



Les secours au travail sur le pont Morandi effondré, à Gênes, le 14 août. FEDERICO SCOPPA/AP; STEFANO RELLANINI/REUTERS; LUCA ZENNARO/AP; ANTONIO CALANCI/AP

# A Gênes, le chagrin et les polémiques

L'effondrement du pont, qui a fait 38 morts, provoque interrogations et récupérations politiques

GÈNES (ITALIE) - envoyée spéciale

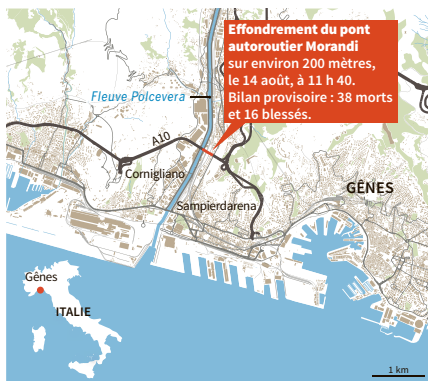
Le poète allemand Heinrich Heine comparait Gênes au squelette d'un animal échoué sur les rives de la Méditerranée. Depuis mardi 14 août, la colonne vertébrale du colosse ligurien n'est plus qu'un tas de cendres. A 11h40, dans un grondement de fin du monde, le pont Morandi s'est effondré sur plus de 200 mètres. Haut de 45 mètres, ce viaduc autoroutier ultra-fréquenté reliait les quartiers de Cornigliano et de Sampierdarena, à l'ouest de la ville.

Sous des trombes d'eau, une trentaine de voitures et plusieurs poids lourds ont dégringolé dans le vide, s'écrasant sur le lit asséché de la rivière Polcevera, sur les voies ferrées qui la longent, et sur quelques édifices alentour – des hangars, principalement.

Le 15 août au matin, le ministre de l'intérieur Matteo Salvini a fait savoir que « le bilan s'alourdit malheureusement à 38 morts (...) dont trois enfants de 8, 12 et 13 ans, avec les derniers corps récupérés par les pompiers qui ont travaillé sans repos cette nuit ».

Dès l'annonce du sinistre, toute la classe politique italienne s'est portée au chevet de la ville meurtrie. « C'est une catastrophe qui a frappé Gênes et toute l'Italie. Un drame effrayant et absurde s'est abattu sur des personnes et des familles », a commenté le président Sergio Mattarella, qui s'est rendu sur les lieux en fin d'après-midi.

La cité de Christophe Colomb et de Beppe Grillo, le fondateur du Mouvement 5 étoiles (M5S), se distingue des autres métropoles du nord de la Péninsule; moins ordonnée, moins propre sur elle. C'est une ville portuaire, populaire et musicale, toute de rues



**Effondrement du pont autoroutier Morandi sur environ 200 mètres, le 14 août, à 11 h 40. Bilan provisoire : 38 morts et 16 blessés.**

enchevêtrées, percée de longs serpents de béton – autoroutes, ponts, viaducs.

« J'étais au travail, j'ai entendu une énorme explosion, on a tous cru qu'il s'agissait d'un tremblement de terre », raconte Antonio, un riverain qui a offert son aide aux secours en éloignant badauds et curieux de la zone sinistrée.

**« Payer tout, payer cher »**

Un millier de secouristes – pompiers, policiers, carabinieri, protection civile, Croix-Rouge – et une foule de chiens renifleurs s'affairaient autour des décombres. Des équipes dépêchées de tous les coins du pays œuvrent main dans la main. « On utilise des outils spéciaux qui nous permettent de fouiller sous les débris en coupant le ciment et le fer. On va travailler toute la nuit encore, avec l'unité cynophile piémontaise : les chiens nous permettent de savoir où il

faut fouiller », expliquait, en début de soirée, un pompier lombard.

Les sauveteurs locaux ont du mal à dissimuler leur émotion. « J'ai été envoyé dans les Abruzzes lors du tremblement de terre de 2016, j'ai travaillé sur plusieurs alluvions. Mais là, c'est autre chose. Gênes est à genoux. Ce viaduc, on l'avait rebaptisé le « pont de Brooklyn » car il y ressemblait. On l'empruntait tous les jours pour se déplacer dans la ville, on l'aimait et on le détestait. C'était notre ligne d'horizon », confie Michele. Psychologue pour la protection civile, le jeune homme est à l'écoute des proches des victimes. Il est aussi chargé d'emmener les dépouilles à l'hôpital San Martino.

En cette veille de Ferragosto – le congé du 15 août, que les Italiens aiment passer en famille ou entre amis –, le personnel du plus grand hôpital de Ligurie est mobilisé par la tragédie. Dans la salle d'attente

de l'institut de médecine légale, les visages sont crispés, rives vers le sol. Le silence est lourd.

