des Travaux Publics italien. Il lui revient de mener les études de faisabilité des projets de sauvegarde de Venise et de sa lagune, et les études de leur impact sur l'environnement, mais également de réaliser ces projets, le cas échéant.

<sup>15</sup> Armando Peres, 'Rendere accogliente il "labirinto"', in *viverevenezia<sup>3</sup>\_in the labyrinth*, sous la direction de Mauro Marzo, Venezia 2004, p.9 (trad. pers.)

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.'<sup>16</sup> 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* entend 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.'<sup>17</sup> 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<sup>18</sup>. 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<sup>19</sup>; 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.<sup>20</sup>

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 - ou un panachage de quelques-unes - devraient être testées in situ en hiver 2005. Elles aboutiront peut-être à un changement de la signalétique urbaine du centre

---

<sup>16</sup> *viverevenezia<sup>3</sup>\_in the labyrinth*, sous la direction de Mauro Marzo, Venezia 2004, p.85 (trad. pers.)

<sup>17</sup> *ibid.*, p.112

<sup>18</sup> *ibid.*, p.136

<sup>19</sup> Le photoplan de Venise, *Venezia forma urbis*, a été réalisé en 1982 sous la direction d'Edoardo Salzano, professeur d'urbanisme à l'IUAV. En français (avec traductions en anglais en fin de publication), ces photos et le plan qui les accompagne est disponible sous le titre *Venise, portrait d'une ville. Atlas aérien*, aux Éditions Gallimard, Paris 1990. L'original italien quant à lui date de 1989 chez Marsilio Editori à Venise.

<sup>20</sup> Les commerçants sont extrêmement sollicités par les touristes pour indiquer leur direction, ce qu'ils font avec beaucoup de serviabilité, selon une récente étude de satisfactions menée par l'office de tourisme de Venise.

historique dans un futur prochain. Mais pour que cela advienne, 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 à juger leur travail - se sont trouvés confrontés à la nécessité d'imaginer Venise, une ville, la Ville, comme nous lors de ce colloque. 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.'<sup>21</sup> 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'<sup>22</sup> (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.'<sup>23</sup> 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.

Si cette volonté d'élargissement de *l'espace consommé* affichée par les autorités de la ville se réalise, elle n'ira pas sans créer des problèmes pour les habitants de Venise qui ont déjà été contraint depuis de nombreuses années à négocier une nouvelle utilisation de leur espace public et privé, en raison précisément de la (sur-)présence touristique. Les Vénitiens se sont barricadés, ils se sont calfeutrés dans leurs espaces privés, à l'écart - mais pas toujours à l'abri - des regards voyeuristes de

<sup>21</sup> Massimo Cacciari, 'Venezia possibile', in *Micromega n° 1*, Roma 1989, p.218 (trad. pers.)

<sup>22</sup> Giuseppe De Rita, *Una città speciale, rapporto su Venezia*, Venezia 1992 (trad. pers.)

<sup>23</sup> Antonio Preiti, *Le nuove domande del turismo nell'area veneziana*, Venezia 1994, p.18 (trad. pers.) à l'adresse: [http://www.fondazionevenezia2000.org/biblioteca/show\\_book\\_frameset.asp?ID=24&CAP=a](http://www.fondazionevenezia2000.org/biblioteca/show_book_frameset.asp?ID=24&CAP=a) (11.04.2003)

certaines touristes. Je peux citer l'exemple d'un ami vénitien devenu récemment heureux papa qui me racontait combien il avait été blessé par la présence de touristes qui entraient et visitaient l'hôpital de Venise comme n'importe quel autre lieu culturel de la ville. Ou l'exemple de cet autre ami qui habite lui aussi le centre historique et qui me disait son agacement d'être pris régulièrement en photo lorsqu'il entrait ou lorsqu'il sortait de chez lui, comme s'il était un oiseau rare, un indigène en voie d'extinction.

Pour tenter d'échapper à ces comportements et pour se déplacer de manière efficace et plus commode, les habitants de Venise ont été contraints d'imaginer une nouvelle utilisation de l'espace de leur ville en réaménageant leurs parcours quotidiens vers des itinéraires jusque-là parallèles. Les itinéraires principaux étant désormais dédiés aux touristes, la population résidente a été obligée à se réapproprier l'espace, à effectuer un véritable glissement sémantique pour des cheminements qui étaient jusque-là mineurs et qui sont devenus leurs itinéraires principaux<sup>24</sup>. 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 référence 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.

