

Autopsie d'un assassinat, de Bernard Gantois : à mort la bagnole !



AUTOPSIE D'UN ASSASSINAT

Première partie

Ce livre¹ écrit par Bernard Gantois, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, amène le débat sur l'ensemble des libertés publiques avec en entrée les atteintes à nos libertés de conducteurs.

Chacun a pu observer, au fil du temps, les multiples contraintes administratives, techniques et commerciales que les gouvernements successifs nous ont imposées sans jamais remettre en cause celles déjà décidées. Ceci concerne les constructeurs, propriétaires, conducteurs et passagers de toutes les sortes de véhicules. Souvent mises en place par

décision de l'Union européenne qui n'a pas été créée pour cela et que nous avons majoritairement rejetée par un référendum rendu caduque par Sarkozy, ces contraintes sont relayées par les compagnies d'assurances, lesquelles n'ont pas non plus été créées pour un rôle de police administrative.

Mais tout cela est, comme toujours, présenté comme étant pour notre bien.

La crise du covid ayant montré au gouvernement que la majorité des Français obéit au doigt et à l'œil à n'importe-quel ordre arbitraire et que certains sont même demandeurs de davantage encore, celui-ci n'a pas lieu de s'imposer des limites.

Quand on prétend que ces décisions concernant les véhicules sont pour notre bien, on doit admettre que le plus souvent et jusqu'à présent, les arguments étaient plutôt objectifs. Les applications et les usages officiels et probablement officieux pratiqués ensuite le sont moins, de même que les extensions prévisibles. Mais à présent, on se demande pour quel bien l'Union européenne prétend nous imposer un enregistreur d'utilisation et un limiteur de vitesse, ce dernier pouvant s'avérer dérangent ou même dangereux. Exemple que j'ai déjà cité dans un autre article² : le système **eCall** obligatoire depuis l'an dernier sur les véhicules neufs permet de localiser le véhicule, de savoir combien de personnes se trouvent à bord et d'entendre ce qui s'y passe. Seul le SAMU se sert de cela ? Vraiment ? L'enregistreur d'utilisation ne conserverait que les données des cinq dernières secondes, vraiment ? Et jusqu'à quand ? Qu'est-ce qui garantit contre les extensions possibles et même probables de ce machin une fois son installation entrée dans les usages ? Un limiteur de **vitesse** sujet à dysfonctionnement ou piratage, empêchant de dépasser dans de bonnes conditions de sécurité un véhicule trop lent, ce serait pour notre bien, vraiment ? Et quand on aura multiplié tous ces espions devenus trop lourds ou encombrants pour une moto, pourra-t-on encore rouler à deux

