

LE MOUTON LIBÉRÉ



Numéro 0017

Édition du 24 mai 2019



Sommaire

A la Une : Élections européennes	P.2-3
Edito : Des youtubeurs invités à la Commission européenne	P.3
Le Billet de la Gazette	P.3
Dossier : Le Business des radars ou le racket des conducteurs	P.4-8
Le Zoom	P.9-10
Quartier Libre	P.11
Pause Café	P.12



WALLTWEET

Savez-vous que chaque vote qui ne sera pas LREM fera baisser mécaniquement le score de Macron, et qu'en dessous d'un certain seuil sa pseudo-idiologie et son mvt seront balayé ?

Ce n'est pas motivant pour aller voter ça ??
@pampidam 10:34 - 22 mai 2019

#Europeennes2019 Déséquilibre médiatique, brutalisation des manifestations, appropriation des moyens de l'Etat, implication de l'exécutif, harcèlement de la presse : je n'ai jamais vu une campagne électorale aussi injuste. Et j'ai fait plusieurs missions d'observation en Afrique.

@leonard_vincent 01:30 - 24 mai 2019

ÉLECTIONS EUROPÉENNES

Ce dimanche 26 mai aura lieu le vote pour les élections européennes.

Tout d'abord, nous allons nous intéresser au rôle qu'auront les futurs députés européens, avant de parler des 34 choix que nous avons et de comment se sont déroulées les campagnes.

Le parlement européen

Nous entendons parler sans cesse de la grande responsabilité que nous avons en tant que citoyen, de l'enjeu crucial de ces élections. Mais concrètement c'est quoi le parlement européen et quel sera le rôle de nos députés européens?

Les 74 députés qui seront élus, auront un mandat de 5 ans durant lequel ils auront un rôle législatif. Ils voteront les lois européennes.

Le Parlement européen est l'un des deux législateurs à l'échelle européenne, avec le Conseil des ministres de l'Union européenne.

Ces deux institutions examinent, rejettent ou adoptent les lois européennes. Cependant ils n'ont pas le pouvoir de proposer une loi, seule la commission européenne (qui n'est pas élue par les citoyens) le peut.

Le parlement s'occupe donc de sujets tels que l'écologie, l'agriculture, le quotidien des européens. Mais tout ce qui concerne des sujets tel que la politique économique, le parlement n'a qu'un rôle consultatif, sans possibilité de modifier les textes.

Cela ressemble encore à un simulacre de démocratie, on vote pour des représentants qui n'ont pas vraiment leur mot à dire..

Pourquoi certains électeurs pourraient ne pas pouvoir voter?

La mise en place d'un Répertoire électoral unique (REU) depuis le 1er janvier 2019 entraîne des couacs dans

certaines communes, comme des problèmes d'état-civil ou des électeurs non-inscrits.

Ce REU, coordonné par l'Insee, permettrait de mettre à jour quotidiennement ceux qui s'inscrivent sur les listes électorales, et à l'inverse ceux qui en sont radiés. Mais ce système peinerait à se synchroniser avec les listes "historiques" des mairies.

Certains électeurs pourraient ne pas pouvoir voter aux élections européennes, ce qui risque de causer de gros soucis de "légitimité" si tous les électeurs ne peuvent pas faire valoir leur droit de vote.

Une campagne aux couleurs d'opposition

Les Français ont pu assister depuis des semaines à une campagne européenne qui ressemble plus à une bataille idéologique qu'une réelle campagne avec de vraies propositions et projets.

Chaque "grand" parti se tirant dans les pattes et essayant de rassembler avec un seul mot d'ordre : "Votez pour nous car il ne faut pas voter pour eux..."

Un système très "populiste" mis en œuvre par ceux qui critiquent ce même mot.

D'un coté le parti majoritaire tente de rejouer les élections présidentielles en concentrant toute son énergie contre le rassemblement national.

Le parti de JL Mélenchon tente de se faire une place en mettant sur la place publique la politique catastrophique de la majorité ainsi que l'horrible extrémisme de M. Le Pen, et en essayant de se positionner en "messie, sauveur de tous".

