



## Venise, paroxysme de plusieurs enjeux maritimes

*Objet incomparable du patrimoine européen chargé d'une attractivité irrésistible pour les touristes du monde entier, Venise est confrontée à beaucoup de problématiques qui affectent les villes, les ports et les littoraux d'Europe. La maîtrise du surtourisme en partie issu de la croisière, l'adaptation du port et du tissu industrialo-portuaire aux évolutions économiques, une place à garder dans le tissu naval européen, la préservation d'un environnement des plus fragiles d'Europe sont autant de dossiers qui donnent au territoire vénitien une place singulière dans le contexte maritime et portuaire européen. Ce tour d'horizon de la maritimité toujours en mouvement de la Cité des Doges fait suite au voyage d'études organisé par la « Fabrique de la Cité » en mai 2025.*

### **Territoire d'exception construit au fil des siècles**

Il existe plusieurs endroits d'Europe où la mer et la terre se mélangent dans une sorte d'espace mixte, les plus remarquables sont les rives continentales de la mer du Nord et le Nord de l'Adriatique. La géographie a créé des milieux naturels exceptionnels que la main de l'homme a façonnés à tour. Selon les cas, il a fallu évacuer l'eau, endiguer et/ou redresser les cours d'eau, gagner des espaces agricoles, aménager des tissus urbains. Les communautés initiales se sont transformées en puissantes sociétés marchandes et maritimes, jouant aux Pays-Bas comme à Venise en indispensable interface commerciale entre les mers et les terres.

Comme territoire marin, la lagune de Venise a une histoire assez récente (6 000 ans). Face aux menaces que représente la circulation des invasions aux V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> siècles par le couloir entre Alpes et Adriatique, les populations se réfugient dans l'archipel d'îles et îlots de la lagune. Émerge au cours du Moyen-Âge une ville extraordinaire bâtie sur l'eau, mais aussi par l'eau. Venise s'affirme par le commerce maritime et l'économie comme une puissance politique et militaire. La république urbaine devient une thalassocratie et sous le pavillon de Saint-Marc elle s'impose en Adriatique dans l'Est du bassin méditerranéen face à Gênes, à Byzance et aux Ottomans.

La richesse de Venise se traduit par sa croissance urbaine, dans sa forme finale, elle est implantée sur deux îles principales séparées par le Grand Canal et à proximité

celle de la Giudecca. Ces espaces sont eux-mêmes entrecoupés par presque 180 canaux créant environ 120 micros îles. Au-delà, l'archipel se compose des autres îles urbanisées (Le Vignole, Murano, Sant'Erasmus...), mais aussi des îles agricoles, une autre pour un cimetière géant, d'autres pour des couvents. Enfin, ce sont des centaines d'îlots, de bancs de sable. La lagune est elle-même fermée par les îles du cardon sableux lui-même urbanisé.

Forcement dans l'archipel vénitien la mobilité des personnes, des marchandises, mais aussi des matériaux de construction et des déchets se fait avec une myriade de bateaux dont la circulation n'est pas sans conséquence sur l'érosion des îlots naturels comme des fondations de construction. Le transport public déplace 148 M de passagers par an via ses bus maritimes (vaporetto), c'est une image visible et sonore de Venise autant que la gondole à touristes. D'ailleurs, la société de gestion admet qu'elle devra à terme engager aussi sa décarbonation.

Durant plusieurs siècles, la cité des Doges enrichie par l'économie commerciale et maritime s'est dotée de dizaines de palais et d'églises, magnifiés par la lagune et les canaux. Politiquement, la Sérénissime a perdu son indépendance en 1797 par l'œuvre militaire de Bonaparte en Italie. Autrichienne de 1815 à 1866, italienne depuis, elle n'est plus alors qu'une ville parmi les multiples cités de la nouvelle nation unifiée. En dehors de magnificences architecturales, c'est une ville italienne où l'eau remplace les avenues et les rues, mais une ville « normale » avec ses mille métiers, ses fonctionnaires, ses commerçants, son port de commerce, son arsenal militaire. Venise compte 150 000 d'habitants en 1900 et même 250 000 en 1930.

