

Communiqué de presse - Les enseignements de la tragédie du viaduc de Gênes, largement imputable aux contraintes de l'UE.

En réaction à l'effondrement du viaduc de Gênes, le gouvernement italien a annoncé son intention de [révoquer la concession de la société privée « Autostrade per l'Italia »](#) qui gère l'autoroute sur laquelle a eu lieu la tragédie.

Matteo Salvini, vice-président du Conseil italien et ministre de l'intérieur, [a souligné la responsabilité de l'Union européenne dans ce désastre, du fait des restrictions budgétaires continues qu'elle impose aux États-membres.](#)

Luigi Di Maio, vice-président du Conseil italien lui aussi, a pointé du doigt la responsabilité de la société autoroutière dans le manque d'entretien du pont ainsi que son opacité et son avidité puisque les péages, élevés, facturés aux automobilistes procurent de confortables revenus qui ne sont pratiquement pas taxés grâce à un montage d'optimisation fiscale via le Luxembourg. Il a aussi souligné l'absurdité des injonctions européennes qui exigent de privatiser la gestion de ce type d'infrastructure, en situation de monopole, alors qu'il est au contraire impératif que l'État les contrôle au plus près pour des raisons de sécurité.

La tragédie du viaduc de Gênes ainsi que la réaction justifiée du gouvernement italien ont soudain rendu muets les partisans acharnés de la construction européenne et des traités européens qui exigent de tous les États-membres qu'ils se dessaisissent progressivement de leurs services publics en les vendant à des sociétés privées prétendument plus efficaces alors que leur seul objectif est de dégager toujours plus de profit.

Ces événements justifient pleinement *a posteriori* l'actuelle campagne d'affichage que l'Union populaire républicaine (UPR) a lancée dans toute la France pour demander la renationalisation de la gestion des autoroutes françaises.

Car, **à l'instar de ce qui se passe en Italie, les infrastructures routières françaises se trouvent dans une situation de plus en plus précaire sous le double effet des privatisations, et des restrictions budgétaires massives imposées par notre appartenance à l'Union européenne et à l'euro, qui condamne la France à une austérité sans fin.**

Un [rapport](#), remis mi-juillet 2018 au ministre de la Transition écologique et solidaire et à la ministre des Transports, a révélé au grand jour **l'état alarmant du réseau routier et autoroutier français**. Sur les 12 000 kilomètres non (encore) concédées par l'État, 17% du réseau est très endommagé, 36% moyennement endommagé. En outre, [30% des 12 000 ponts nécessitent des réparations](#), et même [7% de nos ponts présentent à terme un risque d'effondrement](#). L'investissement de l'État, d'environ 666 millions d'euros sur les 10 dernières années, est jugé très insuffisant au regard du besoin d'environ **1 milliard par an** estimé par le rapport d'audit.

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que ce rapport a été rendu public par des deux ministres pour prendre l'opinion à témoin afin de faire pression sur Bercy. Car le ministère des finances ne cesse de réduire les crédits budgétaires, à la demande de l'Élysée et de Matignon, afin de respecter les exigences de Bruxelles.

Il y a donc bien une relation de cause à effet entre l'appartenance de la France à l'UE et à l'euro et la dégradation continue de l'ensemble des services publics, y compris au risque de provoquer des catastrophes mortelles, comparables à ce qui vient de se produire à Gênes.

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro~~
annonçant cette statistique ahurissante : **7% des ponts du réseau routier national non concédé risquent de s'effondrer (page 3)**. Ce qu'il faut lire entre les lignes, c'est que ce rapport a été rendu public par des deux ministères pour faire pression sur le ministère des finances qui ne cesse de réduire les crédits budgétaires, à la demande de l'Elysée et de Matignon, afin de respecter les exigences de Bruxelles.

Plusieurs faits divers récents comme l'[affaissement d'une partie du viaduc de l'autoroute A15](#) ou le [refus du concessionnaire de l'autoroute A8](#) d'investir dans son infrastructure, - ce qui a entraîné une baisse de la vitesse maximale autorisés à 90 km/h décidée par le préfet - , ont confirmé que le réseau français est malade.

Pire encore, le délégué interministériel à la sécurité routière, Emmanuel Barbe, a expliqué le 10 août 2018 sur RMC que [le mauvais état des routes favorise la sécurité routière](#). Comme dans l'Union soviétique en phase terminale, ces propos ubuesques d'un apparatchik lambda témoignent de la perte du sens des réalités des autorités françaises, qui préfèrent désormais faire courir des risques considérables à la population plutôt que de remettre en cause le dogme de la construction européenne. La tragédie de Gênes qui a fait au moins 39 morts, a apporté, du reste, aux explications du délégué interministériel le démenti le plus cinglant qui soit, quatre jours plus tard.