Les autres anciens partis tels que le

PS, les Républicains tentent de garder la tête hors de l'eau avec les mêmes arguments que les autres : "Ne votez pas pour les extrêmes ni pour Macron".

Les 30 autres partis sont déjà hors jeu avant même que la partie a commencé car très peu médiatisé.

Et en observant cette guerre d'opposition de loin, on se rend bien vite compte que :

- petit 1 : les médias comme pour les présidentielles décident de nous "imposer" les partis que eux ont choisis.

- petit 2 : tous ces anciens partis ne se soucient pas encore une fois des citoyens mais simplement d'eux même.

Les programmes

Tous les électeurs ont reçu les "programmes" des partis. Une réception bien tardive pour beaucoup, puisque ceux-ci ont été réceptionnés à moins d'une semaine de l'élection. Mais quand on voit le peu de contenu, on se dit qu'en 1h on a largement le temps d'en faire le tour.

Non seulement, tout comme dans les médias, une dizaine de partis sont représentés, mais le plus incroyable c'est que tout comme lors des débats télévisés il n'y a rien de concret.

Entre les : "nous allons changer l'Europe" (ce qui est totalement faux si on se réfère à la première partie de cet article, puisque non le parlement européen n'a pas vraiment le pouvoir de le faire...) et les " fin de Macron " (comme si ce vote allait rejouer la présidentielle de 2017), encore une fois rien, que du papier utilisé pour ne rien dire et quand la plupart ne mettent en avant que le coté écologique de leur politique, il y a de quoi doucement sourire..

Un vote inutile ?

Il y a de quoi se poser la question quand on sait le pouvoir du parlement européen, le fait que cela ne changera rien aux problèmes politiques que rencontre actuellement notre pays.

Cependant, la réponse est non, car en effet ce vote est important car non seulement il est temps que les citoyens reprennent leur "pouvoir décisionnel" car rappelons-le le fait de voter est un droit mais c'est surtout le seul moyen de s'exprimer sur la politique.

Mais ce vote permettra aussi au gouvernement actuel de voir si le peuple est d'accord ou non avec la politique actuelle, et cela vaut pour tous les partis d'ailleurs.

Certains diront qu'au vu des choix il vaut mieux s'abstenir car oui en effet "les mêmes joueurs jouent encore", mais l'abstention n'étant pas prise en compte cela revient à leur donner gracieusement notre pouvoir décisionnel.

Ce vote n'est pas une fin en soi, et il y aura de nombreux autres possibili-

tés de se faire entendre, comme par exemple aux municipales de l'année prochaine. Mais il est un premier pas vers le retour du peuple dans la politique, car ne l'oublions pas ce mot tant dénaturé depuis des années avait un sens noble au départ : la gestion de la cité. Et comme la constitution française le dit : la souveraineté appartient au peuple, à ce dernier de la reprendre et à chacun de décider de son futur en son âme et conscience. ■

Les 34 listes candidates

- ALLIANCE JAUNE (GILETS JAUNES)
- ALLIANCE ROYALE
- ALLONS ENFANTS
- À VOIX ÉGALES
- DEBOUT LA FRANCE
- DÉCROISSANCE 2019
- DÉMOCRATIE PRÉSENTATIVE
- EUROPE DÉMOCRATIE ESPÉ-RANTO
- EUROPE ECOLOGIE LES VERTS
- EVOLUTION CITOYENNE (GILETS JAUNES)
- GÉNÉRATION ÉCOLOGIE ET MOUVEMENT ÉCOLOGISTE IN-DÉPENDANT
- GÉNÉRATION.S
- LA FRANCE INSOUMISE
- LA LIGNE CLAIRE
- LA RÉPUBLIQUE EN MARCHE
- LES OUBLIÉS DE L'EUROPE
- LES PATRIOTES
- LES RÉPUBLICAINS

