

L'épave épitaphe

A la demande des familles des 81 victimes du crash mystérieux du DC9 d'Itavia, en 1980, l'artiste Christian Boltanski signe une œuvre hommage exposée à Bologne.

BOLOGNE, envoyé spécial

«**J**e voudrais connaître la fin du livre. » «Maintenant que papa est mort, je me sens si seul», souffle une deuxième voix. Puis une troisième: «Comment dire à Bianca que je ne l'aime plus.» Surprises, les pensées se chevauchent. Certaines ont dû traverser l'esprit des passagers avant l'embarquement sur le vol Itavia 870 qui n'arrivera jamais à Palerme. Ce 27 juin 1980, à l'aéroport Guglielmo-Marconi de Bologne, les vacances se profilent pour nombre d'entre eux. «J'aurais préféré aller en Tunisie, faire de nouvelles connaissances», «pendant huit jours, je ne veux rien faire, seulement dormir, manger et me reposer.» Les voix enchevêtrées sortent de 81 miroirs noirs disposés autour de la carlingue éventrée, 81 victimes d'un mystérieux crash auquel le plasticien français Christian Boltanski dédie une œuvre sur la mémoire, visible dans un musée de Bologne (1).

A 20 h 08, le DC9 de la petite compagnie italienne privée a décollé avec deux heures de retard. Ils sont 77 passagers, dont 13 enfants, et 4 membres d'équipage. Résolutions («je dois travailler pour passer à l'échelon supérieur»). Plénitude, «quelle belle journée, je suis heureuse». On croit déceler

une ombre: «Comme elle est belle, Lucia. Je l'aime.» Une autre voix encore: «Il faut rappeler à maman de payer la mensualité pour l'encyclopédie.» Puis l'avion semble piquer pour l'amerrissage mortel. Dans un souffle lent, des recommandations: «Il faut que tu t'occupes de maman, elle est si vieille.» A 20 h 59, ce 27 juin 1980, le DC9 d'Itavia disparaît des écrans radars à la hauteur d'Ustica, petite île au nord de la Sicile. Il n'y aura aucun survivant. Ni aucun responsable reconnu coupable du drame. Vingt-huit ans plus tard, la «strage di Ustica» («le massacre») fait partie de ce cortège de mystères dont l'histoire contemporaine italienne est cruellement parsemée.

Dès 1989, le premier collège d'experts avance la thèse d'un missile tiré par un avion militaire (américain, italien, français?) qui aurait explosé près de l'appareil civil, provoquant sa chute. D'enquêtes interminables en procès tronqués, de commissions rogatoires incomplètes en fausses pistes savamment organisées, le dossier Ustica n'a jamais connu d'épilogue. On y évoque la Libye du colonel Kadhafi dont un Mig aurait pu chercher à fuir les radars occidentaux en se mettant sous le ventre du DC9. On y trouve la trace d'importants mouvements d'avions de l'Otan dans la zone le soir de la tragédie. «On a frôlé la troisième guerre

mondiale», aurait commenté, le lendemain de la tragédie, le contrôleur aérien Alberto Mario Detari, retrouvé, quelques mois plus tard, pendu à un arbre. De tout cela, il ne reste pratiquement rien. Si ce n'est le squelette de l'avion récupéré, en 1987, à 3000 mètres de profondeur. Cette épave du McDonnell Douglas à moitié dépecé comme une vieille baleine blanche et rouge qu'on aurait sortie du fond de la Méditerranée pour l'échouer dans un hangar d'un quartier populaire de la ville.

Ni plainte ni colère

Du mystère d'Ustica demeure le travail profondément troublant, délicat et pertinent de Christian Boltanski. C'est l'association des parents des victimes du crash qui est allée chercher l'artiste français, obsédé par les thèmes du souvenir et de la mort. Connu pour ses mises en scène de fragments d'existences, à travers des objets familiers ou ces entassements de vêtements évoquant les camps de concentration, Boltanski a hésité avant de se coller à cet incroyable objet artistique et mémoriel. Bien loin de la commémoration stérile, son installation s'impose dans le questionnement, dans l'écoute, autour de la carcasse, de ces voix ordinaires qui attendent une réponse sans rien revendiquer. Ni plainte ni colère. «Les funérailles ont lieu demain, je dois me lever tôt», perçoit-on sans savoir s'il s'agit des paroles d'un proche d'une victime, ou d'un passager se prépa-

