

# Les bateaux de Venise

[www.veniceboats.com](http://www.veniceboats.com)

Venise abrite toutes sortes de bateaux. À rames ou à moteur, vieux ou flambant neufs, il y en a pour tous les goûts... et toutes les bourses.

TEXTE ET PHOTOS J.-F. MACAIGNE

L'œil bleu malicieux et une barbe poivre et sel soigneusement taillée, Gilberto Penzo est LE spécialiste des bateaux traditionnels de Venise. Ses parents tenaient un chantier naval à Chioggia, au sud de la lagune, et Gilberto a usé ses fonds de culottes entre les coques des bateaux

*Bragozzo sur le Grand Canal.*



Vaporetto sur le Canal de la Giudecca ; au fond l'église Il Redentore.

de rivières que construisaient les ouvriers du chantier. Dans ce temps-là, il y avait encore des voiles. Les copeaux roulaient sous les pieds entre d'énormes tréteaux de bois, les hommes façonnaient les quilles, les étraves et les étambots, les couples et les bordés. Depuis, Gilberto Penzo s'est juré de ne jamais laisser perdre tout ce savoir-faire, cette connaissance intime du bateau vénitien. « Les livres n'existaient pas. J'ai donc été obligé de les écrire ». Ils se sont succédés, emplis de cette érudition accumulée au fil des ans. On y trouve les plans et les études d'à peu près tout ce qui navigue entre Chioggia et Torcello. Gilberto Penzo ne s'est pas contenté d'étudier. Il a reconstruit en modèles réduits ces barques, ces voiliers, et aussi ces bateaux modernes que l'on voit tous les jours. Avec un tel luxe de détails, qu'exposées dans la vitrine de sa boutique du quartier San Polo, elles font les délices des passants. À l'intérieur, le maître enseigne à des étudiants l'art de l'étrave et de la contre-étrave sur ordinateur, gabarit sur l'établi. Le magasin, comme son atelier deux rues plus loin, fourmille de formes en bois, de poulies anciennes, de maquettes

de barques anciennes et de vaporetti, de plans, et bien sûr, de livres. Gilberto, une *forcola* en bois d'olivier à la main (pièce de bois qui permet de manœuvrer la rame des gondoles ou des *sandoli*), reçoit des clients du monde entier lui rendre visite ou passer commande. Il m'apprend que « le premier vaporetto était français ! ». Là, je hausse un sourcil, prudent. « Le 27 avril 1881 Le Regina Margherita est venu de Nantes, où il a été construit, suivi par cinq autres. Ils ont tous longé les côtes, puis emprunté le Canal du Languedoc (Canal du Midi), et ont ensuite fait le tour de la botte italienne en longeant les côtes. Leur arrivée a déclenché un mouvement de protestation chez les gondoliers. » Plutôt fier de savoir que le premier vapeur de tourisme à fréquenter de façon régulière le Grand Canal avait été construit à Nantes, j'écoute Gilberto Penzo qui continue à nourrir ma curiosité sur les bateaux vénitiens. Ce vaporetto désuet, aux sièges en osier sous un auvent blanc, avec une grosse cheminée noire, évoque l'omnibus Madeleine-Bastille. Depuis, l'eau a coulé sous le Rialto, et les derniers vaporetti sont équipés de