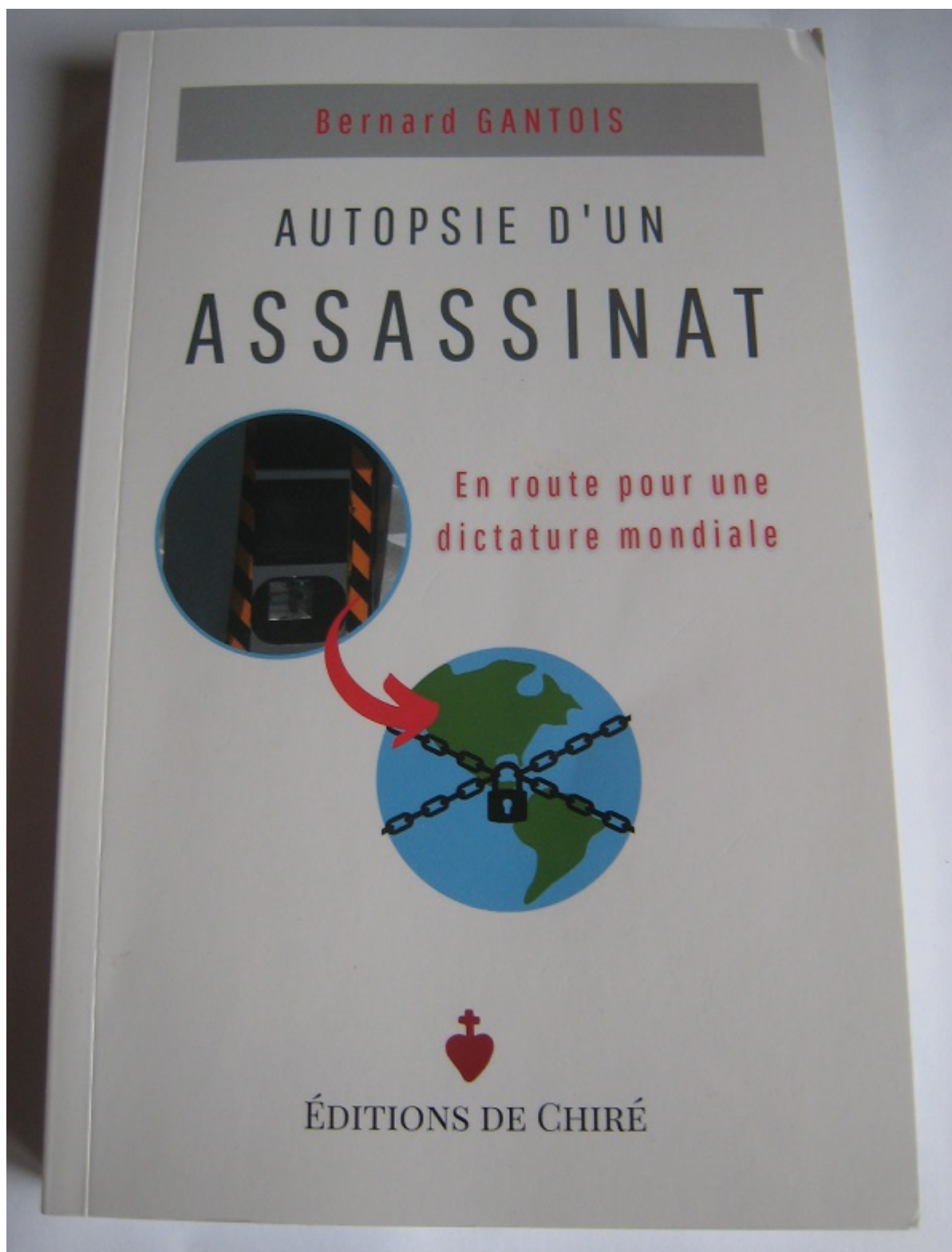
roues ?

Au fil du temps, se sont aussi multipliées les **contraintes** administratives et physiques sur la route et la réduction progressive des possibilités d'aménagement et réparations pour un non-professionnel. Voici pourquoi je garderai le plus longtemps possible ma vieille voiture comportant très peu d'électronique, aucun espion ou sonnerie intempestive, et sur laquelle je peux travailler seul pour beaucoup d'opérations d'entretien. Et cela sans me dire que j'assassine la planète à chaque fois que je tourne la clef de contact. Il faut bien admettre que conduire n'est plus un plaisir aujourd'hui comme dans les Trente Glorieuses. Si, en ce temps-là, on nous avait dit que les *ralentisseurs* pour la plupart hors-normes pousseraient comme des champignons, que nous serions comme dans les films de James Bond et que des maires écolos-dingos pourraient limiter la vitesse même sur les autoroutes passant à proximité de leur ville, nous ne l'aurions certes pas cru. Nous aurions même argumenté : les gens ne se laisseront pas faire ! Et bien si !,

Revenons au livre de Bernard Gantois : il rappelle opportunément le slogan électoral du premier candidat écologiste à l'élection présidentielle, René Dumont -qu'on ne regrette pas- lequel slogan prétendait que « **La voiture ça pue, ça pollue, ça rend con** ». Avec 1,32% des voix il retourna à ses chères études, mais le **mal écolo-dingo** était semé. On en voit le résultat aujourd'hui. N'en déplaise aux écolos, ma vieille voiture sent bon l'entretien régulier. Ensemble avec ses sœurs du même âge, elles ne polluent pas plus que la production et le non-recyclage des éoliennes, elles sont plus discrètes, servent plus souvent et désintègrent moins d'oiseaux. Et je ne suis pas plus con qu'eux, voire même beaucoup moins, me plais-je à croire.