- LISTE DE LA RECONQUÊTE
- LUTTE OUVRIÈRE
- MOUVEMENT POUR L'INITIA-TIVE CITOYENNE
- NEUTRE ET ACTIF
- PARTI ANIMALISTE
- PARTI COMMUNISTE
- PARTI DES CITOYENS EURO-PÉENS
- PARTI FÉDÉRALISTE EUROPÉEN
- PARTI PIRATE
- PARTI RÉVOLUTIONNAIRE COMMUNISTES
- PARTI SOCIALISTE ET PLACE PUBLIQUE
- RASSEMBLEMENT NATIONAL
- UDI
- UNION DÉMOCRATIQUE POUR LA LIBERTÉ ÉGALITÉ FRA-TERNITÉ
- UNION DES DÉMOCRATES MU-SULMANS FRANÇAIS
- UPR

Le Billet de la Gazette

Le pognon de dingue ce mot qu'il aime tant...

Alors que nous entendons notre cher Marlène parler de l'égalité femme/homme a qui veut l'en-tendre, cela n'a pas empêché la France de limiter l'ambition de la futur loi européenne sur le congé paternité.. avec comme ar-gument... le coût exorbitant que cela pourrait coûté ! Donc parler d'égalité oui mais que quand cela ne touche pas au pognon si pré-cieux...

Edito : Des youtubeurs invités par la commission européenne

Une dizaine de youtubeurs ont été invité le 24 et 25 avril dernier par la commission européenne.

Le fil d'actu (chaîne Youtube média indépendante) faisait parti des invités et a décidé d'informer son public en faisant une longue vidéo sur l'envers

du décors. Une vidéo très intéressante sans langue de bois, nous n'en dirons pas plus et nous vous laissons découvrir par vous-même. ■

Video :
ON A INFILTRE LA COMMISSION EUROPÉENNE - Le Fil d'actu

Youtube





Le Business des radars ou le racket des conducteurs

Pourquoi les départementales à 80 Km/H ? À quoi servent les radars ?

Alors que le Premier ministre Édouard Philippe se montrait inflexible sur sa mesure "phare" d'abaissement de la limitation de vitesse à 80km/h sur le réseau secondaire, c'est finalement l'aménagement de la mesure qui se profile et qui permettra aux Conseils départementaux de rétablir l'ancienne limitation de vitesse à 90 km/h.

« CE N'EST PAS LE RACKET PAR LES RADARS QUI EMPÈCHERA LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ! »

Le nombre de véhicules ne cesse d'augmenter et la circulation routière s'améliore. Les panneaux sont encore à 90 km/h. Quel était alors le vrai motif de cette nouvelle limitation de la vitesse à 80 km/h, sur les routes secondaires ? Quel est le rôle des radars ?

L'actualité

En décembre dernier, 60 % des radars ont été mis hors service dû au mouvement des Gilets jaunes, mesurant les vitesses sans pouvoir flasher ou dresser de PV. Les conducteurs se sont remis à rouler un peu plus vite : les "excès de vitesse" mesurés par ces radars ont triplé (+ 268 %).

Pourtant la sécurité routière s'est

améliorée. Par rapport à décembre 2017, il y a eu moins de blessés (-27,1%) et le nombre de tués est resté inchangé.

Beaucoup supposent qu'en mettant des radars partout, de plus en plus sophistiqués et indétectables,

nos dirigeants ont à cœur de nous protéger et d'assurer notre sécurité.

D'autres pensent aussi que l'argent sert à renforcer la sécurité routière, à payer la police ou les routes. On en est bien loin.

La face cachée de la sécurité routière

Force est de constater que c'est un business florissant, qui profite à de grandes entreprises, à l'État ainsi qu'aux dirigeants politiques.

Lorsqu'on est flashé, on alimente la cash machine la plus juteuse depuis l'invention de Las Vegas où

d'énormes entreprises privées encaissent des bénéfices gigantesques sur notre dos.

Derrière le mythe de la « sécurité grâce aux radars », le gouvernement a cassé la dynamique de ce qui avait fait le succès de

la sécurité routière depuis les années 70, au point de faire repartir à la hausse le nombre de tués sur les routes entre 2014 et 2017.

