

# Venise réfléchit à limiter le tourisme de masse, quitte à devenir encore plus une « ville musée »

Ce n'est pas le moindre des paradoxes vénitiens : aujourd'hui, même ceux qui en vivent se plaignent du trop grand nombre de touristes. Dépassée par la surfréquentation de son centre historique, la ville pourrait en réguler l'entrée.

Par [Clément Guillou](#) (Envoyé spécial à Venise, Italie)

Publié le 15 novembre 2021



Ce n'est pas le moindre des paradoxes vénitiens : aujourd'hui, même ceux qui en vivent se plaignent du trop grand nombre de touristes. Dépassée par la surfréquentation de son centre historique, la ville réfléchit à en réguler l'entrée. [ANDREA PATTARO / AFP](#)

« *Comment vivrons-nous ensemble ?* » La question s'affiche partout dans Venise en ce début d'automne. Le thème de la [Biennale d'architecture 2021](#) résonne curieusement avec les tourments d'une ville entière, sonnée par le rebond spectaculaire, en août, d'un tourisme dont elle jouit et souffre à la fois. Chaque jour, les visiteurs sont plus nombreux dans la Venise insulaire que la population locale – soit 50 000 habitants environ.

Avec la levée progressive des restrictions sanitaires liées au Covid-19, les habitants de Vénétie, puis de toute l'Italie, puis des pays voisins sont revenus. Parfois à la journée, d'Autriche, de Croatie ou de Slovénie. Déjà s'y ajoutent quelques Américains, les plus espérés. En attendant les Chinois, dans quelques années, et toute la classe moyenne des pays émergents qui n'a jamais eu la chance de voir la Sérénissime. La manne semble inépuisable, qu'importent les mises en garde répétées de l'Unesco.

Après dix-huit mois d'observation des dégâts économiques du sous-tourisme, c'est à Venise que le surtourisme est réapparu en premier. Dans la ville qui l'incarnait déjà avant la pandémie. Avec les

badauds reviennent les questions : quelle cohabitation entre visiteurs et habitants ? Quel remède à la monoactivité ? Quelle gestion des flux ? Dans les *sestiere* vénitien, de la Giudecca au Cannaregio, chacun a son avis et, pense-t-il, une solution.

## « Une forme de politesse »

Le maire de droite aux accents berlusconiens, l'homme d'affaires Luigi Brugnaro, ne fait pas exception. Lui habite sur la terre ferme, comme la majorité de ses 260 000 concitoyens. [Réélu au premier tour en 2020](#), il promet de mettre en œuvre une mesure radicale évoquée depuis des décennies : la réservation obligatoire et payante – de 3 à 10 euros selon les jours – pour entrer dans le centre historique, assortie de portiques pour valider son billet. Les réservations de nuits en hôtel ou en appartement meublé touristique feront office de laissez-passer, et la liste des exemptions n'est pas encore arrêtée. Le concept de « ville musée » deviendrait une réalité.

### « Venise ne peut plus accueillir n'importe qui à n'importe quel moment » Simone Venturini, adjoint à la mairie chargé du tourisme

Prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 2020, renvoyée à 2021 puis au 1<sup>er</sup> janvier 2022, et désormais fixée pour avril 2022, cette réservation obligatoire verra-t-elle le jour ? Les connaisseurs du microcosme vénitien en doutent.

Paolo et Nicola, gondoliers, guettant le chaland devant le pont Papadopoli, s'y préparent mollement. Paolo, rayures bleues : « *Ils sont cinglés ! Vous trouveriez ça normal, vous, d'avoir un portique à l'entrée de votre ville ?* » Nicola, rayures rouges : « *Ce serait une bonne idée, car il y avait sans doute trop de monde, et surtout trop de déchets. Mais ils n'y arriveront jamais.* » Les deux, unanimes : « *C'est comme [le MOSE \[le système de digues flottantes censé protéger la ville des épisodes d'« acqua alta », les hautes eaux\]](#). On n'en parle plus, car on sait que ça ne se fera jamais.* » Voire ! Deux modèles de portiques ont été installés sur l'île de Tronchetto, pour des tests techniques. Et l'adjoint au maire chargé du tourisme, Simone Venturini, l'affirme fièrement : « *C'est une ville unique au monde, et l'on demande au touriste une chose unique au monde : pour venir à Venise, il faut réserver. Elle ne peut plus accueillir n'importe qui à n'importe quel moment et l'on vous demande cette forme de politesse à son égard. La volonté n'est pas de dissuader les gens de venir, mais de changer l'approche psychologique. Ce n'est plus une ville "fast-food".* »

