



Photo du chantier du MoSE dans la passe de Lido, juin 2012  
Source : Magistrato alle Acque, Venise

# **MOÏSE CONTRE VENISE ?**

**État des lieux d'un aménagement  
prétendu durable  
sur un territoire sous tension**

David Vodisek  
Lycée Robert-Schuman, Metz  
Novembre 2012

# MOÏSE CONTRE VENISE ?

## État des lieux d'un aménagement prétendu durable sur un territoire sous tension

Extraits d'un article à paraître prochainement dans la revue  
Population & Avenir et pour le CRDP d'Amiens

«Le touriste a fait de cette ville un décor à usage de touriste.  
Ruskin s'en est mêlé et Wagner et D'Annunzio et le Duce, et maintenant  
Laurel et Hardy ; si on ne sait pas qu'elle est surtout une ville à usage de  
Vénitiens, on ne la voit guère.»

*Jean Giono, Voyage en Italie, 1951*

Cité refuge face aux invasions lombardes au VI<sup>ème</sup> siècle, Venise jouit d'une histoire exceptionnelle. L'héritage laissé par ses habitants et la question de la sauvegarde de la lagune sont de vieux problèmes puisque dès 1501, à son apogée avec probablement plus de 200 000 habitants, la cité installe le «*Magistrato alle Acque*» (que l'on peut traduire de manière impropre par «Office des Eaux»), toujours en activité de nos jours.

Mais l'industrialisation de la Vénétie et l'émergence d'un tourisme de masse dans la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle rendent le problème encore plus aigu.

En 2003, les travaux peuvent démarrer sur le chantier du «Moïse» qui doit dresser une barrière sur le chemin des marées. Les superlatifs ne manquent pas pour décrire le projet. Mais au-delà des chiffres vertigineux, le cas de Venise est plein d'enseignements, car il s'agit d'un site naturel exceptionnel, objet d'un intense marketing touristique et donc à la croisée des problématiques patrimoniales et de durabilité.

Moïse s'érige-t-il contre Venise ? Qu'en pensent les Vénitiens, premiers concernés, habitants toujours moins nombreux d'un territoire largement partagé avec le reste du monde ?

### **Venise, ville-musée et exemple d'interaction entre milieux et sociétés**

Venise et sa lagune sont inscrites au patrimoine de l'UNESCO depuis 1987. Cette distinction ne vient pas seulement honorer une histoire et un patrimoine exceptionnels, elle sonne également comme un avertissement, un appel à agir pour sauver Venise des eaux.

En effet, le phénomène des «*acque alte*» se répète avec toujours plus de fréquences et d'intensité sous l'effet de plusieurs facteurs.

Tout d'abord, un phénomène structurel qui tient à l'héritage même de Venise : l'affaissement du sol. Le sous-sol de Venise est instable et le pompage excessif des nappes phréatiques accélère encore le phénomène qualifié de subsidence.

Mais les phénomènes conjoncturels contribuent sans doute encore davantage à l'accélération des *acque alte*. Les échanges d'eau ont été largement perturbés par le creusement de chenaux artificiels qui doivent permettre d'accueillir des navires toujours plus imposants à l'image du canal de la Giudecca. La profondeur entraîne une variation plus forte des vagues qui viennent éroder plus violemment les soubassements de la ville et ses façades par le phénomène du «*moto ondoso*».



Le ballet des navires sur le canal de la Giudecca



Photo H.Wodisek



D'autant que de l'autre côté de la lagune, Venise n'échappe pas à la montée du niveau de l'Adriatique. La variabilité du niveau eustatique en Adriatique contraint à étudier la situation spécifique de Venise. L'Institut des sciences de l'atmosphère et du climat de Padoue évalue la montée du niveau de la mer à Venise entre 1,6 et 2,6 mm par an, avec une estimation allant d'une vingtaine de cm à plus de 30 cm en un siècle. Cette augmentation moyenne de 30 cm correspond également au chiffre fourni par l'ICPSM, Centre de prévision des marées de Venise.

