

## Italie : Grands projets ? Non, merci



CADTM – 23 août par **Guido Viale**

Wikimedia commons

A ceux qui soutiennent sans « si » ni « mais » les Grands Projets, qui dans l’effondrement du pont *Morandi* [1] voient l’occasion de récriminer la non réalisation de la Gronda, un autre projet complémentaire et non alternatif au pont écroulé, **il faut rappeler que ce pont est (était !) un “Grand projet inutile et imposé” (GPII) : nocif pour**

**l’environnement et pour la communauté locale et dangereux pour la vie et la santé de tous.**

il faut rappeler que ce pont est (était !) un “Grand projet inutile et imposé” (GPII) : nocif pour l’environnement et pour la communauté locale et dangereux pour la vie et la santé de tous

**L’idée de planter des piliers de 90 mètres au milieu de bâtiments habités par des centaines de personnes et pour y faire passer des millions de véhicules était et reste débile** ; comme l’était la voie surélevée [2] qui a effacé et dévasté un des fronts de mer parmi les plus beaux et précieux (peut-être le plus beau et précieux) au monde : non pas au profit de la ville de Gênes mais pour fluidifier le trafic du tourisme automobile de la *Riviera di Levante*. Le pont *Morandi* répond au même objectif pour la *Riviera di Ponente* : les “trente glorieuses” de la multiplication des automobiles !

Avec comme conséquence que ces bandes d’asphalte ont été prises en otage par le transport routier, sans qu’elles ne soient prévues à cet effet, et tout en délaissant le chemin de fer. Au point que la ligne Gênes – Vintimille (principale liaison ferroviaire entre l’Italie et la France – et si on veut même entre l’Italie, l’Espagne et le Portugal) est encore aujourd’hui à voie unique !

Une invasion, celle des camions, suivie et accélérée par la production *juste-à-temps*, qui a transformé ces camions en entrepôts mouvant, chose qui aurait été impossible si les autoroutes n’avaient pas été mises à leur complète disposition et si les chemins de fer avaient maintenu leur primauté sur le transport de marchandise.

Depuis au moins 30 ans, on sait que le béton armé, surtout s’il est soumis à des sollicitations comme le passage de millions de camions et exposé à la pluie, au gel, aux poisons des émissions et au sel antigel, ne dure pas plus de cinquantaine ans environ ; mais personne, et encore moins les pro-*Gronda*, avaient programmé une date pour la démolition du pont *Morandi* qui aujourd’hui doit également s’accompagner de la démolition des maisons situées dessous.

Aujourd’hui, on découvre aussi que les viaducs dans des conditions de pré-effondrement similaires au pont *Morandi* sont au moins 10.000 en Italie. Et il y en aurait autant en France, en Allemagne et dans d’autres pays européens. Parce que la grande “explosion” automobile fruit du miracle économique, qui devait ouvrir des portes sur l’avenir, ne regardait pas à l’avenir ni en Italie, pays à l’orographie défavorable ni dans d’autres pays plus adaptés à cela.

Toute personne ayant restructuré sa propre salle de bain sait que construire est (relativement) facile, envoyer à la casse est plus compliqué, éliminer les déchets est très difficile. On ne sait peut-être pas que réduire la quantité de déchet est presque impossible surtout dans un pays comme l’Italie où les installations de valorisation ne sont pas suffisamment nombreuses pour promouvoir la réutilisation des matières finales.

C’est ainsi que l’on ne s’est jamais occupé de l’avenir des constructions routières et que l’on s’aperçoit aujourd’hui, comme si on tombait des nues, que leur démolition et leur remplacement fait partie d’un entretien nécessaire.

NON. L'avenir du pont *Morandi* n'était pas sa démolition, mais plutôt celui de la ***Gronda* : plus de 70 kilomètres de galeries et viaducs (en béton armé) tout au long des hauteurs de Gênes : un projet dévastateur dans une des zones les plus fragiles de la Péninsule, comme le démontrent les éboulements et les alluvions qui frappent désormais la ville presque chaque année.**

Et les 5 milliards d'euros, ou plus, dont Benetton [3] a profité grâce à l'augmentation des tarifs autoroutiers dans tout le pays auraient pu être utilisés pour l'assainissement d'un territoire proche de l'effondrement économique.

Les 5 milliards d'euros dont Benetton a profité grâce à l'augmentation des tarifs autoroutiers auraient pu être utilisés pour l'assainissement d'un territoire proche de l'effondrement économique. Tout cela pour libérer le pont – s'il existait encore ! – d'un maximum de 20 % de son trafic.

Il n'y a pas un meilleur exemple que celui de **la privation par les Grands Projets des ressources économiques qui devraient être utilisées pour le redressement hydrogéologique du territoire et l'entretien d'infrastructures déjà existantes** et abandonnées à la détérioration incontrôlée : cela vaut pour les projets de Trains à Grand Vitesse (Turin- Lyon, mais aussi Gênes – Tortone), le Mose [4], le Brebemi (l'autoroute Brescia- Bergame -Milan, mais qui ne passe pas véritablement par Bergame), les autoroutes en construction en Lombardie et en Vénétie, le pont du détroit de Messine qui a déjà dévoré 500 millions d'euros, les gazoducs qui traversent des zones affectées par des événements sismiques presque permanents. Et ainsi de suite. Tout cela plutôt que de reconstruire les villes écroulées par négligence et de viser à l'abandon des énergies fossiles. Sans compter les opportunités de travail réel que ces ressources pourraient représenter.

Comme toujours les accusations ne se font pas attendre. "Barbares", ennemis du progrès, obscurantistes médiévaux pour tous ceux qui, au nom de la protection du territoire, de la cohabitation sociale, de la nécessité de la mise en sécurité et de la valorisation de l'existant s'opposent aux GPII en promouvant la seule modernité possible, le soin et le maintien des terres, ce qui veut aussi dire la défense de tout le pays et de la planète entière : à restituer aux soins de ceux qui l'habitent, la travaillent et la connaissent profondément.

On discute de tout cela prisonniers d'un éternel présent, sans passé ni futur, comme si tout devait fonctionner toujours de la même manière, tandis que l'on sait – ou que l'on devrait savoir – que dans deux ou trois décennies –si on veut survivre aux changements climatiques qui incombent – nous serons obligés, bon gré mal gré, de changer radicalement nos styles de vie (techniques agricoles, utilisation des sols, alimentation, moyens de transports, etc.). Disant adieux au pont *Morandi*, à non reconstruire, et à la *Gronda*, à non réaliser.

Article paru sur « Il Manifesto » du 19 août 2018 et sur <http://italia.cadtm.org/grandi-opere-no-grazie/>

*Traduction de Chiara Filoni  
Relecture de Rémi Vilain*