### **Lire aussi** [Article réservé à nos abonnés](#) **[Le nouveau visage de Venise, sans touristes ni « acqua alta »](#)**

Attablé dans un café de la piazzale Roma, dernier parking routier avant de pénétrer dans le centre historique, l'économiste Jan van der Borg rappelle que les enjeux sont posés depuis un demi-siècle. « *En 1969, l'Unesco a écrit un rapport sur la ville : tous les problèmes étaient identifiés. Aucun n'a été réglé*, regrette ce spécialiste du tourisme urbain, professeur à l'université Ca'Foscari de Venise. *Dans les années 1990, des destinations à la fois iconiques et de taille réduite comme Bruges, Venise ou Salzbourg ont commencé à souffrir d'externalités négatives, liées à la hausse du tourisme international. Nous prévenions alors que les coûts sociaux, économiques, environnementaux, anthropologiques et culturels ne feraient qu'empirer. Les élus ont longtemps balayé ces mises en garde d'un revers de la main.* »

En 1996, Jan van der Borg écrit l'un des premiers articles consacrés à la surfréquentation des centres historiques. Il étudie Aix-en-Provence, Amsterdam, Bruges, Florence, Oxford, Salzbourg et Venise. A l'époque, constate-t-il, la cité des Doges concentre tous les facteurs de risques et se trouve déjà la plus en retard : aucune stratégie touristique, aucune coopération public-privé, aucune mesure prise ni envisagée. Les conséquences sont déjà visibles sur le coût de la vie, les traditions locales, la pollution et la congestion des moyens de transport.

## Double discours de la mairie

A l'époque, ce sont les compétences qui font défaut : les décideurs ne sont pas formés à la question complexe de l'organisation du tourisme. L'offre hôtelière croît plus vite que la demande et, pour la satisfaire, les villes communiquent à tout-va, organisent des événements, construisent des centres de congrès. Souvent, les hôtels se remplissent, mais les villes débordent surtout d'excursionnistes, des visiteurs à la journée. Ils constituent les deux tiers des touristes de Venise et sont à l'origine du déséquilibre bénéfice-coût dans les villes patrimoniales, puisqu'ils prennent plus de place et dépensent moins.

Un quart de siècle plus tard, l'inaction résulte d'une volonté politique. Jan van der Borg constate que les maires de Barcelone, d'Amsterdam ou de Bruges tentent de prendre des mesures pour juguler les flux touristiques. Pas Venise, dont les édiles, estime-t-il, sont sous influence des hôteliers, gondoliers ou bateaux-taxis. Ils sont la cible systématique des missions d'inspection de l'Unesco. Après avoir inscrit Venise et sa lagune au Patrimoine mondial en 1987, l'organisation menace de l'intégrer à la liste des sites en péril.

Les spécialistes vénitiens du tourisme soulignent un double discours entre les intentions exprimées par la mairie devant les responsables de l'Unesco et dans ses plans pluriannuels et son action. Le tourisme soutenable, qui bénéficierait aux locaux, reste une chimère, en dépit des promesses des élus.