rant, pourquoi pas, à assister à ses propres obsèques. Les disparus sont là. Attendant que les vivants leur disent enfin les raisons de cette mort avant d'accepter un jour, peut-être, de taire leurs éternels chuchotements. Ils respirent. Au rythme cadencé des 81 ampoules, qui s'éteignent peu à peu, le temps de reprendre un nouveau souffle. Les effets personnels des passagers ont aussi été récupérés. Entreposés dans des caisses noires, ils gisent au pied de l'épave. Comme autant de bagages qui patientent au bout d'une piste ou aux objets trouvés. Des sacs, des palmes, un manuel de soudure, un masque de plongée...

En 1999, au terme de la plus longue histoire judiciaire de l'Italie, le juge Rosario Priore écartait l'hypothèse d'une avarie ou d'une bombe. Le crash, a-t-il conclu, est dû «à une action militaire d'interception». Sans parvenir toutefois à déterminer la nationalité du pilote responsable de la tragédie. Les états-majors des pays concernés n'ont répondu que très partiellement aux questions des magistrats. En 2004, l'ancien chef d'état-major de l'armée de l'air italienne Lamberto Batolucci et son numéro deux, Franco Ferri, furent reconnus coupables d'avoir fourni de fausses informations aux autorités politiques, en excluant l'implication d'autres avions militaires dans la zone. Mais les faits étaient déjà prescrits. Et les deux généraux ont été acquittés, en appel et en Cassation. Le chef d'Etat libyen Mouammar Kadhafi, qui à l'époque était encore un ennemi des Etats-Unis et défiait

Des effets personnels de passagers, récupérés en Méditerranée.

PHOTO DR





la France au Tchad, n'a cessé de proclamer que c'est son avion qui était visé par un missile occidental à Ustica. Le 2 juillet 1980, le colonel libyen présentait d'ailleurs ses condoléances aux familles des victimes dans l'*Ora di Palermo*. Depuis, même ce quotidien sicilien a disparu... Seule l'intervention de l'association des victimes a permis d'éviter que l'épave du DC9 ne pourrisse, interdite aux regards, dans un hangar militaire de la banlieue de Rome. La carlingue a été ramenée à Bologne, avant d'être confiée à Christian Bol-

tanski. Le résultat de son travail est saisissant. Les lampes, les voix qui chuchotent, les valises repêchées ne réveillent pas le passé. Elles disent que l'histoire d'Ustica n'est pas terminée.

Changement de cap

En février, à l'âge de 80 ans, Francesco Cossiga a publiquement révélé: «*Lorsque j'étais président de la République [de 1985 à 1992, ndlr], nos services secrets m'ont informé que ce sont les Français qui ont tiré. La thèse, c'est*

qu'ils savaient que l'avion de Kadhafi devait passer [dans la zone, ndlr].» Selon l'ancien chef de l'Etat, le patron des services secrets militaires italiens, le général Santovito, aurait averti le leader libyen, qui «*venait de décoller*» vers le nord. Celui-ci aurait alors décidé de rebrousser chemin et son avion se serait abrité derrière le DC9 d'Itavia, victime du missile de la marine française. Connu pour ses déclarations explosives, Francesco Cossiga n'a pas apporté d'élément concret étayant sa thèse. Le juge Rosario Priore a cependant déclaré qu'il était

arrivé aux mêmes conclusions que l'ex-chef de l'Etat concernant le tir de missile, sans se prononcer sur la nationalité de celui-ci. A Paris, il n'y a eu aucune réaction officielle. A Rome, la magistrature a rouvert une enquête. A Bologne, l'œuvre de Christian Boltanski est visible trois jours par semaine.

ÉRIC JOZSEF
photos STEFANO de LUIGI. VII Network

(1) Museo per la memoria di Ustica, Via di Saliceto 5., les mercredis, samedis et dimanches de 10 à 18 heures. www.museomemoriastica.it

Le travail de Christian Boltanski
sur le squelette de l'avion est exposé au Museo per la Memoria di Ustica.