Toutefois, Venise n'est pas une ville si normale, c'est un aimant pour toute l'Europe, l'aristocratie européenne y a vu longtemps un lieu de plaisirs variés. Les riches anglais inventent le voyage d'éducation sur le continent, le « grand tour » inclut naturellement Venise. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les voyages élargis à de nouvelles classes sociales créent ce que l'on appelle le tourisme dont les guides balisent les étapes, Venise comme Florence, Rome et Naples sont les *must* italiens du romantisme voyageur. Dans la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle, le tourisme de masse peut à son tour tomber sous le charme de la ville musée.

## Un milieu fragile

Venise est une agglomération sur l'eau, certes la cité ne compte plus aujourd'hui que 58 000 habitants et les autres îles autour de 31 000. En soixante ans, la cité a perdu les deux tiers de ses habitants désormais localisés dans les régions urbaines proches sur le continent, dont une bonne partie dans les sections de la commune de Venise que sont Mestre et Maghera (176 000 habitants). À côté ce serait de 80 à 100 000 touristes par jour, soit 20 M par an. Ainsi la ville se vide de ses habitants mais se remplit de touristes. Il faut être clair, la ville vit du tourisme, la valeur ajoutée et l'emploi proviennent de cette activité, mais elle chasse aussi les habitants, c'est le recul résidentiel et des formes de "normalité urbaine" au profit d'un "parc d'attractions patrimonial" follement romantique ou plus prosaïquement terriblement "instagramable". Est-ce si différent des centres-villes de Séville, Barcelone, Florence ou Amsterdam ?

Le premier milieu fragile c'est celui de la ville elle-même. D'abord avec le rôle des vagues liées aux sillages (*moto ondosso*) des milliers de navires de toutes tailles circulant dans tous les sens. Ensuite, par la montée des eaux qui peut fragiliser les fondations de briques des bâtiments. Eux-mêmes reposent sur des poteaux de bois plantés dans le *caranto* (couche stable et compacte d'argile, de sable et de limon). La menace plus large est les inondations provoquées par des hausses fortes du niveau de la mer posant la question plus large du rapport entre Venise et sa lagune.

Une particularité de la région vénitienne est bien sa lagune. Le bord de la mer entre le vaste delta Pô - Adige et la pointe de la chaîne alpine à Monfalcone comprend plusieurs lagunes, celles de Venise, de Murano et Grado. Elles ont été créées par la remontée de l'Adriatique sur les vastes plaines alluvionnaires formées par les fleuves alpins. La lagune de Venise est la plus grande avec une surface de 550 Km<sup>2</sup>. Seuls 11% de la lagune sont en permanence en eau peu profonde, 80% sont des zones marécageuses, de vasières et des prés-salés (*granda lagunare*). C'est un milieu particulièrement riche avec 200 000 espèces vivantes. Au-delà, ce sont les terres plates asséchées par pompage (qui affaisse les sols) et qui sont dédiées à l'agriculture.

Le travail humain a largement changé des facettes de la lagune. Une partie des fleuves a été détournée hors de la lagune. Le cordon sableux littoral qui la ferme a été stabilisé par des bandes sableuses plus ou moins larges, dont trois îles, soit du Nord au Sud le Lido de Jesolo, Cavallino-Treporti, Lido de Venise, Pellestrina, Sottomarina et Isola Vedre. Les embouchures consolidées et réduites à trois aussi. Pour gérer tout cela depuis 1501

la Magistrature des Eaux qui existe toujours, avec le besoin de gérer les espaces lagunaires pour préserver les lieux de vie et d'activités.

