

LA LAGUNE DE VENISE

Une petite mer à découvrir

Naviguer dans le labyrinthe des canaux vénitiens, à la faveur des risées, se poser au pied de Burano, s'amarrer à Torcello ou San Francesco del Deserto pour découvrir l'histoire de ces confettis de terre... Suivez le guide!

Texte : Sidonie Sigrist. Photos : Thibault Desplats.

Notre Tricat tire des bords entre les bricole avec en arrière-plan la basilique Santa Maria della Salute.

DE VENISE, nous connaissons la place San Marco, bien sûr, avec la basilique et le campanile éponymes et le majestueux palais des Doges, un ensemble peuplé de touristes et d'autant de pigeons. Nous avions une image assez précise du Grand Canal, animé avec les allers et venues des vaporettos et autres embarcations, sans oublier les gondoliers qui se fauillent, d'une main de maître, dans les veines de la cité. Nous avions quelques souvenirs des îles fameuses, comme Murano, d'où l'on ne part jamais sans un souvenir de verre soufflé, et Burano, célèbre pour sa dentelle. Autant dire que nous ne connaissions rien. Parce qu'en dehors de ces cartes postales aussi belles qu'écoulées, la lagune de Venise se révèle tout autre lorsque l'on a la chance de l'aborder en bateau, le privilège de la percevoir à la voile. Pour préparer ce plan idyllique, il nous fallait un bateau et un point de ralliement. Antoine Houdet n'a pas hésité longtemps pour accepter de se mouiller dans cette aventure, et de mouiller surtout son Tricat 25 Evolution dans les eaux vénitienes. Ça tombe plutôt bien. C'est le bateau idéal, avec son faible tirant d'eau, pour flirter avec les « bricole », ces pieux de bois qui délimitent les canaux, sans trop s'inquiéter des fonds de sable. Avec la promesse, en prime, de faire des pointes de vitesse sans attendre la brise. Le Tricat 25 Evolution est véloce, et équipé d'un grément Performance – mât aile en carbone et voiles en Mylar black –, il est encore plus rapide. Quant au point de ralliement, il est tout trouvé. Sur l'île de la Certosa, à quelques brasses à l'est de la place San Marco, se trouve la marina Vento di Venezia avec ses 300 anneaux. Nous avons sur place deux alliés, Alberto Sonino, l'un des fondateurs de cette base nautique, et Giulia Mengardo, responsable de la communication. Ces deux Italiens conjuguent parfaitement le français. Ils ont surtout le Sésame pour ouvrir les portes de la lagune et nous permettre de rencontrer celles et ceux qui la vont vivre, chacun à leur manière. Entre-temps, Antoine et Jean-Yves, un copain, ont anticipé notre

venue. Ils ont traversé la France, puis la Suisse et un petit bout de l'Italie, avec le Tricat dans le rétroviseur. Ils ont bravé la canicule vénitienne pour mâter et préparer le bateau afin qu'il soit fin prêt pour notre périple. Ils ont même eu le temps de tirer quelques bords de reconnaissance, avec l'aide précise et précieuse de la cartographie Navionics. Aujourd'hui, le voilà, seul trimaran et rare 25 pieds parmi les 30, 40, 50 pieds amarrés dans cette parenthèse nautique. Un pied sur le flotteur, un autre sur le trampoline en Mesh, puis un autre dans la coque centrale et nous voilà à bord. Avec Thibault, l'œil du reportage, nous serons quatre à embarquer.