Ce n'est pas le moindre des paradoxes vénitiens : aujourd'hui, même ceux qui en vivent se plaignent du trop grand nombre de touristes. « *Cela fait bientôt quarante-cinq ans que je suis à Venise et je n'ai jamais vu la moindre entreprise de gestion du tourisme* », témoigne Claudio Vernier, à la tête de l'association des commerçants de la place Saint-Marc. Il sourit des intentions du maire. « *Cela fait sept ans qu'ils en parlent, on espère qu'ils vont faire quelque chose.* » Claudio Scarpa dirige, lui, l'association des hôteliers depuis vingt-deux ans : « *Gauche, droite, tous coupables ! C'était la voie la plus facile, mais nous aurions dû l'éviter. Aujourd'hui, le boulanger, les employés de banque, les chauffagistes, tous vivent du tourisme. Il faut inventer autre chose pour devenir une ville du XXI<sup>e</sup> siècle ou l'on va devenir des Indiens dans une réserve.* »

**Lire aussi** [Article réservé à nos abonnés A Venise, des paquebots de croisière très encombrants](#)

Les locaux distinguent plusieurs phases d'« exode », le mot employé dans la lagune. En 1951, le centre historique compte 175 000 habitants et accueille 500 000 visiteurs. En 1987, 83 000 habitants et 6 millions de visiteurs. Aujourd'hui, une pharmacie près du Rialto affiche un compteur du nombre d'habitants : il passera bientôt sous les 50 000. A comparer au près de 30 millions de visiteurs estimés en 2019. « *Bientôt, ce sera Pompéi ou Las Vegas, s'alarme Tommaso Bortoluzzi, conseiller municipal sous l'étiquette Parti démocrate (centre gauche). Les enfants ont disparu des places. Les gens veulent des services et des commerces pour eux. Si vous ne leur donnez que des touristes, ils s'en vont. Ils ont quitté Venise et ils sont en train de quitter Mestre [localité de Venise située sur la terre ferme], car le tourisme de masse n'y a apporté que des emplois de mauvaise qualité.* »

Venise avait tout pour incarner les ravages du surtourisme. La taille de l'île, la dimension des rues, la complexité de l'organisation de la vie dans la lagune rendent les problèmes plus visibles. Le centre historique n'est pas extensible, tandis que les capacités d'hébergement, sur la terre ferme, le sont à l'infini. Les moyens d'accès également : voiture, train, avion, bateaux de tailles diverses.

Cette situation géographique pourrait aussi se révéler un atout, car les points d'entrée – aéroports, gares ferroviaires, routières et maritimes, parkings, pontons... – sont clairement identifiés. Le système que promet M. Brugnaro ne semble pas inapplicable, si tant est qu'il franchisse les probables recours juridiques.

## Sous l'œil surpuissant des caméras

Des portiques visant à réguler le nombre de touristes dans le centre historique avaient été testés à Venise, le 1er mai 2018. [ANDREA PATTARO / AFP](#)

Au siège de la police locale, sur l'île de Tronchetto, la mairie exhibe fièrement son dernier outil : la « Smart Control Room ». Sur le mur d'écrans s'agrègent des données communiquées par les opérateurs de téléphonie, des compteurs électroniques et les images de près de 500 caméras dites intelligentes. Vision vertigineuse d'une ville sous surveillance.

Le 6 octobre, à 10 h 15, 2 113 personnes, dont 1 248 Italiens, se trouvaient à l'aéroport Marco-Polo. A 12 heures, 12 455 personnes avaient franchi le pont degli Scalzi pour entrer dans le centre, et 6 070 l'avaient emprunté pour sortir. La veille, à 13 heures, on dénombrait 131 000 personnes dans la vieille ville, dont 41 000 résidents, 59 000 Italiens venus de la terre ferme et 31 000 étrangers. Parmi eux, 26 % étaient Allemands, 13 % Français, 8 % Espagnols et 6 % Américains. Grâce à ce projet à 5 millions d'euros, la ville peut aussi connaître, en temps réel, la vitesse moyenne de chaque gondole, le nombre de vaporetti circulant sur le Grand Canal et la densité de population de la place Saint-Marc.