Je suis persuadée qu'il est inéluctable pour ceux qui se penchent sur Venise et sur les solutions envisageables pour qu'elle demeure non seulement un référent mythique de notre civilisation occidentale, mais une ville contemporaine bien vivante avec une population qui y mène une vie

---

<sup>24</sup> Gabriele Zanetto, communication personnelle en avril 2004, en référence à une étude qu'il a effectuée dans les années '80 sur la perception de l'espace de Venise par ses habitants, non publiée.

quotidienne *normale* - une 'maison de la société'<sup>25</sup> pour reprendre une définition de la ville que j'apprécie particulièrement -, de se trouver face à des questionnements essentiels sur le rapport que nous avons à l'histoire, à l'accès à la culture, sur ce que nous entendons quand nous parlons de patrimoine, de propriété du sol, etc., bref de se voir confrontés au sens de la Ville. Venise réunit en elle une remarquable combinaison de caractéristiques qui constituent, toutes ensemble, un édifice si singulier qu'il incite ceux qui discutent sur elle à traiter de tous les aspects liés à la ville, sans en omettre aucun. Y compris de la mort de Venise, de la mort de la ville tout court. En d'autres termes, Venise - 'ville où les mythes deviennent réalité'<sup>26</sup>, ville où une cohérence unit inséparablement expérience et utopie, fonction et forme, jusque dans les 'menus objets singuliers'<sup>27</sup> -, rassemble en elle toutes les caractéristiques des autres villes. C'est la raison pour laquelle Venise est un lieu privilégié d'études sur les effets culturels de l'organisation sociale, politique et spatiale de la ville, et particulièrement un lieu privilégié d'études sur les représentations sociales successives de la ville au cours de notre histoire. À en croire les historiens qui se sont consacrés à elle, Venise est le lieu d'émergence d'une forme de proto-capitalisme, de l'avènement de l'esprit *self-made-man*, d'un État qui s'inscrit dans un interventionnisme de type libéral, etc. Venise est une véritable 'usine à représentations mythiques', une 'fabrique de symboles', ou encore une 'entreprise de pointe de la construction symbolique'<sup>28</sup>, parce qu'elle a toujours su être, au fil de l'Histoire, une ville de son temps.

Venise non pas ville parmi les villes, mais Ville englobant toutes les villes.

Et 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 !'<sup>29</sup>

---

<sup>25</sup> Edoardo Salzano, *Urbanistica e società opulenta*, Bari 1969 (trad. pers.)

<sup>26</sup> Frederic Lane, *Venise, une République Maritime*, Paris, 1985, p.135

<sup>27</sup> Sergio Bettini, *Venezia, nascita di una città*, Milano 1988, p.40 (trad. pers.)

<sup>28</sup> Alberto Antonio Semi, *Venezia in fumo: 1797 - 1997*, Milano 1996 (trad. pers.)

<sup>29</sup> *ibid.*, p.32

*Ouvrages cités*

- Sergio Bettini, *Venezia, nascita di una città*, Electa, Milano 1988  
Piero Bevilacqua, *Venise et l'eau*, Liana Levi, Paris 1996  
Massimo Cacciari, 'Venezia possibile', in *Micromega n° 1*, Roma 1989  
Massimo Cacciari, Francesco Dal Co, Manfredo Tafuri, 'Il mito di Venezia', in *Rassegna Rivista Trimestriale*, Anno VII, n°2, Giugno, Editrice ACIPIA, Milano 1985  
Giuseppe De Rita, *Una città speciale, rapporto su Venezia*, Fondazione Venezia2000 e Marsilio Editori, Venezia 1992  
Fabio Isman, *Venezia, la fabbrica della cultura*, Fondazione Venezia2000 e Marsilio Editori, Venezia 2000  
Frederic Lane, *Venise, une République maritime*, Champs Flammarion, Paris 1985  
Mauro Marzo (sous la direction de), *viverevenezia<sup>3</sup> in the labyrinth*, Marsilio Editori, Venezia 2004  
Francesco Perego et Francesco Sbeti, *Vivere a Venezia: vita quotidiana e qualità della vita*, Materiali del convegno del 24 aprile, Fondazione Venezia2000, Venezia 1998  
Antonio Preiti, *Le nuove domande del turismo nell'area veneziana*, Fondazione Venezia2000, Venezia 1994  
Edoardo Salzano, *Urbanistica e società opulenta*, Laterza, Bari 1969  
Alberto Antonio Semi, *Venezia in fumo: 1797 - 1997*, Raffaello Cortina Editore, Milano 1996