

La splendeur retrouvée de Venise.

Par Leloup Michèle.

5 Décembre 2002

L'Express Copyright Groupe Express-Expansion All rights reserved L'Express (date of publication and Author)

Les rues paisibles qui zigzaguent jusqu'aux embarcadères ne laissent rien présager de l'activité fébrile en bordure du bassin San Marco. Au pied du palais des Doges, les quais, bordés de palissades, sont pilonnés par des marteaux piqueurs. Et, dans l'alignement de l'église Santa Maria della Salute, un nombre impressionnant de grues attirent le regard du passant. Leurs flèches signalent les chantiers en cours et il suffit de suivre le va-et-vient des barges à ciment qui regagnent à vide le port maritime pour constater l'étendue des grandes manoeuvres.

Oubliez Venise, la magie de la place Saint-Marc et le labyrinthe unique de ses 200 canaux. La Sérénissime est aujourd'hui lancée dans des travaux titanesques, et jamais l'on n'a vu tant de pelleteuses et de treuils s'activer sur la lagune.

Accompagnant cette frénésie bâtisseuse, Venise opère une volte-face économique qui n'a pas fini de surprendre. Et le lion ailé, son emblème depuis onze siècles, ne sera bientôt plus le seul à veiller à sa destinée. En effet, le 19 décembre, à New York, Venise révélera à la face du monde son futur «logo», un blason à l'image de ses nouvelles ambitions.

La réforme urbaine en cours peut s'enorgueillir d'une reconstruction illustre: celle du théâtre de la

Fenice. Totalemement détruit après l'incendie de 1996, il sera rebâti à l'identique, selon les plans d'Aldo Rossi, dans trois cent quatre-vingts jours, exactement, si toutefois le compteur accroché au fronton de son échafaudage dit vrai. Mais le plus spectaculaire reste à venir. Et les grands noms de l'architecture sont déjà à pied d'oeuvre.

L'aéroport, tout d'abord: il va être agrandi et «sculpté» par l'Américain Frank Gehry (auteur du musée Guggenheim de Bilbao), qui s'apprête à remodeler le hall central. Puis la circulation piétonne à l'entrée de la ville, jusqu'ici anarchique, va être facilitée par la construction d'un quatrième pont sur le Grand Canal, qui sera édifié, d'ici un an, par l'Espagnol Santiago Calatrava (pont Campo Volantin, à Bilbao).

Cette passerelle futuriste de 80 mètres d'envergure, conçue en pierre d'Istrie, permettra aux voyageurs débarquant à la gare Santa Lucia de filer directement au terminus des vaporetti de piazzale Roma. Par ailleurs, l'accès à cette place stratégique, aujourd'hui engorgée quotidiennement par 2 000 autobus touristiques, sera amélioré par la mise en fonction d'une navette sur pneus. Baptisée «People Move», elle ramassera les milliers de piétons, touristes et autochtones qui transitent, chaque jour, par le port maritime ou les parkings de l'île de Tronchetto. Ces deux projets, financés par la ville et la région, coûteront la bagatelle de 20 millions d'euros.

Mais ce n'est pas tout. De nombreux lieux désaffectés vont également être réinvestis, comme les 1 000 mètres carrés de la pointe de la Douane, sur lesquels planche, en ce moment, l'architecte Vittorio Gregotti (Scala de Milan). Cet espace très en vue, situé à l'entrée du Grand Canal, intéressait le musée Guggenheim, qui l'aurait volontiers annexé pour s'agrandir. Reste qu'il va devoir y renoncer, car, lors de

l'inauguration de la Biennale d'architecture, en septembre dernier, Jean-Jacques Aillagon a lancé l'idée d'y implanter une antenne du Centre Pompidou. Et la proposition du ministre français de la Culture a, semble-t-il, emballé la municipalité.