Pina pleure son frère Bruno, qui travaillait en tant qu'éboueur, comme tous les étés, pour une durée de trois mois. Il avait 57 ans, deux filles, et se réjouissait d'une promesse d'embauche en CDI. Une pluie de ciment s'est abattue sur son camion, et « Les médecins veulent assembler les parties de son corps avant de nous montrer le cadavre ». Ravagé par le chagrin, Pina vient de croiser une amie qui a perdu sa fille; elle arrive à peine à finir ses phrases. « On est tous morts ici, c'est indicible ».

S'éloignant sur 118 kilomètres, le pont Morandi a été édifié à la fin des années 1960. À l'époque, on parlait de chef-d'œuvre d'ingénierie. Mais très vite, des problèmes structurels apparaissent. Dès les années 1980, une alternative au viaduc, la Bretella, est envisagée.

« Cette route n'a jamais été réalisée pour des raisons politiques : elle aurait dû passer par des territoires qui votaient communiste, or à l'époque le PC tenait la ville », rappelle Franco Manzitti. Ce journaliste génois a écrit plusieurs dizaines d'articles sur le pont Morandi. « A la fin des années 1990, on planche sur un autre projet d'autoroute, la Gronda, rappelle-t-il. Il a fallu des années de débats pour finalement trouver un accord. Le chantier de la Gronda devait commencer à la rentrée. Trop tard. »

En 2016, Antonio Brenich, professeur agrégé en structures de béton à la faculté d'ingénierie de Gênes, s'inquiétait déjà des défaillances du viaduc. Dans un article publié par Ingegneri.info, il évoquait une « erreur d'ingénierie ». La même année, le quotidien génois *Il Secolo XIX* s'alarmait de l'état

de 5 000 ponts et viaducs de Ligurie, réalisés pour la plupart dans les années 1950 et 1960, et laissés à l'abandon : « Il s'agit de structures qui ont vieilli avec la décadence physiologique du béton. Et qui commencent – littéralement – à partir en mille morceaux ».

Le soleil est revenu en milieu d'après-midi sur Gênes. Mais l'asphalte n'avait pas fini de sécher que les politiciens agitaient déjà la controverse. Les responsables vont « payer, payer tout et payer cher », a promis le ministre de l'intérieur Matteo Salvini (Ligue, extrême droite). « Ceux qui ont fauté doivent payer », a renchéri son ennemi juré, l'ancien président du Conseil, Matteo Renzi (Parti démocrate, centre gauche).

**Une « fable »**

Tandis que ce dernier invitait à « discuter des infrastructures, sans idéologies », M. Salvini s'en est pris aux règles budgétaires européennes, qui empêcheraient l'Italie de dépenser suffisamment pour moderniser ses routes. « Nous devrions nous demander si le respect de ces limites [budgétaires] est plus important que la sécur

rité des Italiens. De toute évidence ce n'est pas le cas », a-t-il déclaré lors d'un déplacement en Sicile.

Mêmes accents euroceptiques chez Danilo Toninelli. Invité sur les ondes de la Rai, le ministre des transports et des infrastructures pointait la responsabilité du trafic de poids lourds, et notamment des « camions polonais », dans la tragédie. Il veut révoquer la concession à la société privée Autostrade et demande la démission de ses dirigeants.

Traditionnellement rétif aux grands travaux, son parti, le M5S, est sur la défensive. Dès 2013, la section génoise s'était opposée à la construction de la Gronda, au coût jugé exorbitant, et comparait l'hypothèse d'un effondrement du viaduc Morandi à une « fable ». Le 2 août, lors d'une audition à la Chambre des députés, M. Toninelli lui-même classait la nouvelle autoroute parmi les projets « à revoir ».

La Génoise Annamaria Furlan fulmine contre les « lourdes bureaucratiques » et les « infiltrations mafieuses ». « J'espère que cette tragédie immense, qui pouvait et devait être évitée, sortira la question des infrastructures des spéculations électorales », s'insurge la secrétaire générale de la Confédération italienne des syndicats de travailleurs (CISL).

Toute la journée, les principales radios italiennes ont bousculé leurs programmes, entrecouplant leurs émissions de vieilles rengaines génoises. Parmi elles, *Prière de janvier* de Fabrizio De André. Il y est question d'un « dernier vieux pont », où les suicidés s'entendent dire : « Venez au paradis où je vais moi aussi, parce qu'il n'y a pas d'enfer dans le monde du bon Dieu. » ■

**« J'espère que cette tragédie, qui devait être évitée, sortira la question des infrastructures des spéculations électorales »**

ANNAMARIA FURLAN  
Confédération italienne  
des syndicats de travailleurs

MARGHERITA NASI