La lagune a régressé au fil des siècles, les bonifications terrestres ont d'abord été agricoles avant les grands espaces dédiés au nouveau port et à l'aéroport. Par ailleurs, les pompages pour l'agriculture et pour l'industrie font s'affaisser la lagune. Enfin, divers éléments participent à la baisse du sable hors de la lagune en épaississant le cordon littoral notamment au Nord à Cavallino. Or ce sable participe à la construction des lais alluvionnaires (*barene*), îlots souvent à fleur d'eau. Les *barene* occupaient 277 ha de la lagune au XVII<sup>e</sup> siècle, 72 ha en 1930, 43 ha aujourd'hui. Les écologues souhaitent une restauration des *barene* pour atténuer l'érosion par les effets des marées et la navigation. La fixation des sédiments sur les *barene* est donc importante pour la lagune, car érodés ils ne jouent plus leur rôle régulateur des marées et courants marins.

Néanmoins, les perceptions du danger pour les institutions et les populations ce sont bien l'*aqua alta*, la remontée de l'eau dans la lagune qui submerge les terres. Le mètre d'eau (1,87 au maximum) supplémentaire est provoqué par la conjonction de vents venus de la mer (Bora de l'Est, Sirocco du Sud) et des fortes pluies sur la Vénétie.

La fréquence de l'*aqua alta* est devenue importante depuis les années soixante-dix avec 3 fois plus de jours et une intensité plus forte. Donc clairement le réchauffement climatique est mis en cause, ce qui était épisodique devient trop régulier et coûteux (1 Mds€ de dégâts en 2019).

L'inondation des rues et places de Venise est héritée en menace mortelle pour la cité. Pour repousser l'eau, la solution n'est pas dans une complexe restauration de la lagune mais bien sa fermeture avec le Mose (*Modulo Sperimentale Elettromeccanico*). Imaginée dans les années 1970 et commencée en 2003, l'infrastructure se compose de 78 portes sous-marines relevables pour fermer les trois embouchures de la lagune. Depuis octobre 2020 et pour un coût de 6,2 Mds€, en moins d'une heure la lagune peut être séparée de la mer et Venise n'est plus submergée.

## Le port de Venise

Venise et sa lagune ne sont donc pas un conservatoire historique d'un espace figé dans le temps. C'est l'un des littoraux italiens qui accueille l'une des plus riches villes de la péninsule à l'époque médiévale et moderne soit huit siècles. Une cité maritime tournée vers la mer qui a toujours été soucieuse de ses approvisionnements (céréales, vignobles, bois) de ses terres fermes. C'est aujourd'hui la Vénétie, une des régions les plus prospères

d'Italie, riche de ses PME à l'esprit entreprenant et foncièrement libéral.

En termes d'économie portuaire italienne, au XIX<sup>e</sup> siècle, Gênes occupe la place la plus importante, Savone a son petit marché, Livourne dessert la Toscane et Venise est restée un port (13% des flux nationaux en 1900) notamment pour la petite Vénétie devenue italienne qu'en 1866. La ville se modernise elle aussi grâce à un pont, le train est présent dès 1846 puis dispose en 1880 d'un port moderne avec la *Stazione Marittima* et son grand bassin.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, Venise ne peut pas être le port moderne à vocation industrielle qu'il faut pour l'Italie du Nord-Est, un port en Adriatique Nord, Ravenne est trop au Sud, Trieste est encore autrichienne et de toute façon à l'Est. Des projets évoquent des aménagements de bassins directement au Sud de l'île de la Giudecca. Cette dynamique est voulue et gérée par les intérêts économiques de la ville dans le cadre du développement de la Vénétie en phase de rattrapage vis-à-vis de la vallée du Pô.

En 1904, l'idée révolutionnaire de construire un nouveau port sur la terre ferme proche avec l'opportunité de débarrasser le port insulaire des marchandises pondéreuses, de faible valeur ou dangereuses, le charbon, les grains, les engrais. La *Stazione Marittima* garde les marchandises de valeurs. C'est avec une Société du port industriel de Venise que le site de Maghera est développé à partir de 1917. Sur la lagune et ses rives sont construites plusieurs darses reliées à la mer par le creusement d'un chenal dans la lagune jusqu'à la voie maritime traditionnelle de la *Stazione Marittima*.