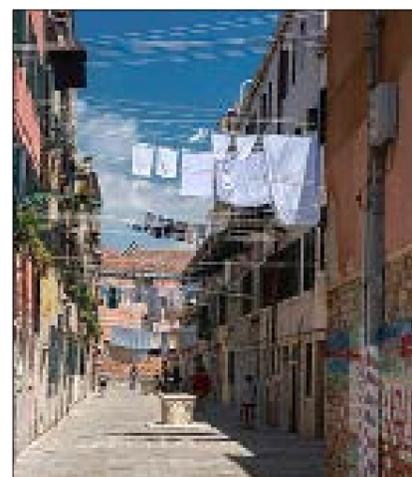
LES TRAMPOLINES SONT PRIS D'ASSAUT

Même s'il y a la surface de matelas pour tout ce beau monde, les deux trampolines sont déjà réservés pour la nuit. Le plein de produits frais et de bouteilles d'eau se fait via Garibaldi, à Venise, à dix minutes en vedette de la Certosa. Entre les marchés flottants et les magasins, nous trouvons tout ce dont nous avons besoin pour notre séjour. Nous profitons de cette escale pour aller rencontrer Cristina Giussani. Cette Italienne maîtrise le français mieux que nous. Elle tient l'une des quatre librairies maritimes d'Italie, et la seule de Venise. A deux brasses de la gare ferroviaire, vous trouverez à Mare di Carta toutes les cartes nautiques pour naviguer sur l'Adriatique et sur la lagune. Cristina Giussani a en effet édité la précieuse Carta della Laguna di Venezia, une carte de la lagune disponible en versions papier et numérique via une application. Une littérature indispensable à bord pour se frayer un chemin à travers les canaux officiels et les officieux, non balisés. Tirant d'eau, marée, station de carburant, chantier, marinas... L'application indique toutes les informations nécessaires pour le plaisancier avec, en prime, des « points culture » pour accompagner les visites d'une bonne dose d'histoire. Cristina organise par ailleurs des visites dans la lagune à bord d'un bragozzo, des journées bien loin du rythme effréné du tourisme de masse où, avec des spécialistes, elle conte la lagune à travers des circuits thématiques. Nous pourrions rester des heures dans les rayons de la librairie à l'écouter jongler entre les questions d'hier et d'aujourd'hui. Mais les clients la rappellent à ses obligations, et l'heure, à notre croisière vénitienne. Grâce à un thermique d'une dizaine de nœuds, nous rejoignons le canal de Burano assez rapidement. Il nous faut juste garder un œil avisé et surtout très régulier sur la carte pour se repérer dans ce champ de bricole. Ces balises en bois délimitent un canal lorsqu'elles sont par trois, et signalisent une bifurcation lorsqu'elles sont groupées par quatre ou plus. Les risées sont irrégulières, elles suivent le relief des îles et surtout celui des bâtiments qui bordent les canaux.



« Les voiles du Tricat 25 Evolution contrastent avec les couleurs des façades de Burano. »

Et quelle vie, sur les canaux ! Le plus surprenant reste ces adolescents, nombreux, qui font de la lagune un terrain d'exploration. Ils naviguent par grappes, torse nu, à plein régime, en ignorant les vagues qui font faire des petits bonds à leur embarcation. Officiellement, toute la lagune est soumise



▲ Scène de la vie quotidienne dans une ruelle.



Depuis le docher de la basilique San Giorgio, la vue est imprenable sur la marina et San Marco.



▲ Le nord de la lagune fut notre terrain de jeu.



▲ Un coin de sable pour un échouage improvisé au pied de Burano.