Sur un temps plus long encore, le professeur Dario Camuffo s'est appuyé sur des détails de tableaux de Canaletto et de Bellotto et il estime l'élévation du niveau de l'eau de 60 à 70 cm depuis le milieu du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

Il s'agit là de tendances lourdes sur le long terme, à distinguer bien évidemment des *acque alte* qui, par définition, sont des événements exceptionnels. Si la hauteur des *acque alte* battent des records dès le milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, avec notamment celle du 4 novembre 1966 (record de 1,94 mètres de hauteur d'eau qui laisse 71 % de la ville submergée), c'est la fréquence des épisodes qui se révèle la plus intéressante sur le long terme. Elle vient confirmer l'accélération du processus à partir des années 1960, au moment même où l'on creuse le «canal des pétroliers» qui doit permettre aux super tankers de rejoindre Porto Marghera par la passe de Malamocco.

Les *acque alte* sont un bel exemple de regards multiples que l'on peut porter sur un même territoire : sont-elles la principale menace ou le véritable atout de Venise ?

La répétition du phénomène s'accompagne visiblement d'un double mouvement : d'un côté une confirmation du déclin démographique de la ville-centre, victime d'une paralysie de son offre immobilière et d'une flambée des prix. De l'autre côté, c'est la croissance du tourisme international, certes sous l'effet d'un boom plus général du tourisme dans un contexte de mondialisation accélérée, mais aussi parce que les *acque alte* fonctionnent comme une image patrimoine, un cliché vendeur pour tout professionnel du tourisme à Venise. Les touristes n'y échappent pas puisque les *acque alte* se produisent plutôt en automne et en hiver et que Venise bénéficie de l'afflux de touristes tout au long de l'année. Ce tourisme est d'ailleurs très divers car Venise demeure à la fois une destination populaire pour un tourisme de masse qui fréquente par exemple les plages du Lido, mais aussi un tourisme plus élitiste qui se loge dans les plus grands palais construits sur les sites les plus singuliers. En somme le risque accroît l'attractivité touristique de Venise, en même temps qu'il fait effet repoussoir sur les populations résidentes, conférant ainsi à Venise une situation bien connue dans les «villes-musées» mais qui atteint ici son paroxysme pour la classer quasiment dans la liste des plus grands parcs d'attraction du monde.

---

## L'interaction entre population résidente, *acqua alte* et touristes

Année	Population résidant dans la ville-centre Source : Service statistique de la commune de Venise	Nombre d'épisodes de <i>acqua alte</i> de plus de 110 cm (hauteurs calculées par rapport au niveau zéro de référence de 1897 au marégraphe de la Punta della Salute) Source : Centre des marées de Venise	Hauteur des épisodes des « <i>acqua alte</i> » (les hauteurs sont exprimées en cm au-dessus du niveau zéro de référence de 1897 au marégraphe de la Punta della Salute) Source : Centre des marées, commune de Venise	Estimation du nombre de touristes annuels Source : Service statistique de la commune de Venise NB : le chiffre correspond bien aux arrivées et non aux jours de présence. Il s'agit donc du nombre de personnes qui passent au moins une nuit à Venise.
1950		1		543 000
1951	174 808		151	
1960	145 402	2	145	1 039 000
1968	132 148	3	144	
1970		4		1 664 000
1979	97 280	10	166	2 083 000
1986	84 355	2	158	
1990		5		2 550 000
1992	75 159	7	142	
1997		8		(Prov. Venezia : 5 519 000)
2000		6	144	2 748 000 (Prov 6 069 000)
2002	64 076	12	147	(Prov : 6 016 000)
2008		6	156	3 433 000 (Prov 7 277 000)
2009		16	145	
2011	58 991			(Prov 8 253 000)



