

## Venise peut-elle être sauvée?

Simona Ganassi Sereni

Numéro 60, automne 1970

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/58050ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

### Éditeur(s)

La Société La Vie des Arts

### ISSN

0042-5435 (imprimé)

1923-3183 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

### Citer cet article

Sereni, S. G. (1970). Venise peut-elle être sauvée? *Vie des arts*, (60), 42–45.

Venise est une ville qui périclité: la haute marée qui envahissait, il y a une vingtaine d'années, la Place Saint-Marc et quelques routes, une fois l'an, est devenue plus forte, plus agressive. Chaque année (deux ou trois fois, et parfois plus), on peut voir la ville à demi-submergée. De plus, la pollution de l'eau et de l'air provoque une accélération de la corrosion des statues, des fresques et du marbre.

On pourrait continuer longtemps à décrire cette décadence physique: elle ne toucherait pas tous les autres aspects importants, trop peu connus du drame de Venise. Il s'agit de problèmes liés à la décadence socio-économique de la ville, que l'on ne peut ignorer si on veut comprendre l'essence même des difficultés à résoudre.

Toutefois, le problème social de Venise ne peut s'entendre sans un minimum de recul historique. Venise a été, durant plusieurs siècles, la capitale d'un véritable empire maritime. Sa position lagunaire la favorisait dans ses rapports avec les pays éloignés, dans ses contacts avec la terre ferme avec laquelle elle pouvait communiquer par voie d'eau grâce à un système

de canaux qui débouchait sur sa lagune. C'était alors, une ville riche, prospère et active. Ces conditions de vie ont complètement changé entre la fin du 18<sup>e</sup> siècle et le début du 19<sup>e</sup>, lorsque Venise a perdu sa liberté et lorsque de nouveaux moyens de transport (le chemin de fer, puis l'automobile) ont rendu moins importants les transports maritimes.

L'Autriche qui domina Venise de 1798 à 1866 (sauf de 1806 à 1814, période durant laquelle elle fut tenue par Napoléon), ne comprit pas la singularité de sa structure urbaine et de sa qualité architecturale et essaya de la transformer en une ville comme tant d'autres. Elle fut donc reliée à la terre ferme par un pont de chemin de fer, perdant ainsi son *insularité*. A l'intérieur de la ville, en plus, on développa les réseaux de circulation piétonne aux dépens de la traditionnelle circulation par eau. Lorsqu'en 1866 Venise entra dans le nouveau royaume d'Italie, le Gouvernement italien continua plus ou moins la même politique. Cependant, si les politiciens piémontais ne pouvaient, eux non plus, comprendre la singularité de la ville, il existait aussi des