Un développement industriel se fait déjà avec les besoins énergétiques, électriques (centrale) puis pétroliers (dépôts). Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la nouvelle révolution industrielle tourne autour des progrès de la chimie, de la métallurgie des alliages, des fabrications complexes. Maghera sera le Fos-sur-Mer italien, mais avec 30 ans d'avance. Dans les années trente, le pôle industriel se muscle avec 1 300 ha dédiés. C'est toute l'industrie moderne qui se profile dans la zone (oxyde d'aluminium, métallurgie, engrais, verres spéciaux).

Maghera est bien un préfigurateur des zones industrialo-portuaires qui se développent dans les ports ouest-européens dans les années cinquante. Passées les reconstructions post-guerre mondiale, Maghera y gagne de son côté son développement pétrolier (ENI) pétrochimique (Montedison). Il faut un nouveau chenal que l'on baptise canal des pétroliers plus large et profond

depuis la passe de Malamocco en 1969. Tout cela nourrit un exode de Venise à la terre ferme où le nouveau port traduit une des formes du « miracle italien ». Ce développement ne s'est pas fait sans population de la lagune en métaux lourds et polluants éternels.

Maghera est aussi une terre de construction navale. L'histoire a débuté en 1917 avec le Cantiere Navale Enesto Breda qui fabriquait surtout des navires militaires. En 1970 la forme de 335 x 54 m permet de fabriquer de grands navires. Passé dans le giron public après la Deuxième Guerre mondiale, en 1979, il entre dans le groupe public Italcantieri qui consolide le secteur dans toute l'Italie. En 1984, Italcantieri est totalement intégré dans sa maison mère Fincantieri elle-même filiale de la holding d'État IRI. Le site de Maghera participe avec ceux de Monfalcone, Gênes et Ancône à la construction de navires de croisière. C'est un paradoxe vénitien, où la croisière a été l'objet d'une large remise en question, est de construire ce type de navire.

### Port de Venise à Maghera



Photo ISEMAR

Plusieurs décennies plus tard, comme ailleurs en Europe rien n'est acquis. Le déclin industriel des ports est une menace depuis les années quatre-vingt-dix et se poursuit régulièrement à chaque crise. La petite raffinerie ENI a fermé en 2013 avant d'être remise en service comme bioraffinerie. Le bassin d'emploi industrialo-portuaire de Maghera décline au fil des décennies passant de 40 000 à 10 000 salariés. Il faut retrouver du sens économique à la zone<sup>1</sup>. Le projet VEGA repose la création d'un parc d'activités nouvelles non industrielles.

En termes de trafic de marchandises, le port de Venise<sup>2</sup> à Maghera a un beau profil de port diversifié avec des vracs liquides (7,1 Mt en 2024), des vracs secs (7,3 Mt) et des marchandises générales (9,7 Mt) pour un total de 24 Mt.

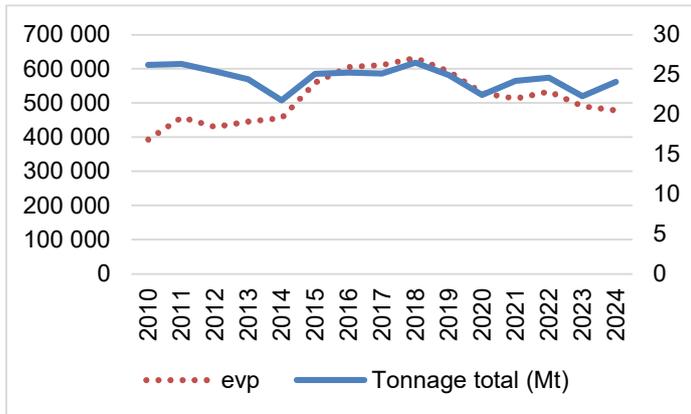
<sup>1</sup> Dans les années 2010, un projet sans suite envisageait un projet de port offshore à 14 km au large du Lido.