Pourquoi les autorités acceptent-elles de sacrifier ainsi notre sécurité sur les routes tout en faisant mine d'en faire une grande cause nationale ?

En réalité, la répression routière est devenue un incroyable business qui rapporte chaque année 1,8 milliard d'euros. Et l'État n'est pas le seul à profiter de ce jackpot.

Au fil des années, des dizaines d'entreprises nationales et multinationales sont parvenues à s'approprier une part grandissante de ce juteux marché.

Un business très lucratif pour certains, mais dévastateur pour les conducteurs et les familles qui perdent l'un des leurs sur la route.

La vérité sur les radars est choquante

Contrairement à ce que le gouvernement répète en boucle depuis des années, les radars n'ont jamais sauvé de vie.

Difficile à entendre, car comment soupçonner que les pouvoirs publics font de la propagande mensongère sur un sujet aussi grave ?

Les faits sont là : les chiffres fournis par l'observatoire interministériel de la sécurité routière (OISR) montrent



que le nombre de tués sur les routes baisse de façon quasi continue depuis 40 ans.

Il y a 5 fois moins de tués sur les routes aujourd'hui qu'en 1972, alors que la circulation a augmenté de près de 80 % dans le même temps. Formidable succès mais il ne doit rien aux radars.

Au contraire, la baisse de la mortalité s'est infléchie depuis leur mise en place dans l'année 2003 et la répression aveugle qui s'en est suivie. Les origines de ce recul de la mortalité routière depuis plus de 30 ans sont bien connues :

- * amélioration constante des routes et des carrefours
- * amélioration des véhicules (air-bags, ABS, aide à la conduite, port de la ceinture ...)

* campagnes de sensibilisation et de prévention efficaces

* lutte contre l'alcool au volant, répression ciblée et mesurée des conduites dangereuses

Pourtant à partir de la fin de l'année 2003, la politique de prévention routière qui avait si bien fonctionné jusque-là est progressivement abandonnée. L'État commence à investir dans les radars. Ils deviennent la pierre angulaire d'un système de répression de masse et une taxe supplémentaire qui frappent essentiellement les petits excès de vitesse.