En attendant, Gregotti travaille à la réhabilitation d'un entrepôt en bordure du port de commerce qui abritera une grande bibliothèque destinée aux 65 000 volumes de l'université Ca' Foscari. Quant au nouveau siège de l'Institut universitaire d'architecture, qui a été imaginé par l'architecte catalan Enric Miralles (décédé l'été dernier), il sera construit selon ses plans sur le canal de la Giudecca.

Ces deux établissements au prestige plus que centenaire (30 000 étudiants) se sont également associés pour créer l'Université internationale de Venise, un centre consacré à la recherche et aux arts visuels qui sera jumelé avec les facultés de Munich, de Barcelone. Un centre qui sera en liaison avec un autre pôle universitaire programmé sur le futur parc San Giuliano, à Mestre, déjà bien avancé: 700 hectares de chlorophylle, agrémentés d'une base nautique, de pistes cyclables, de terrains de jeux et d'un campus entouré de laboratoires, vivier de diplômés. «Venise est la ville italienne qui a le plus investi dans la restauration de ses friches», précise Roberto D'Agostino, adjoint au maire, responsable depuis huit ans de la planification urbaine.

Avec le remaillage de sa périphérie, Venise met aujourd'hui tous les atouts de son côté pour entrer dans la cour des grandes métropoles européennes. De là à redevenir le phare culturel et commercial qu'elle fut du temps de sa gloire, peut-être pas. Mais, en attirant sur son rivage des entreprises spécialisées dans l'économie «immatérielle», c'est-à-dire la recherche, l'innovation et la communication, elle compte

rejoindre le peloton des cités transalpines au plus fort revenu par tête d'habitant. Une place qu'elle a perdue, passant du 7^e au 45^e rang, en l'espace de trente ans. Un moyen aussi de compenser le déclin industriel de Mestre, sa ville-dortoir, et de ne plus dépendre exclusivement d'un tourisme certes florissant (900 millions d'euros), mais qui asphyxie Venise et accélère l'exode de ses habitants. Ce tableau n'a pas la grâce d'un Véronèse ni le génie d'un Tintoret, mais il dessine les traits d'une ville plus que jamais déterminée à infléchir son destin. «Sans pour autant se sentir coupable de trahir son histoire et sa vocation, et c'est là tout son paradoxe», analyse Marino Grimani, président de la chambre de commerce. Dans son bureau, un plan de Venise assez insolite indique le futur trajet du métro sous-marin, dont on parle depuis dix ans, mais qui, cette fois, pourrait aboutir, car c'est sur lui que repose le désenclavement de la lagune. L'étude de faisabilité réalisée par la chambre de commerce (2,5 millions d'euros) vient d'être présentée à 60 investisseurs européens dont un certain nombre sont prêts, semble-t-il, à financer la première tranche de ce chantier colossal estimé à 200 millions d'euros. Les appels d'offres seront lancés en janvier 2003 et c'est au printemps que le projet sera calé, le métro devant être opérationnel dans huit ans, reliant l'aéroport à l'Arsenal en seulement huit minutes et quarante-trois secondes! Mais ce qui attire aussi l'attention sur ce plan, ce sont les taches de couleur indiquant les quartiers de Venise déjà câblés. Ils représentent la moitié de la ville et, d'ici à 2007, toute l'agglomération, y compris ses îles voisines, sera raccordée au réseau. Le raccourci est saisissant, mais le Web à portée de gondole devrait réguler le flux annuel des 14 millions de visiteurs, qui met à dure épreuve la vie

quotidienne des 60 000 Vénitiens, comme l'explique Grimani: «La mise en ligne d'une Venice Card va offrir des avantages sur le prix des hôtels, des parkings, des tickets de vaporetto et des entrées de musée, et elle permettra de mieux planifier la demande, afin de ne plus avoir à fermer le pont de la Liberté pour cause d'affluence, comme ce fut souvent le cas ces dernières années.»