## «Moïse», état des lieux d'un aménagement exceptionnel

L'acronyme choisi pour nommer le projet («*MoSE*» en italien pour module expérimentale électromécanique) est à la hauteur de l'ambition du gouvernement italien lorsqu'il lance les travaux en 2003. Le champ lexical de l'Ancien testament laisse parfois la place à celui de la Deuxième Guerre mondiale avec l'évocation d'une «ligne Maginot» qui traduit d'ailleurs une conception de la mer Adriatique pour le moins originale et inquiétante. Toujours dans une métaphore qui marie lyrisme et optimisme, les vidéos en ligne du *Magistrato alle Acque* annoncent qu'avec le système *MoSE*, «la mer rencontre Moïse».

Le Président du conseil Silvio Berlusconi en avait fait son cheval de bataille après trente ans de discussions et de polémiques. Le 14 mai 2003, il pose la première pierre d'un chantier aux chiffres astronomiques : 3000 ouvriers permanents ; 79 digues de 20 mètres de large et de 20 à 30 mètres de haut chacune qui se dresseront à la verticale à l'entrée des 3 passes à chaque fois que la limite des 1,10 mètres de hauteur d'eau sera atteinte dans la lagune ; autant de caissons de ciment immergés et longs de plus de 60 mètres ; un budget de 4,8 milliards d'euros supporté par le seul *Consorzio Venezia Nuova* et un coût d'entretien annuel de 35 millions d'euros. <sup>1</sup>

Le meilleur VRP du projet est incontestablement Luca Zaia, gouverneur de la région *Veneto*, qui organise personnellement des visites sous l'oeil des grands médias italiens et étrangers. Soutenu par la Ligue du Nord et fer de lance du régionalisme vénète, ses propos ont une résonance toute particulière lorsqu'il affirme que Venise sera la seule ville du monde à être équipée d'un tel système et que le chantier est entièrement «made in Italy». <sup>2</sup>

### Luca Zaia, gouverneur de la région *Veneto*



1-Pour comprendre le mécanisme du MoSE, le site proposé par le Ministère des Infrastructures et des transports et le *Magistrato alle Acque* est sans doute le plus à jour, avec une animation vidéo. Il combine toutefois explications et promotion du système et de ses acteurs : <http://www.salve.it/it/default.htm>

2-Voir à ce sujet le reportage sur la web tv Telechiara du 9 juin 2010, disponible sur youtube : [http://www.youtube.com/watch?v=ilbb\\_jr4bsl&feature=youtube\\_gdata\\_player](http://www.youtube.com/watch?v=ilbb_jr4bsl&feature=youtube_gdata_player)

Mais où en est le chantier dont le terme était prévu initialement ? Le contexte financier particulièrement difficile en Italie a-t-il un impact sur l'avancée des travaux ?

Il manque toujours plusieurs centaines de millions d'euros qui n'ont pas encore été versés par l'État et au mois de juillet 2012, le *Consorzio Venezia Nuova* annonçait qu'il repoussait l'inauguration de MoSE à l'année 2016. Les chantiers fonctionnent donc au ralenti mais la passe de Lido doit être achevée dans les délais en 2013. Le bureau de la communication du *Consorzio Venezia Nuova* insiste sur la non interruption des travaux, mais les propos d'un responsable du *Magistrato alle Acque* ne sont guère rassurants : «les contingences économiques sont ce qu'elles sont, personne n'a la boule de cristal qui permet de prévoir ce qui se passera».

### **Un projet qui mobilise des acteurs à toutes les échelles**

L'État italien est le grand ordonnateur du projet à travers un acteur local : le *Magistrato alle Acque*, sous tutelle du Ministère des infrastructures et des transports depuis 1907, qui affirme sa compétence dans la sauvegarde de la lagune, la lutte contre la pollution, la sécurité de la navigation dans la lagune et les questions d'hydraulique fluviale. Le *Magistrato alle Acque* travaille en étroite collaboration avec le *Consorzio Venezia Nuova*, déclaré concessionnaire du projet et qui regroupe une pépinière d'entreprises concernées par le chantier, parmi lesquelles la Mantovani dans le domaine des infrastructures de transports ou encore la FIP installée à Padoue, leader dans l'électromécanique, chargée de fabriquer les charnières qui solidarisent les digues.

