

Après l'effondrement d'un pont à Gênes, l'exécutif italien veut un audit

PAR LA RÉDACTION DE MEDIAPART AVEC REUTERS
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 15 AOÛT 2018



Le pont Morandi de Gênes, au lendemain de l'effondrement, le 15 août 2018. © Reuters/Stefano Rellandini

Au moins 42 personnes ont trouvé la mort mardi 14 août dans l'effondrement d'un viaduc à Gênes. Des médias italiens avaient multiplié les alertes par le passé sur la vétusté de l'édifice. L'exécutif italien a annoncé mercredi un audit général des ponts et des tunnels vieillissants dans toute l'Italie.

L'effondrement d'un pont autoroutier près de Gênes, dans le nord-ouest de l'Italie, mardi 14 août, a fait au moins 42 morts et 15 blessés, dont une douzaine dans un état grave, selon un bilan communiqué mercredi par le procureur de la ville, Francesco Cozzi. Plusieurs personnes sont également portées disparues.

Le Quai d'Orsay a fait savoir que **quatre Français** avaient été identifiés parmi les morts dans l'accident, tandis que le gouvernement italien s'apprête, selon les médias italiens, à proclamer un deuil national.



Le pont Morandi de Gênes, au lendemain de l'effondrement, le 15 août 2018. © Reuters/Stefano Rellandini

Le pont, dit Morandi – du nom de son ingénieur Riccardo Morandi – s'est rompu sur une longueur de 80 mètres, vers 11 h 30 heure de Paris, alors qu'un violent orage s'abattait sur la région de Gênes. Parlant

d'une « *scène apocalyptique* », un témoin a déclaré à la chaîne Sky Italia que « *huit ou neuf* » véhicules roulaient sur le pont quand il s'est effondré.

Le ministre italien des transports, Danilo Toninelli, a annoncé mercredi un audit général des ponts et des tunnels vieillissants dans toute l'Italie. Il a également déclaré avoir lancé une procédure de retrait de la concession autoroutière accordée à la société Autostrade per l'Italia, filiale du groupe Atlantia.

« *Autostrade per l'Italia n'a pas été capable d'assumer ses obligations dans le cadre de l'accord régulant la gestion de cette infrastructure* », a-t-il dit sur l'antenne de la RAI. L'État réclamera également des sanctions significatives, a-t-il poursuivi, ajoutant qu'elles pourraient atteindre les 150 millions d'euros.

Le ministre a estimé, **sur sa page Facebook**, que les dirigeants d'Autostrade per l'Italia, le groupe privé qui exploite les autoroutes italiennes, devaient démissionner. Aucune réaction n'a pu être obtenue auprès du groupe Atlantia après les déclarations de Toninelli. Autostrade per l'Italia a rappelé mardi que d'importants travaux de rénovation avaient été menés sur le viaduc en 2016. Parlant d'un accident « *imprévisible* », son directeur pour la région de Gênes, Stefano Marigliani, a assuré que le pont était « *constamment surveillé, bien au-delà des exigences légales* » et qu'il n'y avait « *aucune raison de penser qu'il était dangereux* ».



Le viaduc de Gênes, scindé en deux, mardi 14 août 2018. © Reuters

Après la catastrophe mardi, plus de 400 personnes ont été évacuées des bâtiments situés aux alentours ou en dessous du pont autoroutier, ont annoncé les autorités de Gênes. Les opérations de secours se sont poursuivies toute la nuit dans les décombres du viaduc autoroutier.

Long de 1 182 mètres, l'édifice se situe à une hauteur comprise entre 45 et 55 m au-dessus du sol et enjambe plusieurs immeubles d'habitation, au-dessus des quartiers Sampierdarena et Cornigliano. Construit sur l'autoroute A10 à partir de 1963, il avait été inauguré en 1967 et avait connu d'importants travaux de rénovation dès 2016.

Dans les années 1980 et 1990, des câbles avaient été rajoutés au pont de Morandi pour soulager cet édifice devenu trop rigide, écrit le *Huffington Post*, qui y voit la preuve d'un vice de construction du pont. D'après un article d'*Il Fatto Quotidiano*, « la consolidation de la dalle était [toujours] en cours ». D'après le

spécialiste en structures de béton Antonio Brencich, le viaduc est une « *erreur d'ingénierie* ». « À la fin des années 1990, 80 % de ce qui a été dépensé pour la construction avait déjà été dépensé pour des travaux », assure cet universitaire.

Le Monde rappelle le précédent du **pont Corleone, flambant neuf**, reliant le nouveau tronçon autoroutier sicilien entre Palerme et Agrigente, qui a commencé à se fissurer puis est tombé dix jours seulement après son inauguration. « Des difficultés souvent dues à des travaux mal réalisés, mais aussi à un manque de maintenance sur les quelque 26 400 kilomètres du réseau routier italien », juge le quotidien.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitriani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.