toute la technologie moderne : deux gros Fiat de 280 CV chacun et informatique embarquée. Les conducteurs manœuvrent du bout des doigts un petit volant d'une vingtaine de centimètres de diamètre, certains - nous ne sommes pas en Italie pour rien - avec des gants noirs anti-dérapants. Sur la lagune, on croise quantité de modèles plus ou moins anciens. Celui que je préfère offre quelques rangées de sièges à l'avant pour profiter du paysage. Mais si vous vous levez pour prendre une photo, soyez sûr de vous faire apostropher par le pilote dont vous bouchez la vue. Une balade en vaporetto est inoubliable. Il ferraille, roule, tangue, glisse. En été, on étouffe dans la cabine, et aux heures de pointe, on s'interroge sur le nombre de passagers autorisés. J'ai fait un jour de Noël un trajet de quelques minutes sur le Grand Canal qui compte dans la vie d'un homme. La compagnie avait supprimé la moitié des lignes en service ce jour-là, et les rares bateaux étaient pris d'assaut. Le vaporetto était rempli comme un plat du dimanche et par moments le noir de la coque disparaissait sous l'eau. Dès que quelqu'un bougeait, il se mettait à rouler à n'en plus finir. On entendait quelques murmures dans la foule compacte, debout et stoïque.

Quelqu'un suggéra que l'on était peut-être un peu nombreux. Un autre dit alors : « avez-vous déjà entendu parlé d'un vaporetto qui ait coulé ? ». J'ai eu beau fouiller ma mémoire, je n'ai pas trouvé de réponse. La suite du trajet est devenu alors plus sereine, plus vénitienne. Et le dernier vaporetto : celui que l'on pratique de nuit, très tard. Les grincements de la coque contre le ponton prennent soudain des dimensions de film fantastique, les lumières qui se reflètent dans l'eau noire semblent venir du dessous, là où se cachent les anciens mystères vénitiens. On croise parfois un taxi solitaire qui rentre se coucher, ou qui va attendre au bas de l'hôtel un Casanova qui se sauve dans la nuit...

### Naissance d'un mythe

Autre icône locale, le *motoscafo*, ce fameux taxi vénitien en bois verni - ou blanc - que l'on voit partout, conduit par des hommes qui rivalisent d'adresse dans les *rii* étroits, et d'éloquence pour vous raconter l'histoire de leur ville chérie. *Motoscafo* veut dire bateau à moteur.



Un motoscafo devant le Palais Barbarigo.

Dans un sens, tout ce qui circule avec autre chose qu'une rame à Venise est un *motoscafo*. Mais... la gloire est tenace, et dépasse largement les frontières de la lagune. Un *motoscafo*, pour le commun des mortels, c'est ce canot luxueux de bois verni, dont la cabine est séparée du pilote, et qui emprunte son dessin aux réputés Rivas des années 50-60, vedettes des rivieras, des festivals, et favoris en leur temps des starlettes, des stars tout court, des hommes d'affaires et des millionnaires de tout poil.

Histoire d'en connaître un peu plus, j'ai été visiter le Cantiere Motonautico Serenella, à Murano, le chantier naval fabuleux d'où sortent ces Rolls de la mer. Dans les sangles de la grue qui accueille le visiteur se balance doucement une petite merveille de 250 000 € que doit venir réceptionner le lendemain son propriétaire japonais, pour l'emporter à Osaka. Ambiance. Au bout de la cour,

trois hangars blancs et un atelier d'où un homme sort d'un pas pressé. C'est là que se « finissent » les canots les plus beaux du monde. Dans l'atelier, des plaques de bois achèvent de sécher après le vernissage. On dirait les morceaux d'un piano de concert. « *Quinze couches appliquées au pinceau, me glisse Federico Feltrin, notre guide à travers cette usine à rêve. C'est nécessaire pour obtenir ce fini si particulier* ». De fait, on pourrait se raser devant. A l'extérieur, un énorme tronc découpé en planches attend d'entrer dans le hangar pour y être travaillé. C'est un acajou venu d'Afrique. Le bois, dont la fragrance exotique parfume l'atelier, est gardé ainsi pendant 3 à 4 ans, puis il est travaillé. Tout est réalisé au chantier Serenella, même les berceaux des bateaux. Il en sort en moyenne canots huit par an. Tous différents. Au moins 6 mois par projet pour la vingtaine de personnes que compte le chantier pour achever un nouveau bateau. Ils font entre 9 et 12 m de long pour 2,20 m de large. Leurs superstructures très basses leur permettent de passer sous les quelques 450 ponts de la cité. À l'intérieur, air conditionné, TV, frigo, et des sièges en cuir où l'on peut s'abandonner au rêve. Les Salvagno construisent des bateaux à Venise depuis toujours, dit la légende. Je ne contredirai pas, mais quoiqu'il en soit, cela fait très longtemps qu'ils ont ce savoir-faire unique, connu du monde entier. Je rencontre Elio Salvagno dans le hangar du fond, en train