à des limitations de vitesse, de 20 km/h sur les principaux canaux – canal de San Nicolò, canal di Treporti – à 11 km/h sur les canaux moins larges comme celui de Burano, où nous naviguons. La vitesse est régressive à mesure que le bras d'eau se réduit et que le trafic se densifie, si bien que l'on ne doit pas excéder les 7 km/h sur le Grand Canal, par exemple. Comme sur nos routes, certains canaux sont équipés de radars qui flashent les impatients ou les retardataires. Petits et grands navigateurs de la lagune semblent partager le même amour pour les 40 chevaux. En fait, le permis n'est obligatoire que pour les embarcations dotées d'un moteur d'une puissance supérieure. Et si ça laisse tout le loisir de s'aventurer dans les veines vénitiennes sans se traîner, il semblerait que certains moteurs aient officieusement plus de chevaux sous le capot... Quant à nous, pas besoin de rouler des mécaniques. Une fois le gennaker gréé, hissé et déroulé, nous filons à 10 nœuds de moyenne, et ce, en silence. C'est assez grisant d'évoluer à la voile, de virer au pied des bricole et de surprendre le regard médusé des touristes comme des locaux. Nous sommes surpris par le courant qui tantôt nous aide, tantôt nous pénalise. Même si le marnage – entre 0,60 et 1,40 m en cas d'aqua alta (« hautes eaux ») – fait sourire un Breton, les marées sont vitales pour renouveler les ressources de la lagune. Reste que l'aqua alta menace pour sa part la longévité des édifices vénitiens. Aux abords de Burano, la raison nous pousse à rouler puis à affaler le gennaker pour dérouler le foc. L'île est fréquentée et les allers et venues des vaporettes sont proportionnels au nombre de touristes débarqués. Nous rasons les taxis vernis et tirons des bords devant ces façades colorées qui forment un décor photogénique.

Puis nous laissons Burano à ses dentelles pour accoster à Torcello, le berceau de Venise. Son clocher – qui ressemble davantage à une tour – domine le paysage. La cathédrale Santa Maria Assunta témoigne du rôle joué par cette île au Moyen-Âge. En longeant le canal principal, désert, nous avons du mal à concevoir que Torcello fut l'île la plus puissante de la lagune. Après avoir été le refuge des populations fuyant les invasions barbares dès le V^e siècle, elle devint le centre commercial de la lagune. Tout bascule autour du XII^e siècle. L'érosion des terres, la malaria et la « décadence » dans les couvents, entre autres, poussent les habitants à quitter l'île au profit de ses voisins, puis de Rivo Alto, l'actuel Venise.

L'ÎLE DE TORCELLO RENAIT AVEC LES TOURISTES

L'île est peu à peu abandonnée avant de renaître, quelques heures par jour, avec l'afflux touristique. Aujourd'hui, une soixantaine de personnes y vivent à l'année, contre 30 000 à la grande époque. Paolo Andrich en fait partie. Cet Italien habite la maison de son oncle et sa tante, Lucio et Clementina, deux artistes prolifiques qui ont laissé derrière eux quantité d'œuvres sur soie, sur verre, sur céramique, témoins de leur effervescence artistique. Paolo ouvre sur rendez-vous cette maison nichée dans un somptueux jardin potager qui donne sur la lagune. Il conte, en anglais ou en français mais avec le même sens de la formule et du détail, la genèse de la lagune pour développer l'histoire singulière de sa famille. Nous laissons Paolo à ses œuvres pour rejoindre la Certosa, en multipliant les bords de près pas trop serrés dans des canaux



« Taxi verni, bragozzo traditionnel, pieu coloré : le décor est planté. »

étroits, avec parfois le moteur en renfort. Le lendemain, c'est un tout autre spectacle qui s'offre à nous. Nous filons au petit matin vers la place San Marco. Tout est là : l'imposante façade du palais des Doges, le campanile, les rangées de gondoles amarrées... L'ensemble est plongé dans une lumière ambrée propre aux premières heures de la journée. Nous évoluons dans ce décor doré tout en obéissant aux indications du photographe qui construit, petit à petit, son cadre. A la barre, Antoine ne boude pas son plaisir de frôler le pied de la basilique San Giorgio, de feindre d'embouquer le Grand Canal avant d'empanner puis de longer San Marco au ras des preuves des gondoles. Nous répétons cette chorégraphie sans perdre un détail du spectacle. Quand le trafic se densifie et les virements de bord se multiplient, nous laissons ce bassin à sa folle circulation pour naviguer dans la lagune. Nous glissons sous gennaker, travers au vent, et enregistrons même de belles pointes. A plus de 16 nœuds, nous voilà en flagrant excès de vitesse ! Nous nous posons au pied de Burano, sur une langue de sable, l'ancre déposée sur une minuscule plage. La meilleure terrasse avec vue, sans aucun doute. Table installée dans le cockpit et casse-croûte italien, nous mesurons la chance de cette escale



▲ Jean-Yves à la vue et Antoine à la barre, avec la place San Marco en décor.