Le projet profite donc à un réseau de PME-PMI très dense dans cette "troisième Italie" (la région détient un des taux de chômage les plus bas avec à peine plus de 4 %), dans la tradition des districts industriels et qui comptent bien se tailler la part du lion des financements publics.

L'Union européenne s'est engagée de son côté à soutenir financièrement le projet, en accordant un prêt de 480 millions d'euros par le biais de la Banque européenne d'investissement. Cette somme vient s'ajouter à celles déjà engagées à Venise dans le déploiement de 3 programmes parmi lesquels Istech qui intervient dans le renforcement des fondations de certains monuments.

Mais la bataille la plus spectaculaire est celle que se livrent la région *Veneto* et la municipalité de Venise. Massimo Cacciari, premier magistrat de la ville à partir de 2005, n'a eu de cesse de dénoncer un projet supposé engloutir tous les fonds européens, laissant ainsi à ses yeux de côté les autres projets liés à la sauvegarde du patrimoine de la ville. La situation a donc longtemps été particulièrement tendue entre un maire ex-communiste qui ne veut pas du MoSE et une région proche de la droite populiste qui fait du projet un cheval de bataille et une vitrine de la bonne gouvernance et de la compétitivité d'un territoire. Ainsi le projet cristallise les rancœurs politiques, même si depuis deux ans, le nouveau maire Giorgio Orsoni (Parti Démocrate, gauche parlementaire, élu maire pour un mandat de cinq ans) s'est rallié au projet.

La Province de Venise (équivalent de notre échelon départemental) compte également se faire entendre sur le projet. Le responsable de la pêche, des parcs, bois et réserves, (désigné assesseur en Italie), déclare prudemment qu'il faut «savoir conserver l'équilibre entre d'un côté ce qui sert à sauvegarder Venise et d'un autre ce qui sert à rendre la vie à la lagune», manière de rappeler que MoSE ne répond pas à toutes les préoccupations environnementales.

Le débat est enfin animé par de nombreuses associations plus ou moins proches des lobbies environnementalistes et qui affirment représenter l'opinion publique des Vénitiens et des Vénètes eux-mêmes.

Certains de ces groupes étaient déjà présents le jour de l'inauguration du chantier pour défier Berlusconi sous bonne escorte policière. Il s'agit par exemple de WWF Veneto qui estime qu'en cas de montée des eaux de 2 mètres comme en 1966, MoSE serait inefficace car trop localisé face à une montée des eaux qui aurait des effets sur tout le littoral de la Vénétie. De son côté, la puissante association environnementale Legambiente a saisi en 2006 le tribunal administratif pour faire arrêter les travaux au motif qu'ils dévastent l'environnement et le paysage de la lagune, en vain.

Des collectifs de citoyens appuyés par des associations ou des ONG, souvent proches des milieux altermondialistes, se réunissent régulièrement au sein du comité «*No MoSE*»

Si les Vénitiens interrogés dans la rue expriment volontiers au mieux leurs réserves, au pire leur opposition au projet, ce n'est pas pour des raisons techniques. Ils dénoncent avant tout, non sans un certain fatalisme, le fonctionnement même de la vie politique en Italie, qui se réduirait à ce sport national que sont les détournements de fonds publics.<sup>3</sup>

Le système mafieux n'est jamais très loin dans la dénonciation des collectifs de citoyens et les slogans que l'on retrouve sur les affiches en attestent assez clairement : «*No MoSE : giù le mani dalla città*». (Bas les pattes sur la ville, allusion au film de Francesco Rosi, *Main basse sur la ville*).