**« Il est plus facile de dépenser l'argent public dans des ordinateurs que de faire des choix politiques délicats » Jan van der Borg, économiste**

La municipalité réfute le terme de « Big Brother ». Aucun élément d'information n'est individualisé et la protection des données est garantie, assure Venis, l'opérateur privé derrière la « Smart Control Room ». Une pièce est réservée aux analystes chargés d'émettre à terme des recommandations, par exemple sur le nombre maximal de personnes acceptables en ville. « *Pour la première fois dans l'histoire de Venise, nous avons enfin les chiffres exacts et nous savons comment les gens se déplacent*, dit M. Venturini, l'adjoint au tourisme. *On ajustera les choses au fur et à mesure jusqu'à arriver, peut-être, à rendre la réservation impossible certains jours.* » Ce luxueux tableau de bord ouvre l'horizon d'un tourisme mieux géré, mais M. van der Borg attend de le voir pour le croire : « *Il*

*est plus facile de dépenser l'argent public dans des ordinateurs que de faire des choix politiques délicats. »*

Le projet de réservation porté par M. Brugnaro est critiqué de toutes parts, mais les propositions alternatives lui ressemblent beaucoup. Toutes aboutissent à une limitation de l'accès, notamment aux automobilistes. Au-delà du symbole, les opposants jugent que les racines du mal continuent de s'étendre.

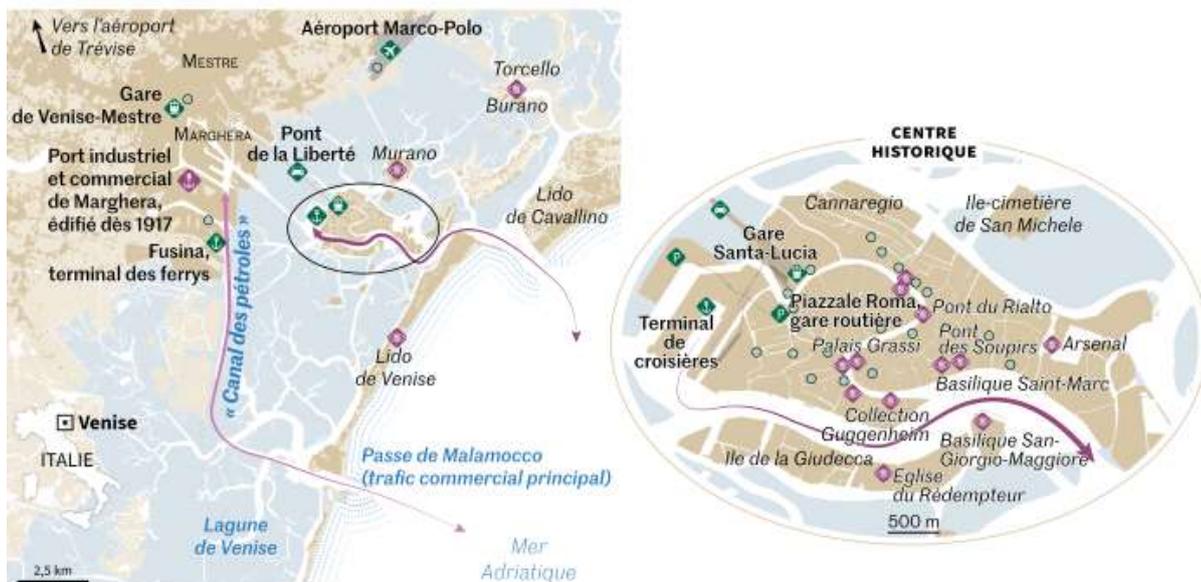
**Lire aussi** [Article réservé à nos abonnés](#) **A Venise, bataille politique entre la « terre ferme » et la lagune**

La mairie défend la création d'un terminal unique sur la terre ferme pour les vaporetti, les bus et les cars – avec un parking pour les particuliers –, la construction d'une passerelle supplémentaire vers le centre historique, ainsi que l'ouverture d'une liaison maritime entre le continent et l'île de Burano. Les grands hôtels de chaîne, à qui la mairie a ouvert les bras, ont poussé comme des champignons à Mestre ces dernières années, et des projets touristiques existent ailleurs dans la lagune, à Chioggia, à Murano et surtout au Lido, île tout en longueur, réputée pour ses plages, où le Club Med envisage de transformer un ancien hôpital en village de vacances. Dans l'ancien gazomètre du centre historique seront construits des appartements de luxe, qui feront assurément office de résidences secondaires louées à des touristes l'essentiel de l'année.