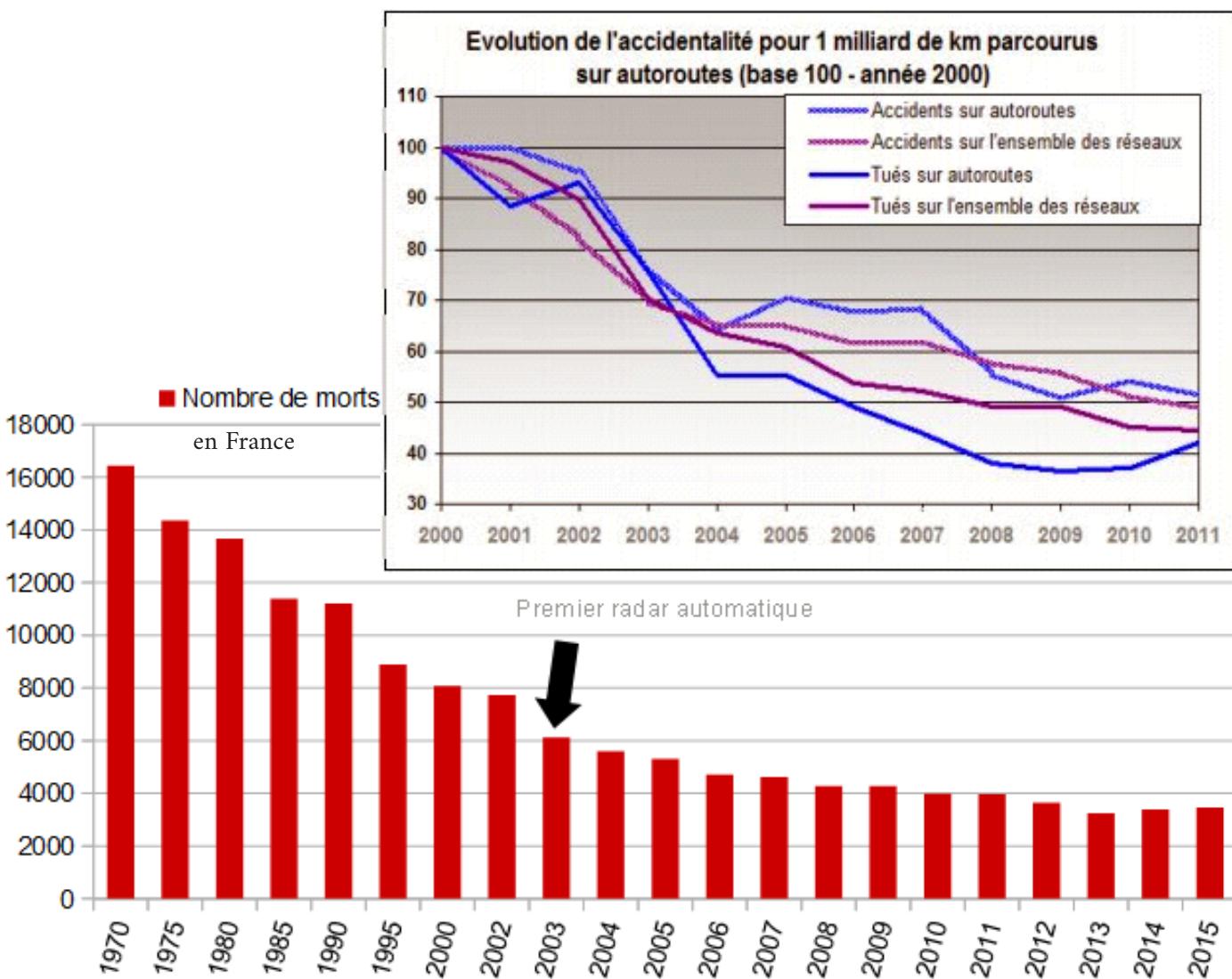
Pourtant rouler à 6 km/h au-dessus de la limite autorisée n'est pas ce qu'on peut appeler une conduire dangereuse.

Le système du « tout radar » punit aveuglément le plus grand nombre

sans réduire pour autant le nombre d'accidents ni de morts sur les routes.

15 ans après, la situation est catastrophique : les petits dépassements de vitesse représentent 96 % des retraits des points. Chaque année 218 000 personnes perdent leur permis. Environ 1/3 d'entre elles (près de 72 000) perdent leur emploi par la suite. Des VRP, des livreurs, des infirmières libérales, des médecins qui ne peuvent plus exercer.

Malgré cette hécatombe, le gouvernement s'acharne à diaboliser la vitesse. Cela permet de verbaliser les gens qui conduisent raisonnablement, et ont d'ailleurs 50 % de bonus sur leur assurance, mais qui ont le malheur de dépasser de quelques km/h la limite autorisée.



Aucun lien n'est établi entre vitesse et mortalité

C'est un réservoir gigantesque de nouvelles rentrées fiscales déguisées. Rien d'autre ne justifie cette frénésie anti-vitesse.

Si ce n'est de réelles conduites à risque, aujourd'hui encore, aucune étude scientifique avérée n'établit de lien direct entre vitesse et mortalité routière. D'ailleurs, aucune étude scientifique n'a jamais été menée en France pour vérifier le bien fondé ou l'efficacité des mesures répressives anti-vitesse prises depuis 2003. Les statistiques officielles de l'OISR tendent même à prouver que les accidents de la route n'ont rien à voir avec la vitesse.

Ex : - en 2012 : la vitesse moyenne augmente en France, pourtant le nombre de tués sur la route diminue de presque 8 %;

- entre 1998 et 2002 la mortalité diminue de 15 % alors que la vitesse moyenne de circulation augmente sur tous les types de réseaux (autoroutes, nationales et réseaux urbains) ;

- en 2003 alors que le nombre de tués sur les routes baisse de 26 % de façon « historique » juste avant l'im-

plantation des premiers radars, la vitesse de circulation reste stable cette année là.



