

L'épave épitaphe

Exposition En 1980, un DC-9 d'Itavia s'abîmait en mer. Aujourd'hui, l'artiste Christian Boltanski transforme sa carcasse en reliquaire sonore. Une œuvre bouleversante exposée à Bologne

Eric Jozsef, Bologne

«Je 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.»

Susurrées, 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 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 veux 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.

A 20h08, le DC-9 de la petite compagnie privée italienne a décollé avec deux heures de retard. Ils sont 77 passagers, dont 13 enfants,

tie de ce cortège de mystères dont l'histoire contemporaine italienne est cruellement parsemée.

Dès 1989, le premier collègue 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 DC-9. 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 moi-

tionnement, 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 ou d'un passager se préparant, 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, un juge 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 magistrats. En 2004, l'ancien chef d'état-major de l'armée de l'air italienne et son numéro deux furent reconnus coupables d'avoir fourni de fausses informations en excluant l'implication d'autres avions militaires dans la zone. Mais les faits étaient déjà prescrits. Et les deux généraux ont été acquittés. Le chef d'Etat libyen Muammar Kadhafi, qui à l'époque était encore un ennemi des Etats-Unis et défiait la France au Tchad, n'a cessé de proclamer que c'est son avion qui était visé par un missile occidental à Ustica.

Seule l'intervention de l'association des victimes a permis d'éviter que l'épave du DC-9 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

Du mystère d'Ustica demeure le travail troublant, juste, délicat et pertinent de Christian Boltanski

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 20h59, ce 27 juin 1980, le DC-9 d'Itavia disparaît des écrans radar 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 par-

tié dépecée comme une vieille balaine 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.

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 des entassements de vêtements évoquant les camps de concentration, Boltanski a hésité avant de se colleter à cet incroyable objet artistique et mémoriel. Bien loin de la commémoration stérile, son installation s'impose dans le ques-

phe

en mer.
Orme sa carcasse
exposée à Bologne

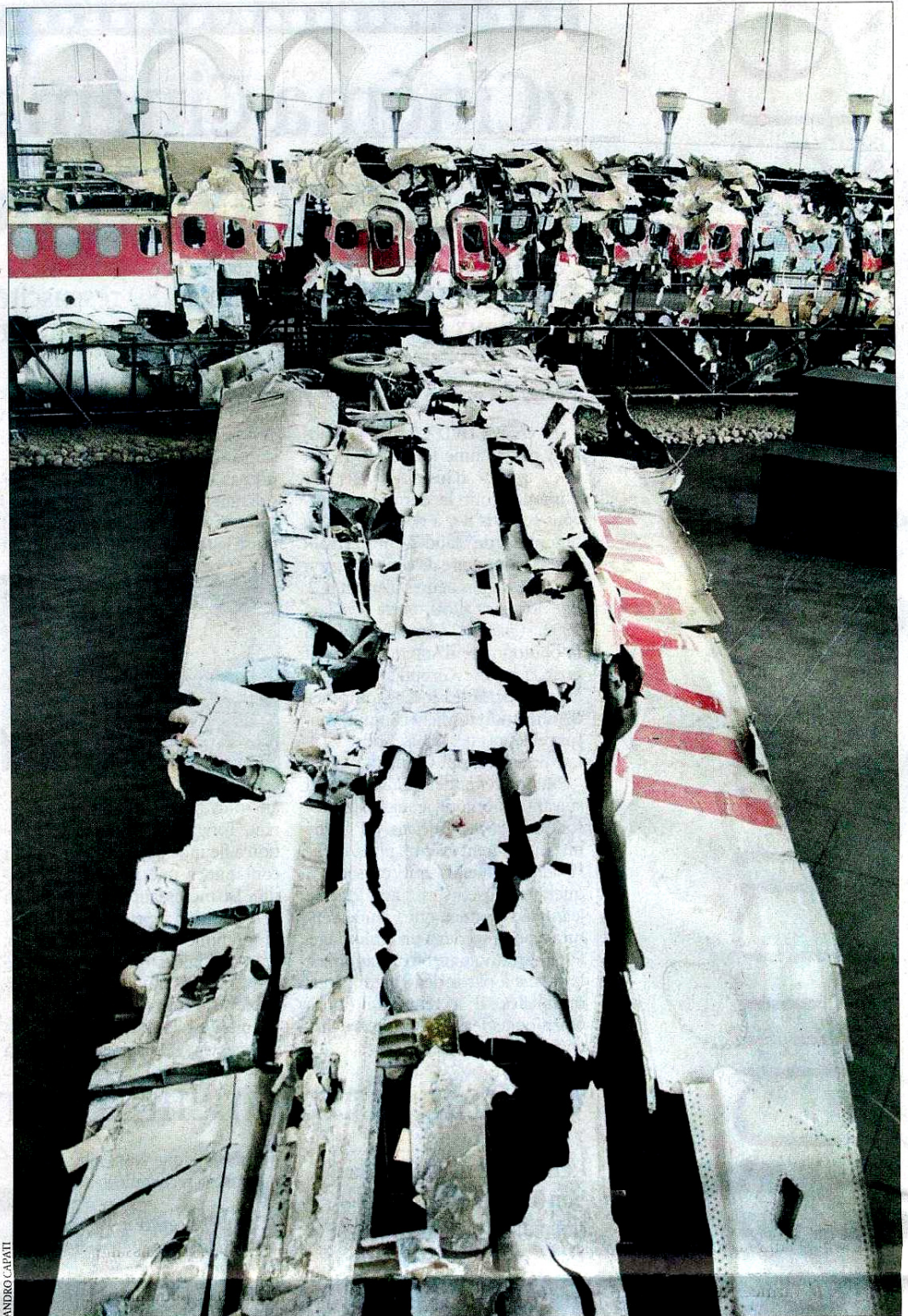
tionnement, dans l'écoute, autour de la carcasse, de ces voix ordinaires qui attendent une réponse sans rien revendiquer.

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 ou d'un passager se préparant, 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. Entresposés 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, un juge 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 magistrats. En 2004, l'ancien chef d'état-major de l'armée de l'air italienne et son numéro deux furent reconnus coupables d'avoir fourni de fausses informations en excluant l'implication d'autres avions militaires dans la zone. Mais les faits étaient déjà prescrits. Et les deux généraux ont été acquittés. Le chef d'état libyen Muammar Kadhafi, qui à l'époque était encore un ennemi des Etats-Unis et défiait la France au Tchad, n'a cessé de proclamer que c'est son avion qui était visé par un missile occidental à Ustica.

Seule l'intervention de l'association des victimes a permis d'éviter que l'épave du DC-9 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



SANDRO LAPATI

La «strage di Ustica» («le massacre»), selon Christian Boltanski. La carlingue lui a été confiée. Son travail est saisissant, il ne réveille pas le passé. Il dit que l'histoire d'Ustica n'est pas terminée. NOVEMBRE 2008

Christian Boltanski. 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.

Museo per la memoria di Ustica,
Via di Saliceto 5, Bologne.
Me, sa et di de 10 h à 18 h.
www.museomemoriaustica.it