Mais il y a pire encore.

La société mère d'« Autostrade per l'Italia » qui gère le viaduc écroulé de Gênes n'est autre que le groupe [Atlantia](#) très présent en France via notamment l'exploitation des autoroutes Sanef (autoroutes du Nord et de l'Est de la France) – connues pour reverser 100% de leurs profits en dividendes aux actionnaires – et de l'aéroport de Nice. Cette dernière concession avait été obtenue des mains mêmes de Macron lorsqu'il était à Bercy. Atlantia gère aussi les aéroports de Cannes et de Saint Tropez, et a racheté en mars 2018 15% du capital de l'ex-Eurotunnel qui gère le tunnel sous la Manche. Atlantia est, enfin, l'un des deux candidats jugés sérieux pour la reprise d'Aéroports de Paris que Macron veut, justement, aussi privatiser.

Avec le recul, il apparaît ainsi que **Macron** :

- 1°) a cédé la gestion de l'aéroport de Nice à un groupe industriel, Atlantia, qui présente toutes les caractéristiques d'un rapace financier et qui porte, aujourd'hui, une responsabilité entière dans la mort d'au moins 39 personnes décédées dans l'effondrement du viaduc de Gênes qu'il avait en gestion via sa filiale « Autostrade per l'Italia »,
- 2°) a cédé la gestion de l'aéroport de Toulouse à un [mafieux chinois](#) du nom de Mike Poon, recherché dans son propre pays pour corruption,
- 3°) a conclu un [accord secret](#) – révélé par la presse – lorsqu'il était ministre de l'Économie pour accorder aux concessionnaires autoroutiers le droit d'augmenter significativement les péages.

Cela fait beaucoup. Cela fait même beaucoup trop, lorsque l'on ajoute ces agissements douteux de Macron à la longue litanie des affaires qui émaillent déjà sa courte vie politique.

Et comme si cela ne suffisait pas, Macron a eu le cynisme d'assurer au gouvernement italien que ["la France est prête à apporter tout son soutien"](#) à l'occasion de la tragédie de Gênes, alors que le même Macron ne cesse de brader des grandes infrastructures publiques au groupe Atlantia, responsable du désastre, auquel le gouvernement italien vient précisément de retirer ses concessions de service public !

CONCLUSION

Le parfum de scandale, de corruption et de cynisme qui entoure désormais la présidence de Macron doit conduire les parlementaires français à :

- interroger Macron sur ses liens exacts avec le groupe Atlantia, auquel le gouvernement italien vient de retirer sa concession de service public suite au désastre de Gênes,
- demander à Macron de retirer à ce groupe, responsable de dizaines de morts, les concessions de service public qu'il a obtenues depuis deux ans en France, en particulier les autoroutes SANEF et l'aéroport de Nice,
- interdire au groupe Atlantia de faire main basse sur les Aéroports de Paris,
- compte-tenu de la réputation controversée des sociétés de concession autoroutières en général, et des sociétés italiennes en particulier, demander à Interpol et à Tracfin d'enquêter sur tous les mouvements financiers entourant le groupe Atlantia et ses filiales, afin de vérifier s'il n'existe aucun lien mafieux ni aucun mouvement financier suspect qui pourrait expliquer la bienveillance étonnante des autorités françaises à l'égard de ce groupe italien,

- **exiger du gouvernement français qu'il présente à la nation :**
 - **d'une part un bilan précis des budgets alloués, chaque année depuis dix ans, à l'entretien du réseau routier national non concédé, dont l'état de dégradation avancée laisse désormais craindre des catastrophes comparables à celle de Gênes ;**
 - **d'autre part un bilan précis des contributions nettes versées par la France à l'Union européenne, chaque année depuis dix ans, et une estimation des sommes ainsi versées par la France, via l'UE, à des pays comme l'Ukraine et la Turquie (hors UE) ainsi qu'à la Pologne, les Pays Baltes, la Bulgarie, la Roumanie (dans l'UE).**

Cette comparaison des sommes versées ainsi par les contribuables français à leur propre sécurité d'un côté, et au financement d'États tiers où certains glorifient les Waffen-SS et nous entraînent au conflit contre la Russie de l'autre côté, sera particulièrement intéressante pour les citoyens français et révélatrice de ce que sont les véritables priorités de la camarilla qui les gouverne.

-