En 2015, la vitesse moyenne a diminué, la mortalité sur les routes a augmenté de 2 %.

Pourtant le discours du gouvernement et des associations anti-vitesse qu'il subventionne à 100 % est toujours le même : à chaque fois qu'il faut justifier d'une nouvelle mesure répressive, comme l'abaissement à 80 km/h sur les routes secondaires, revient la même litanie : « 1 % de vitesse en moins c'est 4 % de morts en moins » : un dogme infondé.

La publication d'une étude d'un mathématicien indépendant qui a longtemps travaillé pour la défense nationale (« analyse critique des études sur la vitesse utilisées par la sécurité routière ») (2013) démontre clairement que cette formule ne s'appuie sur aucun fondement mathématique. (voir lien)

Mais pour le gouvernement ce dogme imprimé dans les esprits à grands coups de campagnes publicitaires est très commode : il permet de s'acharner sur les conducteurs et de faire passer le moindre dépassement de la limite autorisée pour un acte criminel.

Ce qui bien sûr légitime la multiplication débridée des radars.

Le système est bien ficelé : un impôt vitesse camouflé derrière un dogme pseudo scientifique, et l'État peut tranquillement faire fructifier le pactole des radars : et le partager avec quelques entreprises bien implantées et proches du pouvoir.

Car derrière les radars, tout un business s'est développé pour orchestrer le racket des conducteurs. ■

Un gigantesque business

Dès l'origine, le gouvernement fait appel à des sociétés privées pour mettre en place sa nouvelle politique de répression routière. Excellente affaire pour quelques entreprises triées sur le volet.

Le gouvernement leur ouvre du jour au lendemain des marchés colossaux totalement garantis.

Une situation de rente pour quelques privilégiés : beaucoup d'argent, aucun risque.

La gestion des PV

Au départ c'est ATOS, la société d'un ancien ministre des finances qui règne en maître sur ce marché pendant 12 ans. 2015 : soupçons d'entente sur ATOS, le marché change de mains. CAPGEMINI remporte le gâteau pour 4 ans. Montant du pactole : 15 millions d'euros pour cette entre-

prise dont le PDG est un proche du Président de la République.

D'autres entreprises profitent allègrement de ce jackpot : DOCAPOST

(filiale de la poste) qui achemine chaque année des dizaines de millions de PV, MORPHO (qui fabrique et entretient une bonne partie des radars



en France depuis 2003) et au fil des ans de nouvelles entreprises qui inventent en permanence de nouvelles techniques répressives toujours plus perfectionnées (PARIFEX, et VITRONIC pour les radars autonomes).

Et maintenant les sociétés font tourner les voitures – radars avec des chauffeurs au cœur de la circulation. Désormais, 4700 radars sévissent sur le territoire français (500 de plus qu'il y a 2 ans).

Les différents types de radars rapportent gros

Chaque année, ces grosses boîtes se partagent un gâteau de plus de 178 millions d'euros que le gouvernement investit pour avoir des appareils de plus en plus sophistiqués :

- radars fixes
- radars mobiles
- radars tronçons qui calculent la vitesse moyenne sur plusieurs km
- radars discriminants (capables de distinguer les poids lourds de véhicules légers)
- radars double sens qui flashent



dans les deux sens de circulation

- radars feux rouges qui vont maintenant pouvoir flasher la vitesse
- radars autonomes qui flashent jusqu'à 7500 voitures par jour
- et les radars embarqués dans les voitures qui se fondent dans le flot de la circulation.