La Cité des doges sauvée par Internet? L'idée, aussi romanesque que séduisante, fait son chemin. Et pas seulement sur le plan touristique. En naviguant sur la Toile, Venise pourra exploiter ses nouvelles compétences à l'échelle de la planète, comme elle sut le faire, jadis, armant ses flottilles pour voguer à la conquête du monde. Et, hasard de l'Histoire, c'est dans l'Arsenal, jadis le plus grand chantier naval d'Europe, que se dessine cet essor économique inédit.

En effet, outre la Corderie, réhabilitée il y a quelques années pour accueillir la Biennale internationale d'art, ce sont 250 000 mètres carrés qui sont mis sur le marché par Arsenal Venezia, une société d'économie mixte, financée par la ville et par l'Etat, chargée d'attirer des entreprises high-tech.

Thetis, un institut de recherche des technologies maritimes, épaulé par des fonds européens, est le premier à s'y être installé en 1997, dans un décor léché «à l'italienne». Jugez plutôt: en contrepartie de la restauration de quatre bâtiments en brique rouge - le plus vieux date de 1530 - la ville a offert à Thetis des sculptures contemporaines acquises à la Biennale et qui trônent maintenant sur les pelouses, tels ces totems géants de l'Américaine Beverly Pepper, ce labyrinthe de métal du Danois Olafur Eliasson ou encore ce vase monumental conçu par le Vénitien Giovanni Rizzoli.

Des oeuvres d'art à l'image de ce laboratoire d'avant-garde où travaillent une centaine de chercheurs et

de techniciens qui contrôlent le trafic de la lagune et l'amplitude des marées par système satellite interposé. Mais leurs compétences ne s'arrêtent pas là. En 2000, ils ont lancé un programme sur dix ans permettant d'analyser les eaux de la lagune, mais aussi les pollutions urbaines et agricoles, afin que soient mises en oeuvre les mesures de protection de la flore locale. Pionnière, la société Thetis sera rejointe l'an prochain par le Centre national de recherche (CNR), un organisme d'Etat qui travaille sur la conservation du patrimoine maritime. Mais l'Arsenal n'est pas le seul moteur de la reprise.

En face, sur la terre ferme, à Mestre, l'ancien pôle pétrochimique de Porto Marghera est déjà reconverti en site scientifique flamboyant, dont les immeubles de bureaux en marbre et en acier bordent cette zone dépolluée, encore mitée de hangars et de hauts-fourneaux décatis. Vega Park - c'est son nom - a déjà attiré une vingtaine de sociétés, spécialisées dans les transferts de technologies. «Nos recherches en biologie sur la corrosion du bois et des pierres, par exemple, ont permis de répondre favorablement à des appels d'offres venus d'Egypte et de Grèce, où nos applications se sont révélées nécessaires à la restauration des temples d'Abou-Simbel et à celle de l'Acropole. Tout comme nos études sur le verre nous ont amenés à trouver des méthodes de fabrication moins polluantes pour les usines de Murano», raconte Gabriele Zanetto, fondateur et président de cette «Silicon Valley» nouvelle génération.

Ce professeur d'économie à la Ca' Foscari, ancien élu municipal, ne regrette pas de s'être battu pour faire renaître ce site hier dévasté qui, demain, accueillera des studios de production de la RAI et une antenne de la Biennale pour le traitement de ses archives visuelles.

«Venise ne pourra jamais se montrer compétitive sur le plan industriel, l'Histoire l'a prouvé. En revanche, la production et l'exportation du savoir par écrans interposés est une chance qu'elle doit saisir, car elle n'offre aucun danger pour sa sauvegarde, qui reste problématique», explique à L'Express Paolo Costa, député européen de centre gauche, à la tête de la mairie depuis dix-huit mois.