Le sentiment de ne plus être maître de son destin prédomine chez les Vénitiens les plus célèbres comme Arrigo Cipriani, le patron du Harry's Bar, véritable institution à Venise : «Venise a été expropriée de ses pouvoirs, de sa culture et de sa volonté. Ici nous sommes tous contre MoSE»

D'autres arguments s'érigent contre MoSE, parfois étonnants car révélateurs des libertés que peut prendre l'État italien à l'égard de la loi. Ainsi dès 1998, la Commission pour l'évaluation de l'impact environnemental présente des solutions alternatives au projet.

Mieux, le projet est «illégal» puisqu'une loi de 1984 envisage la possibilité de construire aux passes lagunaires des barrages réglables, à conditions qu'ils soient à la fois « expérimentaux, réversibles et graduels ». Moïse ne répond à aucun de ces critères, ce qui conduit les *No MoSE* à crier au scandale pour motif de législation non respectée, argument peu efficace habituellement en Italie.

Si la prise en compte des citoyens est un critère de la durabilité, au moins pour le volet social, alors le projet *MoSE* n'y répond pas, d'autant que le référendum populaire abrogatif est une pratique courante en Italie et qu'il aurait été aisé de l'organiser avant de démarrer les travaux, en mettant ainsi le débat sur la place publique et en le faisant sortir de la sphère exclusive des experts et des responsables politiques.<sup>4</sup>

---

3-Rappelons que le pays reste marqué par la vaste opération «Mains propres» de 1992-1993 qui avait révélé une série de malversations et de pots de vins entre les principaux partis et les grandes entreprises. Le paysage politique en était sorti bouleversé, marquant ainsi le début de la «Deuxième République»

4-L'article 75 de la Constitution de 1948 prévoit qu'un référendum populaire peut abroger totalement ou partiellement une loi ou un acte à condition qu'il réunisse 500 000 signatures d'électeurs ou 5 Conseils régionaux.



Pourtant la mobilisation semble difficile dans une ville peu propice aux grands rassemblements de rue et véritablement envahie au moins en saison estivale par des touristes qui ignorent tout du projet. C'est encore Paolo Lanapoppi, conseiller de l'association *Italia Nostra*, qui formule le plus clairement ce sentiment partagé par de nombreux Vénitiens : « Ce sont les groupes qui sont les plus nuisibles, car il s'agit d'une forme de tourisme pauvre et ignorant. Ils se rendent place Saint-Marc, puis sur le pont des Soupîrs, avant de manger des choses infâmes dans les restaurants réservés par les tour-opérateurs. Ensuite, ils achètent des souvenirs, soit-disant en verre de Murano, mais fabriqués en Chine ou en Tchécoslovaquie (sic). Ils repartent sans avoir ni vu ni compris Venise. Nous devons miser sur un tourisme de qualité ». 5

### **Un projet qui (re)pose la question de l'avenir de Venise**

MoSE a au moins un mérite : celui de secouer l'ensemble des acteurs locaux mais aussi de la communauté internationale, avec une question récurrente qui va bien au-delà des seules digues mobiles : sauver Venise, n'est-ce pas sortir de l'immobilisme de la «ville-musée» et s'obliger à opérer des choix qui tracent les contours du visage de la ville du 21<sup>ème</sup> siècle ?

À ce titre, MoSE pose indirectement la question des transports à Venise. Rappelons que la ville est parcourue par les seuls piétons dans un pays très attaché aux déplacements à deux roues, y compris non motorisés. Pourtant les mobilités sont importantes et doivent faire face à des contraintes exceptionnelles. Les Vénitiens se déplacent pour leurs besoins, partageant leur espace avec les mobilités des touristes qui utilisent les mêmes moyens de transport. Dans le même temps, l'État et la région n'ont pas renoncé à faire de Venise un pôle industriel (avec le pôle chimique de Marghera) qui engendre à son tour de nouvelles mobilités dans l'ensemble de la lagune. La concomitance de ces mobilités et leur mise en concurrence sur un espace restreint transforment Venise en cas d'école pour les questions de transports et de logistique.