▲ Via Garibaldi, il y a des étals de produits frais.



Cette bragagna, dans l'arsenal de Venise, est la réplique d'un bateau de pêche traditionnel.

improvisée. Mais la marée monte et les vagues rendent le mouillage inconfortable. Nous levons l'ancre pour rejoindre San Francesco del Deserto, île monastère peuplée de plus de cyprès que de moines. La légende veut que Saint-François d'Assises, de retour du Moyen-Orient, se soit arrêté là, en 1220, pour s'abriter d'une tempête. L'île est devenue un haut lieu d'ermitage au Moyen-Âge. Elle donne aujourd'hui à voir ce que la vie pieuse et recluse était à l'époque. Les touristes et les perches à selfie en sus. Le monastère est encerclé d'un jardin et d'un potager parfaitement entretenus, petit coin de fraîcheur dans cet après-midi caniculaire.

LES JEUNES MOINES SERVENT DE GUIDES

Nous nous amarrons un peu en retrait du petit canal qui mène à l'entrée pour nous joindre discrètement à une visite groupée de retraités. Notre guide moine ne parle pas un mot d'anglais ni de français ou d'espagnol d'ailleurs. Heureusement, une sympathique Italienne s'improvise traductrice. Rosario est le plus jeune moine du monastère où il vit à l'année, avec cinq autres frères. S'ils ont officiellement leur mot à dire sur ces « affectations » temporaires, ils n'ont pas vraiment le loisir de dire non. Sur ce bout de terre, Rosario peut recentrer sa foi loin du tohu-bohu urbain, une vie au cœur de la nature, rythmée par les prières, la vie communautaire et quelques visites guidées. Nous saluons Rosario et changeons d'ambiance. Direction le sud, pour accoster à San Erasmo, le verger de la lagune où Michel Thoulouze nous attend. Cet ancien ponte de la télévision française – membre historique de Canal + et créateur de Sept sur Sept, entre autres lignes de son conséquent CV, a posé ses valises ici, il y a une quinzaine d'années.



▲ La marina Vento di Venezia est un havre paisible et abrité des vents dominants.



▲ La lagune à la voile, hors des sentiers touristiques.

LES VISAGES DE LA LAGUNE



▲ Rosario est un moine franciscain qui vit, avec cinq frères, sur l'île de San Francesco del Deserto.



▲ Cristina Giussani tient la librairie maritime Mare di Carta. Elle a aussi édité une carte de la lagune, Carta della Laguna di Venezia, disponible en version numérique via application très pratique.



▲ Paolo Andrich, à Torcello, conte l'histoire de la lagune et celle de sa famille artiste.



▲ Sur l'île de San Erasmo, Michel Thoulouze a replanté de vieux cépages vénitiens.



▲ Giorgio Righetti, à la barre de sa bragagna, équipée d'une voile au tiers, typique de la lagune.



▲ Alberto Sonino est l'un des fondateurs de Vento di Venezia, l'une des marinas de la lagune.



▲ Avec Venice Kayak, Giovanni Da Lozzo, Rene Seindal et Loretta Masiero (de gauche à droite) proposent des visites de Venise et de la lagune en kayak de mer.

Au lieu de s'abandonner aux plaisirs de la retraite, il a décidé, ni plus ni moins, de « ressusciter » le vin vénitien. Entouré et conseillé par de grands noms du vignoble français, il a planté un assemblage de vieux cépages italiens, comme le vermentino, qui donne aujourd'hui ce blanc minéral baptisé Orto di Venezia, avec une belle allonge. Michel Thoulouze propose des dégustations sur rendez-vous, mais l'île vaut aussi le détour, ne serait-ce que pour acheter auprès des maraîchers les petits artichauts violets, les délicieux « castrau ».