Le développement du tramway dans les grandes villes a surtout eu pour but d'en chasser les voitures. Son occupation de grands espaces de voirie agrandie par la multiplication des

pistes cyclables, en fait peu utilisées, le stationnement payant, les zones interdites aux non-résidents et



bientôt l'interdiction généralisée de plusieurs catégories de véhicules atteignent de plus en plus leur but.

L'auteur ne cache pas que la franc-maçonnerie est à l'œuvre dans cette entreprise de restriction de la liberté de circulation, avec la complicité des syndicats gauchistes

toujours prêts à semer la révolution sous quelque forme que ce soit.

Avec le développement de la haine de soi et de tout ce qu'on réalisé nos Anciens, la procédure se développe avec l'assentiment d'un public passif ouvert à la théorie que c'est pour son bien, une fois de plus.

Le **contribuable** qui paie aussi déjà beaucoup pour sa voiture participe avec ou sans son accord au financement de cette entreprise de démolition de sa propre liberté.

Dans les années soixante-dix, les gouvernements pratiquèrent la politique de la **culpabilisation** pour faire oublier leur volonté délibérée de ne pas maintenir et développer les infrastructures routières nécessaires au succès grandissant de l'automobile. Je me souviens bien de cela puisque, jeune motard, je constatais souvent que les routes étaient déjà inadaptées à la circulation de leur époque et dangereuses pour les motos. Ainsi culpabilisa-t-on les conducteurs accusés d'être des alcooliques (cela n'a pas changé avec le petit maCrON) et d'être des fous de la vitesse. Je me souviens aussi que, jeune secouriste bénévole, j'entendais dire de source sûre que les rapports de police en cas d'accident de la circulation comportaient fréquemment la mention de défaut de maîtrise lié à une vitesse excessive, quand bien même ce critère soit le plus souvent subjectif et non mesuré.

Déjà, dans les milieux *staliniens*, il se disait que « **en contrôlant l'énergie, les transports et l'enseignement, il n'y aurait plus besoin d'élections...** Ajoutons le contrôle des médias dont la multiplication à but commercial donnant l'illusion de pluralité démocratique est à égalité entre désinformation, médiocrité culturelle et **propagande** gouvernementale, et nous obtenons la société d'aujourd'hui. Les francs-macs et les staliniens sont à l'œuvre. Les pleureuses professionnelles telles que l'inévitable et insubmersible Chantal Perrichon et le professeur Claude Got ne

sont pas oubliées dans l'ouvrage. La limitation à **80km/h** serait sortie de l'imagination liberticide sans borne de ce dernier. Comme si cela ne suffisait pas, on a vu pire depuis lors comme médecins corrompus venant faire la morale sur les plateaux de télévision.

Le but officiel de la Ligue contre la violence routière présidée par Chantal Perrichon est « **Zéro accident** », soit un résultat statistiquement impossible à atteindre et jamais vu par ailleurs. Les bateaux, les avions et même les véhicules hippomobiles chers aux écolos n'atteignent pas ce but. C'est ainsi. Puisque ce **résultat** est impossible, c'est donc que le **but** est autre, probablement défini par les sociétés discrètes et fraternelles déjà citées. On peut ajouter une curieuse contradiction dans ce domaine : lorsque j'étais enfant, on me disait qu'il fallait toujours « **traverser dans les clous** », ces anciens passages pour piétons délimités par des clous à tête large en aluminium plantés entre les pavés de voies urbaines. Aujourd'hui les piétons ont le droit de traverser quasiment n'importe-où avec priorité sur les véhicules. Encore un droit donnant l'illusion de davantage de liberté, qui est surtout, pour reprendre une expression populaire, celui de ne pas « **être dans les clous** », ce qui est bien dans l'air du temps.

Daniel Pollett

¹ Autopsie d'un assassinat, Bernard Gantois, Éditions de Chiré, 284 pages, 2020, 23€.

Sur TV-Libertés : <https://www.youtube.com/watch?v=vm0GhALe5UU>

² <https://ripostelaique.com/lempire-des-sens.html>