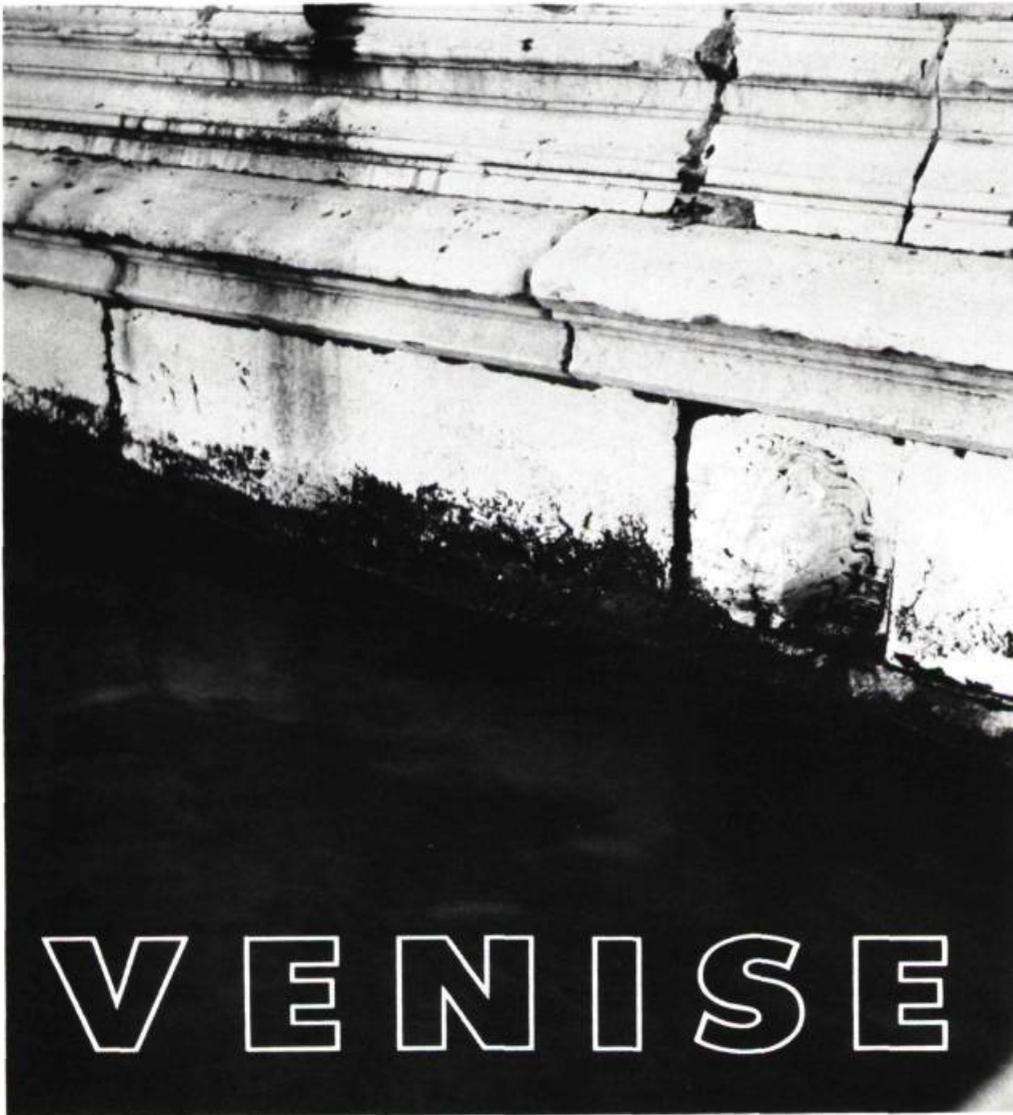
raisons politiques qui justifiaient leur attitude: Venise était pour le nouveau royaume italien une zone limitrophe et elle avait, en plus, comme voisin immédiat un état ennemi: l'Autriche. De ce fait, ni le port, ni les grands chantiers maritimes—les seuls éléments qui auraient pu redonner un nouveau souffle à la vie économique de l'île—n'en furent développés par le nouvel État italien.

C'est au cours de la Première Guerre mondiale que les installations portuaires de Venise furent favorisées par leur position stratégique. Après la guerre, la situation s'améliora encore grâce aux nouvelles frontières. Venise n'était plus une ville limitrophe; de plus, l'exploitation des ressources hydrauliques des Alpes de la Vénétie permit d'envisager la possibilité ou plutôt la nécessité de construire un grand port industriel et de modifier les limites administratives de la mairie de Venise. C'est en 1926 que furent annexées les mairies de Mestre, Chirignago, Favaro Veneto, petites communes qui comptaient à l'époque 40.000 habitants environ en regard de 230.000 pour Venise et les îles.

La zone industrielle riveraine de la lagune et le port commercial intérieur de la ville procurèrent un nouvel essor, qui entraîna la classe dirigeante à sentir encore davantage Venise comme une ville quelconque: on en vint donc à bâtir un nouveau port à côté de l'ancien pont autrichien qui permettait aux voitures d'arriver sur l'île, ouvrant ainsi la porte aux dangers de l'invasion de l'automobile, dangers accrus aujourd'hui par l'aménagement de terrains de parking et la construction de garages tout autour de la tête de pont. Malgré la reprise économique, un autre phénomène commença à se produire vers la fin des années 30, l'exode des habitants vers la terre ferme.

La Deuxième Guerre mondiale arrêta ce mouvement et détermina plutôt un courant contraire, c'est-à-dire, un retour vers l'île qui paraissait plus sûre et plus protégée. Pendant ce temps, les activités liées à la production de guerre avaient déterminé Venise, comme dans la plus grande part des villes italiennes, un climat de bien-être fictif. La guerre terminée, en effet, le mouvement de fuite de la ville recommença et plus belle.

Au recensement de 1951, la population de Venise et des îles s'abaissait à 220.000 habitants environ, tandis que celle de la terre ferme s'élevait à 70.000. Jusqu'en 1951, le phénomène n'était pas encore pathologique, mais il indiquait quand même une tendance dangereuse. En effet, au recensement de 1961, la population de l'île était tombée à 137.000 (auparavant, l'île de Venise avait à elle seule 180.000 habitants environ); la population des îles nombreuses, grâce au développement de l'île de Lido, avait par contre légèrement augmenté (50.000 habitants au lieu de 45.000) et, enfin, la population de la terre ferme était passée à 160.000 habitants: c'est-à-dire, qu'elle avait plus que doublé



# VENISE

## PEUT-ELLE ÊTRE SAUVÉE?

par Simona Ganassi SERENI  
Architecte



*Ci-contre:* pierres des "murazzi" déplacées par la force des vagues. 4 novembre 1966.