de caresser amoureusement l'acajou d'un bateau qui en train de naître. Cheveux



M. Elio Salvagno, propriétaire et directeur de Serenella.

blancs, œil bleu lavande assorti à la chemise, Elio est visiblement heureux au milieu de ses créations. Sa main flatte le galbe d'un bateau – blanc, celui-là – qui n'en est qu'à ses premiers bois. Il passe de coque en coque, inspectant minutieusement toutes ces merveilles. La visite se poursuit avec Federico. Dans un hangar dorment trois canots anciens. Le premier ressemble à un taxi, mais c'est une limousine. Propulsée par un gros Volvo Penta de 250CV, son étrave est d'une pureté à couper le souffle. Le deuxième est plus récent. Sa place habituelle se trouve dans les entrailles d'un yacht de 70 m appartenant à un client russe. À l'intérieur, cuir blanc matelassé et bois précieux, comme il se doit. Le troisième est un monstre : un canot de 20 ans d'âge mû par deux Volvo Penta de 280CV ! En 1981, il a participé à la célèbre course d'endurance offshore Venise-Monte Carlo. Deux sièges, une banquette, et une petite cabine



Aux murs, les gabarits.



À l'intérieur de l'atelier de menuiserie.



Tableau de bord en ronce de noyer et sièges en cuir.



Trois beautés dans l'atelier.



Une étrave qui a de la gueule !



Le MOA NYC de Manuel Scarpa.

sous le capot avant pour se reposer. Les intérieurs de bateaux de course ont pas mal évolué depuis... Une question me brûle les lèvres : combien valent ces bijoux flottants ? Les prix sont évidemment variables. Pour un taxi moyen, on tourne autour de 160 000 €, mais dès qu'on monte en finition, on crève quelques plafonds. Du rêve, je vous dis...

### Une limousine d'eau



Le lendemain, un long capot verni surmonté d'un requin chromé m'a tiré l'œil. Le logo du Cantiere Serenella à l'arrière de la cabine m'a immédiatement renseigné. MOA NYC venait de Murano, là même où j'étais la veille. Manuel Scarpa, pilote de cette limousine d'eau (c'est l'appellation), m'a fait faire le tour du propriétaire. On entre par l'avant. Etrange de monter à bord d'un bateau dont j'avais vu la veille fabriquer les frères. La filiation était bien là : luxueux comme un salon anglais, un tableau de bord à l'ancienne en ronce de noyer, une poupe

arrondie comme des fesses de starlette, et un son de moteur à rendre jalouse une Ferrari. C'est un Volvo de 200CV qui habite le capot arrière. Il doit avoir des chats dans sa famille, car on l'entend très distinctement ronronner. Manuel habite Venise et effectue tous les jours une dizaine de courses. Je ne lui ai pas demandé le prix, ça m'aurait fait trop mal. Histoire de se dire au revoir, de montrer l'aisance d'un engin qui frise les 9 m, et de le faire apprécier sous toutes les coutures, il m'a fait admirer sa dextérité au petit volant de bois, puis est reparti vers de nouvelles aventures. Des canots en bois comme celui-là, on en voit beaucoup à Venise. La plupart ne sont pas aussi beaux, mais, lorsqu'on occupe un certain rang dans une administration ou une société qui réussit, il est de bon ton de circuler avec du bois verni autour de soi. Pareil quand on a épuisé les joies de la gondole. Personnellement, je les pré-