Que vient changer exactement MoSE à cette situation ?

Les bassins aménagés dans la passe de Malamocco en feront à l'avenir le lieu de passage privilégié des plus gros navires qui stationneront ensuite à Porto Marghera. Ils n'emprunteront donc plus la passe de Lido, ni le bassin de Saint-Marc et le canal de la Giudecca. Les passes de Lido et de Chioggia seraient alors fréquentées essentiellement par les bateaux de pêche et de secours.

Mais les gigantesques navires de croisière n'auront pas disparu pour autant. Leur parcours serait simplement détourné au sud et à l'ouest du cœur historique, obligeant les autorités à creuser de nouveaux chenaux dans la lagune. Par conséquent non seulement le risque n'est pas réduit, mais la situation favoriserait même la présence multiple de navires aux fonctions différentes.

Les observateurs se concentrent souvent sur les digues mobiles mais n'évoquent que très rarement les aménagements prévus à chaque passe et qui font partie du projet global. Ainsi de nouveaux bassins de navigation seront aménagés de chaque côté des trois passes. Dans la passe de Chioggia, de nouveaux espaces piétons le long du lido côté lagune et côté mer seront gagnés sur les eaux avec zones de repos et espaces d'observation surélevés.

MoSE est donc l'occasion de procéder à de nouveaux choix dans l'organisation des mobilités à Venise. Mais il ne garantit nullement un meilleur respect des règles dans la lagune, ce qui demeure la principale revendication de certaines associations comme *Pax in Acqua* ou encore la puissante *Assemblea dei bancali* qui réunit un grand nombre de gondoliers.

Enfin le projet MoSE vient surtout révéler les malentendus et les divergences de vues en posant la question plus globale de l'avenir de Venise, de ses fonctions exactes, tel que l'imaginent les Vénitiens.

Et le premier désaccord porte sur le constat de départ, le diagnostic : les *acque alte* sont-elles le problème majeur de Venise ? L'État et la Région semblent considérer que oui, là où de nombreux Vénitiens considèrent que le «*moto ondoso*» présente bien davantage de dangers pour la ville. Mieux, les associations environnementalistes affirment de leur côté que les inondations ne sont pas le véritable problème, mais qu'il faut d'abord préserver l'équilibre hydrogéologique de la lagune.

En simplifiant à peine, on pourrait dire que MoSE révèle l'ambition de l'État et de la région de renforcer le pôle économique vénitien, là où les réserves de la commune et la franche opposition des associations révèlent plutôt la volonté d'assurer la survie de l'écosystème de la lagune. En somme, on retrouve le clivage traditionnel entre durabilités faible et forte. D'un côté, on distingue le projet de ceux pour qui la priorité est le maintien du trafic maritime dans la lagune. Cette priorité ne signifie pas l'abandon de toute autre ambition puisque les digues mobiles ne sont pas le seul aménagement comme on l'a vu précédemment. MoSE offre aussi l'occasion de relancer la réhabilitation d'une partie du vieil arsenal de Venise. Une partie du quartier de Castello doit servir de base arrière au système, de lieu de maintenance et de contrôle du MoSE mais également de pôle de recherche sur les technologies maritimes. Bref il s'agit bien de construire un technopôle, fonction qui manque encore à ce jour à Venise.

Dans le même ordre d'idées, à Alberoni, près de la passe de Malamocco, a été installé en 2004 un centre de simulation de la navigation qui forme les pilotes aux manoeuvres les plus complexes. En somme, MoSE peut être l'occasion de développer «l'économie de la connaissance» à Venise et d'affirmer la ville dans ses fonctions métropolitaines. 6

Mais une fois encore, les contraintes liées au site viennent contrecarrer ce projet car Castello est situé à l'extrémité est de l'île principale de la ville-centre, où les flux matériels ne sont possibles que par bateau, tandis que les flux d'informations restent difficiles dans une ville qui ne devrait pas être équipée de la fibre optique avant 2016.