*« Mettre des portiques tout en acceptant la construction d'hôtels et en faisant la promotion de Venise à l'étranger, c'est comme ouvrir le robinet en amont et mettre une barrière en aval »,* résume Giacomo-Maria Salerno, chercheur en urbanisme à l'université Sapienza de Rome et militant d'une association pour le droit au logement à Venise.

*« Comment vivre ensemble ? »* Dans la Sérénissime, la question semble avoir été tranchée, constate M. Salerno : plutôt que de rester dans les appartements familiaux, les Vénitiens les ont commercialisés sur Airbnb. *« Durant la pandémie, toutes les fenêtres de la ville étaient fermées. L'absence de touristes a surtout révélé l'absence d'habitants. »*

## Venise, une ville emblématique du « surtourisme »



### Une géographie insulaire qui pourrait faciliter un système de « péage »

#### LE POIDS DU TOURISME DE MASSE

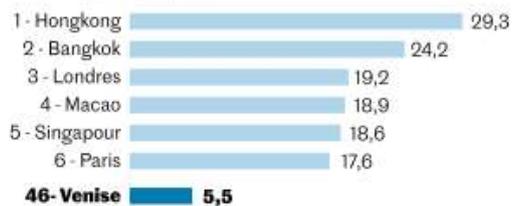
- ◆ Principaux lieux touristiques
- Parcours actuellement emprunté par les *grandi navi*, paquebots de croisière géants, interdit en juillet 2021
- Parcours envisagé pour les paquebots de croisière, en 2022
- ◆ Port industriel pressenti pour accueillir les paquebots

#### DES POINTS D'ACCÈS FACILEMENT IDENTIFIABLES ET SURVEILLÉS

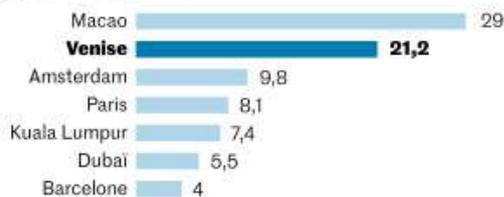
- ◆ Route à quatre voies, seul accès terrestre, doublée d'un pont ferroviaire
- ◆ Aéroport
- ◆ Gare ferroviaire
- ◆ Port de passagers
- ◆ Parking (voitures, autocars, camping-cars)
- Principales caméras de surveillance reliées au système de contrôle « Smart Control Room »

## Toujours plus de touristes pour toujours moins d'habitants

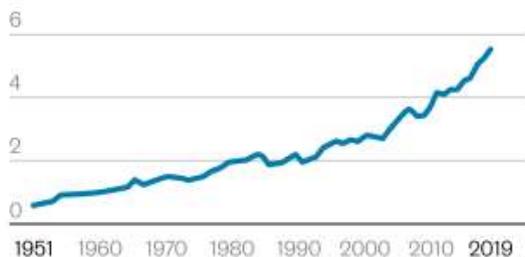
Villes les plus visitées, en 2019, en millions de touristes en séjour



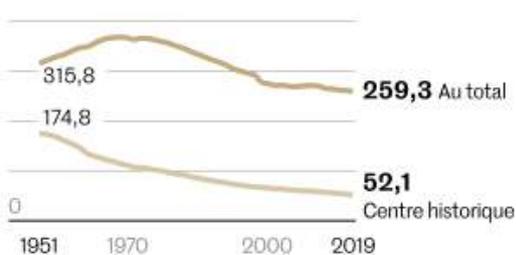
Pression touristique, en nombre de touristes par habitant par an



Evolution du nombre de touristes accueillis dans les différentes structures d'hébergement, en millions



Nombre d'habitants de la commune de Venise, en milliers



**30 millions** Estimation du nombre de visiteurs, incluant les excursionnistes à la journée, en 2019

**105,7** C'est le nombre de touristes en séjour par habitant par an dans le centre historique

Sources : ville de Venise ; « Venice and its Lagoon », rapport Unesco, 2020 ; Euromonitor International

Infographie *Le Monde* : Francesca Fattori et Philippe Da Silva

Clément Guillou (Envoyé spécial à Venise, Italie)