<sup>2</sup> En 2016, le nombre de ports italiens a été un peu contracté en passant de 24 à 16 avec une forme de recentralisation. Le port de Venise est

intégré avec son modeste voisin de Chioggia dans l'Autorité portuaire de la mer Adriatique septentrionale.

Un nouveau trafic portuaire concerne les véhicules neufs de Volkswagen alors que le nouveau terminal ferry de Fusina relie avec la Grèce (62 000 passagers).

Traffics du port de Venise



Source Assoport

L'activité conteneurs a été l'an dernier de 479 000 evp soit au même niveau que Trieste (535 000 evp). Les flux sont opérés par deux terminaux, l'un par PSA (racheté avec celui de Gênes en 1998) et l'autre par une société dans la mouvance de MSC. Pour ce qui concerne l'hinterland, la position pour la conteneurisation n'est pas forcément favorable mis à part pour la Vénétie proche. L'arc portuaire de la mer Ligure de Savone à Livourne dessert l'essentiel de l'Italie du Nord, alors Trieste, mais aussi Luka Koper (Slovénie) et Rijeka (Croatie) sont mieux placés pour l'Europe centrale.

### Venise et la croisière

Il ne va pas sans dire que la Cité des Doges fascine depuis des siècles. Une beauté à couper le souffle, décuplée à l'ère de l'image mise en réseau, un patrimoine incommensurable de 15 siècles d'histoire... Rien de plus pour attirer des millions de touristes par an. Il faut être clair, l'*overtourisme* se nourrit d'une aisance matérielle globalisée, des logements airbnb, de l'avion *low cost* et ici et là de la croisière. Juste dans une ville insulaire et étriquée, elle paraît plus agressive qu'ailleurs. Sans forcément servir à l'endiguer, la municipalité de Venise a mis en place une taxe sur les visiteurs (54 jours par an). Pour revenir à la croisière, Venise est l'escale sur laquelle s'établissent les itinéraires en Adriatique. Quelle plus belle manière d'admirer la ville musée que depuis les ponts supérieurs d'un paquebot voguant à faible allure dans le canal de la Giudecca ? Quel plaisir de faciliter une escale directement au bord des premières ruelles de la ville musée.

L'échouage du petit paquebot *Mona Lisa* en 2004 et la collision du MSC Opera avec un quai du canal de la

Giudecca en 2019 ont été des accidents révélateurs du risque de la circulation maritime si près de la cité. Au-delà, la contestation locale porte sur la pollution représentée par les navires, du rôle de leurs vagues sur l'érosion et leur contribution à l'overtourisme local.

Accusés de mettre en péril le centre historique de Venise, les grands navires de croisière ont été en 2021 interdits de transit dans Venise et d'escale à la Stazione Marittima. Seules les unités de 25 000 tonnes de jauge brute et de moins de 180 m, soit des paquebots de 200 passagers, y sont autorisées. Les grands paquebots sont donc transférés à Maghera à côté du terminal ferry. En cas d'affluence, ils peuvent être accueillis sur des quais de la zone portuaire.

Traffics de passagers croisière à Venise



Source Assoport

Désormais les navires de croisière utilisent le chenal maritime par la passe de Malamocco bien loin de la cité. Fini l'effet bluffant de découvrir Venise depuis les ponts supérieurs des paquebots. Désormais, c'est le port banal et éloigné de la zone de Fusina et un transit plus long vers Venise. On note bien un déclin de l'activité depuis le changement du site d'escale. Les groupes de la croisière semblent avoir moins d'intérêt à vendre l'escale de Venise. La contribution de la croisière à 9% du tourisme de la ville est passée à 3%.

Préserver une ville d'exception et conserver au maximum l'espace lagunaire, rester un pôle portuaire et industriel qui fait vivre la Vénétie littorale, gérer au mieux le tourisme quitte à perdre la manne de la croisière, ce sont les défis de Venise. À bien des égards ce triangle entre environnement, patrimoine et économie est le lot de bien des cités portuaires, Venise ne fait que porter ces enjeux à un niveau très élevé.

Paul TOURET