Sans parler des dernières technologies qui arrivent chaque jour sur le marché : l'un des derniers radars mis au point est capable de flasher sur 6 files en même temps et peut même voir ce qui se passe à l'intérieur des voitures pour verbaliser par exemple le conducteur qui a mal bouclé sa ceinture ! ■



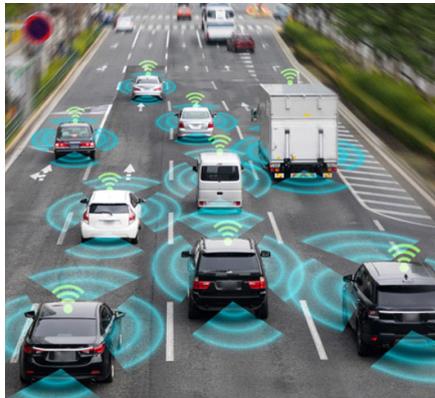
Une répression routière orchestrée pour prendre de l'argent aux conducteurs

Depuis 2017, les fabricants de radars et consort sont même allés encore plus loin pour rentabiliser au maximum les radars : pour pouvoir piéger un maximum de conducteurs à toute heure, sur n'importe quelle route, ils ont eu cette dernière idée : faire conduire les voitures-radars (celles qui flashent en toute discréction les voitures qui les dépassent ou qui les croisent) par des chauffeurs privés !

Et le gouvernement s'est empressé d'accepter ! Les premiers contrats ont été signés pour la Normandie et le système est en train de se déployer petit à petit dans toutes les régions de France. Avec à la clef, des milliards

d'euros de nouvelles recettes potentielles à se partager entre l'État, les sociétés privées et les fabricants de radars.

Encouragés par les entreprises qui exploitent les radars, les gouverne-



ments successifs ont mis en place un système de répression routière et de contrôle des citoyens à une échelle encore jamais vue.

Prospère un système où la répression est systématique, massifiée, robotisée, automatisée. Avec les voitures-radars privatisées, se profile carrément le casse du siècle.

L'État a prévu de passer de 1,5 million de PV par an à 12 millions et sacrifie notre sécurité !

Plus grave encore : en misant tout sur les radars et la répression automatique, l'État ne s'attaque pas seulement aux portefeuilles des conducteurs : il sacrifie la sécurité sur les routes.

Ces dernières années alors qu'il dépensait des centaines de millions sur l'achat et l'entretien des radars, le gouvernement a décidé de « faire des économies » en coupant dans les budgets d'entretien des routes.

Un scandale : en 7 ans le gouvernement a amputé de près d'un quart le budget alloué à l'entretien des routes nationales et départementales. C'est pourtant sur ce type

de routes qu'ont lieu 3 accidents mortels sur 4.

Combien de vies auraient pu être épargnées si l'État avait entretenu les routes au lieu de mettre de l'argent dans l'achat de nouveaux radars ? Des conducteurs sont envoyés dans le décor à cause de nids-de-poule ou de chaussées déformées. Des familles entières brisées.

Mais tout cela est laissé de côté par le gouvernement qui préfère diaboliser la vitesse ainsi que, dernièrement, les gilets jaunes en les accusant d'être responsables de la hausse de la mortalité routière en raison de la destruction des radars.

Le mot de la fin

C'en est assez de ces dérives intolérables de la répression routière qui alimentent le business des radars. Il serait grand temps que ce gouvernement inconscient cesse de sacrifier la sécurité sur les routes pour revenir à une politique de sécurité routière qui sauve vraiment des vies. ■



La ligue de défense des conducteurs

Ces éléments d'information sont fournis par la ligue de défense des conducteurs, une association qui s'évertue à alerter l'opinion publique, les médias, les hommes politiques et faire entendre la voix des conducteurs.

Ce mouvement fut créé il y a 9 ans englobant 55 000 citoyens. Ce fut le 1er grand mouvement national de résistance aux dérives de la répression routière, une association de citoyens qui ont décidé de s'organiser pour résister ensemble contre les dérives de la frénésie répressive des gouvernements successifs et pour instaurer enfin une politique de sécurité routière, juste et efficace.

Moyens d'action : les médias, manifestations, messages d'informations (newsletters). Chaque fois que le gouvernement sort une nouvelle sanction injuste envers les conducteurs, il nous trouve sur sa route !

Cette association a obtenu gain de cause à plusieurs reprises : en empêchant la généralisation du 110 sur autoroute ou encore en empêchant le retrait des panneaux de radar avec d'autres associations.