D'un autre côté, on perçoit ceux que l'on pourrait considérer comme les tenants d'une durabilité plus forte. La commune insiste depuis des années sur des projets alternatifs ou au moins complémentaires pour sauver la lagune avec des interventions dites «douces» comme la réduction de la profondeur des chenaux ou la reconstitution des barenes.

6-Cette conception globale du projet correspond bien à la définition proposée par Sébastien Velut pour el concept de «Développement» : «La question du développement introduit pour l'ensemble des acteurs une dimension pragmatique appelant à l'innovation (...). Imaginer des solutions mêlant innovations technologiques et d'organisation que les populations soient capables de s'approprier.» in *Dictionnaire critique de la mondialisation*, sous la direction de Cynthia Ghorra-Gobin, A.Colin, 2012

Le maire offre une oreille attentive aux écologistes qui décrivent un scénario catastrophe : un épisode de *acqua alte* de plus de 1,10 mètres est annoncé, obligeant les autorités à lever les digues mobiles. Mais cette séquence dure plus longtemps que prévu et la lagune ne bénéficie plus des échanges d'eau. Elle se transforme progressivement en gigantesque marécage où disparaît toute forme de vie. Par conséquent, la préoccupation majeure est bien celle de la lagune et non des terres émergées qui doivent faire face à la montée des eaux.

La mairie voit également d'un oeil plutôt bienveillant un projet très différent en provenance d'universitaires de Padoue. Il s'agit d'injecter de l'eau de mer pompée au large dans les sous-bassements de la ville afin de soulever la surface de quelques dizaines de centimètres, qui doivent permettre à la ville d'échapper aux *Acque alte* avec l'effet cumulé des digues mobiles de MoSE.

Paolo Antonio Pirazzoli, directeur de recherche au CNRS et adversaire résolu du projet MoSE depuis ses origines, plaide pour des travaux beaucoup plus vastes de digues sur toute la côte nord-est de l'Italie à l'image de ce qui s'est fait dans le Zuiderzee aux Pays-Bas. Venise deviendrait une simple ville littorale comme Ravenne.

La situation est finalement assez paradoxale puisque les plus virulents opposants au projet MoSE sont en l'occurrence favorables à des interventions très lourdes qui marqueraient alors une véritable rupture avec la plus longue tradition d'une ville sur l'eau.

Pour peu que l'on veuille bien échapper à la polémique pour s'intéresser aux propositions concrètes, le projet MoSE révèle une situation complexe. Il fonctionne comme un catalyseur qui traduit une vision de l'avenir de la cité. Ce n'est pas tant le système en lui-même qui est contesté que les orientations qu'il sous-tend en matière de choix touristiques et même plus généralement de choix économiques pour le futur de Venise. La cité des doges est à l'interface entre d'un côté une «société mondialisée» qui agit fortement sur son espace, et de l'autre un «microcosme local» (entendons ici local y compris pour l'échelle étatique) qui tente de sortir de ses débats et contradictions pour agir enfin.

La première bataille semble bel et bien remportée par ceux qui soutiennent le projet puisqu'il est désormais bien avancé. Mais le retard du chantier dans un contexte de crise, son fonctionnement quotidien, les coûts de maintenance et surtout sa véritable efficacité à l'occasion d'une *acqua alta* historiquement élevée, pourraient bien sonner comme la revanche des «*No MoSE*».

## **Petit lexique pour mieux comprendre les enjeux à Venise**

### Acque alte

Marées exceptionnelles qui viennent régulièrement submerger une partie de la ville. Officiellement, ne sont considérées comme «*acque alte*» que les eaux d'un niveau supérieur à + 80 cm en référence au point 0 du marégraphe situé Punta della Salute quasiment en face de la place Saint Marc. La mesure est fournie par le Centre des marées de la commune.