DES ALLURES DE MUSEE EN PLEIN AIR

La pluie et l'orage nous arrachent à son jardin. Nous nous réfugions à bord pour garder un œil sur les amarres du Tricat. Sait-on jamais. Mais le grain est aussi vite parti qu'il était venu, et le soleil perce le rideau noir pour découvrir une lumière flamboyante. Le soir, nous troquons le Tricat pour une vedette et descendons le Grand Canal de nuit, à l'heure où les gondoliers sont de repos et le service de vaporetto au ralenti. Nous devons ce privilège à Claude, un plaisancier amarré à la Certosa depuis quatre ans et qui nous chaperonne sympathiquement depuis notre arrivée. Sans être officiellement résident – un titre obligatoire pour embouquer le Grand Canal à la barre – il s'octroie ces visites nocturnes régulièrement pour le plaisir. En cette période de Biennale d'art contemporain, le Grand Canal a des airs de musée en plein air. Des mains géantes jaillissent de l'eau pour soutenir les façades de l'hôtel Ca' Sagredo. Un clin d'œil artistique, réalisé par Lorenzo Quinn, sur la menace du réchauffement climatique pour les fondations de Venise. Devant le palazzo Grassi, c'est un cavalier étouffé par un serpent marin qui pointe, une sculpture terrifiante de Damien Hirst, bande-annonce de son exposition phénoménale... Nous longeons la place San Marco avant de nous engouffrer dans des veines plus intimes. Nous rejoignons la Certosa, conscients de cette rare opportunité de découvrir Venise en dehors des itinéraires conventionnels. La nuit est ponctuée par les attaques des moustiques et le concerto en la mineur des ronflements collectifs. Le lendemain, avant de grimper



▲ Ces mains qui jaillissent du Grand Canal sont une œuvre de l'artiste italien Lorenzo Quinn.



▲ La figure du gondolier, en tenue traditionnelle, est un incontournable cliché de Venise.



▲ Dans la lagune, les grains estivaux passent aussi vite qu'ils sont venus.



VENTO DI VENEZIA : UN ANNEAU DANS LA LAGUNE

Située sur l'île de Certosa, Vento di Venezia est accessible en vaporetto depuis l'aéroport. La marina peut accueillir des unités jusqu'à 60 m – sait-on jamais – avec le tirant d'eau qui va avec. Eau et électricité sur les pontons abrités des vents dominants. Pour le reste, Vento di Venezia est une vraie base nautique, avec un chantier où l'on peut effectuer de la maintenance mécanique et électrique, mais aussi un travail soigné sur des carènes en bois comme en polyester. Pour la voilerie ou autres travaux, la marina s'appuie sur un réseau de professionnels. Un shipchandler devrait ouvrir ses portes à la fin de la saison afin de compléter l'offre de services. Le sud de l'île est un vaste parc public apprécié des Vénitiens. La marina dispose enfin d'un hôtel, d'un bar et d'un restaurant et le personnel est francophone.



▲ La marina dispose d'un vrai pôle technique pour entretenir son bateau à l'année avec un vaste hangar.

EN BREF :
300 places. TE jusqu'à 6 m sur la zone réservée aux maxi-yachts. Long. maxi : 60 m. Mise à l'eau : 23 t. Gardiennage 24/24 h. Chantier : antifouling, travaux mécaniques, bois et polyester. Prix pour un 39 pieds : 4 545 € par an à flot, 3 060 € à terre. 60 €/j en été, 40 €/j en hiver.



▲ Claude profite de la lagune depuis qu'il a amarré son Sun Odyssey 40 à La Certosa.



▲ La grande terrasse du bar est agréable. Elle est située à deux pas de la capitainerie, des ateliers comme des pontons.