Marco Veronese.

fère anciens, avec les formes arrondies des meubles des années 50. Les pompiers de San Polo en possèdent un superbe, d'une trentaine d'années, avec cabine centrale et sièges en tissu bleu, assortis au gyrophare. « Pour le chef », m'a expliqué Marco Veronese, le pompier qui m'a très gentiment montré les ressources navales de la caserne. Les autres bateaux, dont les mufles pointent sous les arches basses du bâtiment, sont utilisés pour les interventions de premier secours. Très puissants (240 CV), il ont un tirant d'eau très faible pour passer dans les canaux les moins profonds, et toutes les superstructures se replient, pare-brise compris, pour se faufiler sous les ponts les plus bas. Pompes et tuyaux sont à l'arrière. Le volant est en position centrale, ce qui permet au conducteur de ne pas gêner ses collègues, plus proches ainsi d'un point d'abordage. Lorsque cela ne passe plus, les pompiers utilisent des bateaux gonflables. Pour des interventions plus importantes, les grosses unités sont basées à Santa Chiara, près de la gare routière. Marco explique qu'ils sortent plus en été qu'en hiver, principalement pour repêcher des gens tombés dans l'eau et, aussi pour ouvrir des portes bloquées par l'humidité. Les pompiers utilisent aussi de petits bateaux rouge à cabine, semblables à ceux de la police. La police urbaine. Car j'ai rarement vu autant d'administrations

différentes. Outre la Polizia locale, il y a aussi la police pénitentiaire aux *moscafi* blancs et bleus, les carabinieri, la Protection Civile et ses petits dinghies rapides noirs, jaunes et blancs au look rigolo, et aussi les gardes-côtes dont les vedettes ultrarapides sont garées à côté



La vedette de la Police pénitentiaire.

de l'arrêt San Marco du *vaporetto*. Je ne mentionne presque pas les vedettes grises des Postes, les vertes et blanches de l'éclairage public, les rouges d'Italia Telecom et les bleues et blanches du service anti-pollution. Il y en a certainement d'autres, mais c'est comme en Amazonie, certaines espèces ne sont pas encore découvertes.

### Oranges hurlantes

Parmi les bateaux que l'on côtoie tous les jours à Venise, il en est que l'on remarque plus que d'autres. Ceux qui se sont fait copieusement arroser à l'arrêt d'un *vaporetto* par une ambulance orange ou jaune passant à proximité toutes sirènes hurlantes m'auront compris. Lorsqu'on entend la sirène, mieux vaut s'écarter. Le bateau passe, déjaugé au maximum, en soulevant un sillage conséquent qui vient mordre les murs des maisons alentours. Les moteurs ne sont pas plus puissants que les autres : des Penta de 200CV. Ils sont simplement plus « sollicités ». Une équipe ambulancière œuvre en moyenne 14 fois par jour, 6 jours par semaine. Pour en terminer avec la série des vedettes de service, j'étais curieux de voir à quoi ressemblait un corbillard à Venise. Je pensais à un catafalque flottant, tout noir et verni, fendant solennellement les flots pour emmener les défunts à San Michele, l'île cimetière de la cité. Le rendez-vous était pris dans le bassin d'un chantier naval de la Giudecca. Première surprise : le bateau du signore Bernardi est d'un joli bleu franc. « Avant, il était noir, mais je l'ai fait repeindre. C'est moins triste ». C'est une vedette comme il y en a beaucoup ici. Un Perkins de 120CV et une petite cabine en bois verni dans laquelle il peut emmener deux ou trois passagers. « Les autres suivent en taxi ». A l'arrière du bateau,



Le corbillard.