### Barene

Îlots formés par les sédiments apportés par la mer et où pousse une végétation sauvage. Ils sont la plupart du temps recouverts d'eau à marée haute.

### Canal de la Giudecca

Canal qui sépare l'île de la Giudecca du reste du centre historique de Venise. Il est particulièrement fréquenté par les Vénitiens mais aussi par les touristes car aménagé pour de très gros navires de croisière.

### Consorzio Venezia Nuova

Organisme privé qui coordonne l'avancée des travaux sur le chantier du MoSE en associant un groupe d'entreprises qui se partagent les marchés publics.

### Échange d'eau

La masse d'eau et les courants naturels ont été largement perturbés par le creusement de chenaux dans la lagune. L'échange entre les eaux de la lagune et de la mer a fortement augmenté en volume, accélérant la fragilisation des fondations de la ville.

### Eustatisme

Montée ou baisse du niveau marin lorsqu'elle a la même amplitude dans toutes les régions du monde. Le phénomène est très variable selon les régions du globe.

### Magistrat aux eaux

Le *Magistrato alle Acque* est plus souvent traduit par Office des Eaux.

Héritage du Conseil des Dix fondé en 1501, il s'agit depuis 1907 d'un organe public qui dépend du Ministère des travaux publics et directement lié au chef de l'État.

Sa compétence s'étend sur toutes les questions liées à la gestion et à la surveillance de la lagune. Son siège est au pied du pont du Rialto.

### Moïse / MoSE (en italien)

Acronyme employé pour désigner le «Module expérimentale électromécanique» qui doit ériger une barrière entre la lagune de Venise et la mer Adriatique afin de protéger la cité des *acque alte*. Constitué de 78 digues flottantes sur environ 1 600 mètres, réparties sur chacune des trois passes (Lido, Malamocco et Chioggi), le système doit être activé dès que le niveau d'alerte dépasse les 1m10.

### Moto ondoso

Mouvement des eaux en surface, provoqué par les vagues. La multiplication des engins à moteurs a rendu le phénomène plus actif, agissant alors sur les parois et les fondations des édifices de Venise.

### Subsidence

Les sous-sols vénitiens, par nature instables (composés de limons et d'argile), combinés au pompage excessif des nappes phréatiques, entraînent un affaissement du sol à Venise.



## **Pour aller plus loin**

### -Pour une géohistoire de Venise

J-Michel Breque, *Venise*, PUF Clio, 2007

Christian Bec, *Histoire de Venise*, Que sais-je, 2010

Philippe Braunstein et Robert Delort, *Venise - Portrait historique d'une cité*, Seuil, 1971. Ce classique réédité et mis à jour consacre une assez longue partie aux défis que Venise devra surmonter à l'avenir.

### -SIG sur Venise

Venise sur Google earth mais avec un découpage précis et renseigné de l'espace

[http://www.lapanse.com/venise/vues\\_du\\_ciel/google\\_earth\\_carte/](http://www.lapanse.com/venise/vues_du_ciel/google_earth_carte/)

[venise\\_carte\\_google\\_generale.html](http://www.lapanse.com/venise/vues_du_ciel/google_earth_carte/venise_carte_google_generale.html)

Atlas de la lagune en ligne réalisé par la commune de Venise

[http://atlante.silvenezia.it/it/index\\_ns.html](http://atlante.silvenezia.it/it/index_ns.html)

### -Le système MoSE

Le site du *Magistrato alle Acque*, principal organe public de promotion du système Moïse : <http://www.magisacque.it/>

Une page très complète réalisée par des étudiants de Sciences Pô sur le système et sur les acteurs qui interviennent

<http://medialab.sciences-po.fr/controversies/2010/Mose/index.php/cartographie/>

Jean-Baptiste Gouyon, *Une ligne Maginot pour sauver Venise*, in *La Recherche*, n° 360, janvier 2003.

Un article qui commence à dater mais qui pose bien le débat au moment du démarrage du chantier.

L'article adopte une position très critique.