Dans la lagune, les jeunes Italiens apprennent à manier la rame à l'occasion de Voga Camp.



en haut du clocher de San Giorgio pour immortaliser le panorama, nous faisons une escale à la Compagnia della Vela, l'un des plus anciens clubs de voile de la lagune. Les enfants apprennent comme ailleurs à naviguer sur des Optimist. Mais ils tirent leurs premiers bords à quelques brasses de la plus célèbre place italienne. Ils apprennent surtout le code des eaux lagunaires et l'art de piloter un 40-ch avant d'avoir le permis de conduire.

REPLIQUE D'UN BATEAU DE PECHE TRADITIONNEL

C'est une tout autre ambiance dans les locaux de l'association Vela al Terzo. Son président Giorgio Righetti nous attend pour naviguer à bord d'*Attila*, son bragagna, réplique colorée d'un bateau de pêche traditionnel équipé d'un gréement au tiers – la vergue est fixée au mât à un tiers de sa longueur. Entre la bôme et la vergue toutes deux en bois, Giorgio hisse une bonne trentaine de kilos à bout de bras. Nous pointons l'étrave dans le bassin de l'Arsenal. En attendant la risée, notre barreur jongle avec ses quelques mots d'anglais pour conter son ambition, réunir les propriétaires de ces bateaux traditionnels pour susciter entraide et effervescence autour de ces embarcations. Chaque année, une centaine d'unités participent aux huit régates qui ont lieu dans la lagune. L'association fait aussi « école de voile » pour former la nouvelle génération. Ces initiatives perpétuent la richesse de la vie nautique, entre la tradition de la rame, celle de la voile traditionnelle et la relève de la plaisance contemporaine, assurée, entre autres, par l'équipe de la marina Vento di Venezia. Certes, un flot écrasant – plus de 23 millions de touristes par an – modifie l'économie et la vie dans la lagune. Mais ces résidents rencontrés – des « résistants », selon Cristina Giussani – perpétuent l'âme de la lagune. Nous partons comme nous sommes venus, par les canaux. L'occasion de contempler à nouveau la vie au fil de l'eau et de mesurer notre chance d'avoir découvert la lagune, à la voile et surtout à la vénitienne. ■

TRICAT 25 EVO : FACILE, RAPIDE ET FUN

Le Tricat 25 Evolution s'est révélé être la monture parfaite pour ce genre d'aventure où le faible tirant d'eau devient une source d'inquiétude et l'irrégularité des risées provoque le réflexe du moteur. Mais ce tri n'a pas volé son qualificatif Evolution par rapport à son grand frère, le Tricat 25 tout court sorti en 2006. La version Evolution est plus musclée, les flotteurs plus longs et plus volumineux, dotés d'étraves inversées, les bras de liaison sont en carbone (sur lesquels il manque de l'antidérapant) et la grand-voile à corne a gagné en surface. A Venise, nous naviguons sur une version équipée du pack Performance optionnel. Le mât aile en carbone offre 4 m² supplémentaires dans la grand-voile. Le rail d'écoute, sur la largeur du cockpit (2,40 m), permet un meilleur contrôle de la GV, en Mylar black. Le moindre souffle d'air s'est traduit par une belle accélération. Nous avons même vécu quelques surfs mémorables, avec une pointe à 16 nœuds dans les canaux. Niveau confort, nous étions quatre adultes, le maximum à bord. La douceur estivale nous a permis de nous étaler sur les trampolines. Il y a tout ce qu'il faut pour la croisière côtière. Le petit bloc-cuisine est malin, il se range au fond de la banquette bâbord. La table, pivotante et démontable, peut être installée dans le cockpit. Malin!



EN CHIFFRES...

Long. : 7,70 m. Larg. : 5,50/2,45 m. TE : 0,30/1,20 m. Dépl. : 780 kg. SV au près : 40 m² (Perf. : 46,50 m²) Foc : 14 m² (Perf. : 16,50 m²). GV : 26 m² (Perf. : 30 m²). Mat. : strat. verre. Arch. : Houdet/Michal.



▲ Le mât aile en carbone de 11 m augmente la surface de la grand-voile.



▲ Pas de ralingue pour le foc, mais un enrouleur structurel Proam, plus léger.