un support métallique noir permet de recevoir le cercueil, et même de l'exposer si besoin est. M. Bernardi officie environ deux fois par jour en moyenne et les trajets sont toujours les mêmes : domicile, hôpital, San Michele. Il faut compter de 500 à 900 € l'enterrement. Nettement plus cher qu'un taxi, mais dans ces cas-là, on n'a pas vraiment le choix et les tarifs sont fixés par la commune. Les bateaux que l'on rencontre le plus à Venise sont les « camions ». La plupart sont des *mototopi*, des *comacina*, ou des *bragozzi*, fabriqués depuis des lustres à Chioggia. Ils étaient dans l'ancien temps peints de couleurs vives et munis de deux mats et voiles auriques trapézoïdales. Tout en bois, ponté, de 10 à 14 m de long pour une largeur variant entre 3 et 4,20 m, une énorme barre franche à l'arrière et un tirant d'eau très faible, le *bragozzo* a longtemps égayé de ses couleurs les canaux de la Sérénissime. On en voit encore quelques-uns dans la lagune,



Le bragozzo de Valerio Trevisan.

peints et décorés « à l'ancienne », qui servent au transport de touristes entre les îles. Les autres sont les bons à tout faire de Venise : déménagement, livraisons, transport de gravats, de bagages... *Roby*, celui de Valerio Trevisan, coque noire et blanche et pont rouge vif, est propulsé par un Ford de 150Cv. Depuis 30 ans, il lui sert à transporter un peu tout et n'importe quoi. Pour livrer en ville, il faut être étroit, et savoir jouer des coudes, pardon, des bordés. Il faut voir Valerio jongler avec son collègue au moment du débarquement des colis. Il faut faire très vite, car la plupart du temps, on ne peut pas s'éterniser à quai. Ensuite, on redémarre livrer ailleurs. Au chapitre des barques



La peata d'Ernesto Julio, marchand de fruits et légumes.



Un mototopo.

plus importantes en taille, citons la *caorlina* avec sa proue relevée, la *comacina*, et la *peata*. Si vous voulez voir une *peata* qui œuvre toujours, allez faire un tour près du Ponte dei Pugni, à côté de l'église San Barnaba. Depuis 50 ans, Ernesto vend ses légumes superbes, à quai dans son bateau Mario I.

### Les bateaux verts

On ne saurait conclure cette revue de détail des bateaux à moteur de Venise sans dire quelques mots de ceux que l'on voit tous les jours effectuer leur travail avec une conscience qui les honore. Ils sont tous verts, en ferraille plus ou moins rouillée, avec une petite cabine ou encore un pare-vent blanc, et sillonnent les canaux les plus étroits. Comme en France, ils fonctionnent toute la journée, et il arrive aussi là-bas, que l'on se trouve coincés derrière eux. Ce sont les bateaux-poubelles, chargés de collecter les ordures ménagères des Vénitiens. Croyez-moi, ça n'est pas parce qu'on fait ça sur l'eau que c'est plus marrant. Le Vénitien dépose ses sacs en plastiques dans des conteneurs à roulettes prévus à cet effet. Dans la journée, à la barre de son bateau vert, un éboueur les récupère. Grâce à un bras articulé, une petite grue s'en saisit et les lève au-dessus d'un conteneur vide du bateau. Le fond s'ouvre et le contenu rejoint les ordures déjà collectées. Il n'y a pas de système de compactage des débris à bord et les conteneurs sont remplis les uns après les autres, jusqu'à épuisement de l'espace vide. Le bateau repart ensuite jusqu'au point de déchargement derrière la gare centrale où les conteneurs rejoindront de grosses barges pour rallier la terre ferme où les ordures seront traitées.



Fin de l'aventure vénitienne. Alphonse Allais voulait bâtir les villes à la campagne, les Vénitiens l'ont réalisé sur l'eau. Ils ont pris le temps, vous me direz. Comme quoi, il faut savoir peaufiner son ouvrage. ■



Marche arrière dans un rio étroit en cul de sac.

[www.veniceboats.com](http://www.veniceboats.com)