Succédant au charismatique philosophe Massimo Cacciari, dont il fut l'un des conseillers municipaux et un soutien inconditionnel, Costa a amorcé avec lui la transition. Depuis, il l'a accélérée, en politicien pragmatique, taillé pour la circonstance, puisqu'il fut, en 1996, ministre des Travaux publics dans le gouvernement de Romano Prodi, actuel président de la Commission européenne. C'est donc en homme de terrain, fort de son expérience, que «le Doge», comme l'appellent les Vénitiens, travaille à la reconversion de sa ville, dont il entend défendre les intérêts en général et l'image en particulier.

Une image galvaudée à son goût par les fabricants en tout genre - il en existe 300, rien qu'aux Etats-Unis et au Japon - qui bradent sans vergogne le nom de la Sérénissime à des fins commerciales. D'où son idée de le préserver en créant un nouvel emblème qui vient de faire l'objet d'une consultation internationale. «Ce devra être un signal fort, pour toucher en priorité le cœur des utilisateurs, et pas seulement leur portefeuille, puisqu'ils devront désormais payer pour s'en servir», prévient le designer français Philippe Starck, membre du jury et citoyen d'honneur de Venise pour y posséder une propriété sur l'île de Burano.

Certes. Mais, en frappant les deux à la fois, Paolo Costa peut espérer sensibiliser l'opinion

internationale et s'assurer, au passage, de confortables royalties. «Voir sur une publicité le Grand Canal couvert d'un champ de blé pour vanter les mérites d'une marque de pâtes alimentaires n'est plus souhaitable», explique-t-il, en qualité d'ambassadeur du plus célèbre des patrimoines de l'Unesco, mais aussi en fin stratège.

Pour autant, ce jackpot qui pourrait assurer une autonomie financière à Venise pour sa reconversion va devoir être mis en oeuvre beaucoup plus vite que prévu. En effet, le gouvernement Berlusconi vient d'annoncer son intention de fermer le robinet des subventions publiques, qui coulait à flots depuis 1973.

Si le projet de loi Tremonti, du nom du ministre des Finances, était voté à la fin de l'année, ce serait un manque à gagner de 165 millions d'euros auquel les élus devraient faire face pour pouvoir continuer d'entretenir la ville et poursuivre son toilettage, quasi permanent.

Fort heureusement, de nombreux chantiers culturels sont achevés. Le musée d'Art moderne, à la Ca' Pesaro, en travaux depuis huit ans (10 millions d'euros), a été rouvert en septembre dernier. Si le musée d'Histoire naturelle, au Fondaco dei Turchi, est en cours de restauration, ainsi que la façade du palais des Doges, la réfection du théâtre Malibran ainsi que celle de la Maison Goldoni, recelant une fabuleuse bibliothèque, sont terminées. Enfin, 90 millions d'euros sont investis dans la remise aux normes de sécurité des 12 plus grands musées de Venise. Et, pour alléger les charges budgétaires, leur gestion - billetterie, gardiennage et librairie - est maintenant confiée à un groupement d'intérêts privés à l'initiative de Giandomenico Romanelli, directeur des musées de la ville de Venise.

Ce prodigieux spécialiste de Tiepolo, habitué à mener plusieurs chantiers de front, ne cache pas

l'envergure de la crise actuelle. «Nous sommes parvenus à un équilibre précaire, jusqu'à maintenant.

Mon équipe est composée de 70 personnes, conservateurs compris, et je ne peux pas augmenter le ticket d'entrée des musées. Alors que faire?» dit-il, convaincu que Venise ne parviendra pas à faire face aux dépenses à venir.