*Ci-dessous:* Pellestrina, "murazzi di Cà Roman". (Phot. Archivio fotografico veneziano)





Dans ce résultat, intervient non seulement la migration des Vénitiens, mais également l'attraction exercée sur la population rurale par la nouvelle concentration urbaine de Mestre, car la diminution de population provoque évidemment une perte d'activités, l'abandon de maisons et même parfois de palais qui, une fois délaissés, sont exposés à l'assaut des éléments naturels. L'inondation de 1966 a rendu la situation encore plus grave. Elle a en effet accéléré le dépeuplement, en plus de produire les immenses dommages qui ont été portés à la connaissance du monde entier.

Aujourd'hui, l'île de Venise compte 120.000 habitants environ et, dans l'état actuel des choses, comme les jeunes plus que les vieux ont quitté la ville, sa population a vieilli de sorte que le taux de mortalité dépasse le taux de natalité, ce qui fait que la population continuerait à décroître même si l'exode cessait.

On pourrait penser que ce phénomène de diminution de population n'est pas important. Tous les centres historiques des anciennes villes européennes, transformés en centres d'affaires, ont perdu leur fonction domiciliaire d'origine. On pourrait envisager pour Venise le même avenir. Cependant, si l'on considère l'étendue de l'île de Venise, les caractéristiques de son centre urbain, on s'aperçoit qu'on ne peut envisager de garder Venise vivante sans lui conserver son ancienne fonction. Ceci veut dire, aussi, qu'il ne faut pas seulement se hâter d'empêcher de nouvelles fuites mais que, si l'on ne veut pas que la population décroisse (en raison de sa structure démographique actuelle), il faut assurer les conditions d'un véritable repeuplement.

A cette fin, il faudrait assurer à Venise des emplois et des conditions de vie modernes. L'effort doit être fait en plusieurs directions: recherche de nouvelles fonctions; restauration des bâtiments; réalisation de nouveaux moyens de communication entre la ville et la terre ferme.

Pour régler la dernière question, un Comité italien, présidé par M. Giusto Tollo, a proposé de relier par métro Venise aux villes de Padoue et de Trévise. Cette proposition, qui a trouvé l'appui de l'Unesco, est



la seule solution au problème des communications: elle permet en effet des liaisons efficaces sans augmenter les risques d'invasion des voitures. La création d'un tel réseau jouerait un rôle important, même pour la localisation des nouvelles activités, surtout pour celles qui sont liées à la fonction de chef-lieu régional.

Le fait que nous ayons mis l'accent sur les aspects socio-économiques du problème de Venise n'implique pas que nous sous-estimons les problèmes de la sauvegarde physique. Dans son rapport, l'Unesco met bien en relief la gravité de ces maux mais, comme dit Ali Vrioni, assistant spécial du directeur général, dans un éditorial du numéro du *Courier* de l'Unesco intitulé *Sauver Venise*: "Le sort du patrimoine monumental et artistique de Venise ne dépend pas seulement de facteurs physiques... La technique est presque toujours à la hauteur des difficultés, lorsque son intervention est réclamée par un organisme en pleine santé et animé d'un mouvement d'expansion vigoureux... Le problème de la défense de Venise est insoluble sans la création de fonctions nouvelles et sans un vaste programme d'animation culturelle, mais la collaboration internationale s'avère nécessaire, voire même indispensable à la réussite... Que Venise puisse continuer à vivre, il n'en faut pas douter, et il est bien certain que l'Unesco ne se dévouerait pas à une entreprise sans espoir."

Cependant, Venise ne peut être sauvée qu'à une condition: c'est que son salut soit conçu comme une œuvre collective, un *grand ensemble*, qui est une affaire d'organisation qui nous concerne tous.

(English Translation, p. 73)

Page ci-contre: un "campiello" en novembre 1967; un angle de la Piazza San Marco; pompage de l'eau.

Ci-contre, haut de la page: Palazzo di Sanmichele, 1550. Vue arrière. (Phot. Archivio fotografico veneziano); bas de la page: l'ancien couvent "dei Tolentini" en restauration. (Phot. Archivio fotografico veneziano)

Ci-dessous: Palazzo Foscarini, XVIIIe siècle. Exemple d'un palais dont l'intérieur est couvert de fresques. L'ensemble mérite d'être restauré. (Phot. Archivio fotografico veneziano).