Celles, par exemple, qui seraient nécessaires à la restauration du palais Fortuny, de l'ordre de 10 millions d'euros, et à celle des appartements privés du musée Correr. Certes, le Comité français pour la sauvegarde de Venise a déjà largement contribué à la réfection de l'aile Napoléonienne du musée, grâce à ses généreux donateurs, la Fondation Florence Gould en tête. Mais le président de cette association, Jérôme Zieseniss, plutôt fier d'avoir levé 1 million d'euros pour cette opération, regrette le manque de générosité internationale. «L'Etat italien a sur les bras 40% du patrimoine artistique européen, affirme-t-il. On ne peut donc pas lui reprocher son incurie dans la mesure où, depuis trente ans, il fait des efforts herculéens pour préserver ses richesses, et principalement Venise», ajoute-t-il, notant au passage que la France et les Etats-Unis demeurent les mécènes les plus sollicités.

Quoi qu'il en soit, préservation rime avec inondations. Et, le problème de régulation des marées n'étant toujours pas réglé, les alte acque demeurent spectaculaires, tous les hivers. Des travaux de remblaiement des plages ont cependant été entrepris par le Consortium Venezia Nuova, principalement sur les îles voisines, où des dunes artificielles ont été aménagées. Mais ce sont les fameuses barrières hydrauliques capables de stopper les crues saisonnières qui restent le gros de l'affaire et, après dix-sept ans d'études et d'expertises, cet établissement public est en

mesure de les mettre en place, comme le souhaite le gouvernement. L'ennui, c'est que ce projet n'a toujours pas reçu l'aval de la mairie, car Paolo Costa est aux prises avec une forte opposition au sein de son conseil municipal. Notamment celle des élus de Refondation communiste, qui font bloc derrière Paolo Cacciari, le frère de Massimo, chargé de l'environnement. «100 kilomètres carrés de polders ont disparu de la surface de la lagune et il faut encore dépolluer 5 millions de mètres cubes de terres agricoles, dit-il. Il n'y a donc pas d'urgence à dépenser des sommes folles dans un système dont on sait qu'il sera obsolète dans un siècle!» s'enflamme-t-il.

En attendant, le consortium s'active le long des quais pour remonter leurs niveaux de 20 centimètres. Excepté devant la place Saint-Marc, où il faudra ruser pour y parvenir sans masquer la perspective du campanile. Mais, d'ici à deux ans, la place elle-même sera entièrement repavée, par blocs de 20 mètres sur 20, afin de ne pas gêner l'accès, restauration minutieuse qui nécessitera la pose préalable d'une couche d'argile, pour renforcer l'étanchéité du sol.

Ces travaux ne seront pas terminés avant que Paolo Costa n'affronte une autre difficulté de son mandat: l'obligation de se rapprocher des élus de droite de la région Vénétie, fief de Forza Italia, dont le pouvoir se trouve aujourd'hui renforcé par la politique de décentralisation de Silvio Berlusconi.

Et, de fait, la Vénétie va être la première à mettre en oeuvre l'une des 12 communautés urbaines voulues par le gouvernement. Résultat: Venise, Mestre, Padoue et Trévise ne feront bientôt plus qu'une, regroupant 1,5 million d'habitants.

«Notre intérêt, aujourd'hui, est de mettre nos compétences en commun, et c'est d'ailleurs ce qui se

produit pour bon nombre de nos projets, comme celui de Vega. Le vrai problème est de savoir qui, des quatre maires, aura l'autorité morale sur les autres», dit Roberto D'Agostino, ne cachant pas l'agacement que suscite Venise, la plus courtisée de toutes. Déjà, Mestre, soucieuse de protéger son nouveau développement économique, propose un référendum pour sortir de la coupe administrative de sa rivale. Quant à Padoue, victime de son complexe d'infériorité, elle n'a toujours pas digéré quatre siècles de domination vénitienne. «Nous allons tenter une cohabitation intelligente, si toutefois l'exercice est possible», déclare en souriant Paolo Costa, apparemment confiant en l'avenir. Surtout depuis que Philippe Starck lui a soufflé que, vue d'avion, Venise ressemblait à un cerveau. Une idée de logo? Quelle que soit sa forme stylisée, longtemps encore le lion ailé de la Sérénissime sera le plus éblouissant symbole de la civilisation européenne.