Lien de l'analyse critique des études utilisées pour la sécurité routière
https://www.liquedesconducteurs.org/images/dossier_etude_vitesse_juillet2013.pdf

LE ZOOM



L'Union européenne est en train de négocier dans notre dos un traité de la honte : le traité de libre-échange transatlantique. Ils viennent jusque dans nos bras détruire nos PME, nos fermes et nos usines.

Ce traité, nous lui avons déjà dit NON en 1996 puis en 2016 où une mobilisation d'un million de personnes avait réussi in extremis à faire reculer Bruxelles. Il y a quelques jours, l'UE a récidivé en demandant un nouveau mandat de négociation, accordé à l'unanimité sauf une voix. Ce traité sera l'un des événements européens les plus importants de ces prochaines années... Mais personne n'en parle. C'est tout notre quotidien qui s'apprête à être bouleversé, notre économie désarmée et notre environnement abandonné.

<https://www.stoptafta.com/>



Manifestant éborgné en 2016 : un CRS renvoyé aux assises, les syndicats de police montent au créneau.

Militant engagé dans les manifestations contre la loi Travail sous la présidence de François Hollande, Laurent Théron avait perdu un œil en 2016 après un tir de grenade de la police. Son affaire va être portée aux assises. Le monde policier réagit.



Metz: les sourds manifestent pour faire de la langue des signes l'égale de la langue française

Les membres de plusieurs associations de sourds et de malentendants ont manifesté devant l'Hôtel de Ville de Metz, ce lundi 20 mai, répondant à un appel national. Ils demandent une meilleure reconnaissance de la langue des signes française par son inscription dans la Constitution.

LE ZOOM



«Un point de rupture jamais atteint» : le président de SAMU-Urgences de France, François Braun, écrit au gouvernement. Il déplore notamment la «saturation des services et des personnes» dans la profession.

Après les appels de plusieurs syndicats dans le milieu hospitalier, les grèves aux urgences se sont multipliées sur le territoire français. Plusieurs rassemblements ont eu lieu le 19 mai, dont un qui s'est tenu devant l'hôtel de ville de Paris.



Pitié-Salpêtrière. Pour la justice, le tweet de Castaner n'était pas une "fake news"

Le tweet concernant la prétendue attaque de la Pitié-Salpêtrière le 1er mai a été soumis devant la loi anti-fake news. Résultat : l'information ne serait "pas dénuée de tout lien avec des faits réels" et ne constituerait pas une "fake news".

Ha bon ???!!!!... Il faut 2 dictionnaires alors : un pour la population, un autre pour les élus



Quartier Libre

NOTRE ARMÉE

Témoignage d'une personne qui a le même ressenti que plusieurs autres manifestants :

Black blocs : je voyais des reportages TV, et je les ai catalogué aussi dans la catégorie des méchants ! Forcément les médias nous le disaient ! Ils sont violents, haineux, racistes (Bizarre j'ai déjà entendu ça quelque part).

On nous disait que c'était des méchants ! Ils viennent sur les manifestations pour casser les vitrines, brûler les voitures, jeter du matériel urbain, casser du flic, taper les gens, se cacher derrière leurs banderoles pour défaire les pavés...

Et puis, au fur et à mesure des semaines, depuis presque le début du mouvement des gilets jaunes, je me suis penchée sérieusement sur la question de ces black blocs. J'ai fait des recherches, beaucoup de recherches, je me suis liée avec certains d'entre eux, par le biais des réseaux sociaux, et j'ai beaucoup parlé avec eux. La conclusion est tout à fait autre que ce que les chaînes TV nous ont formaté à croire et penser.

En fait, la plupart de ces membres sont anti capitalistes, et quand ils viennent sur les manifestations, ils ne font que casser les guichets de banques, les voitures ou magasins de luxes, fast food et autres, qui ne paient pas leurs impôts en France...

Ils sont très souvent en tête de cortège des manifestations, parapluies ouverts pour se protéger des gaz etc, et très souvent aussi, prennent ils les premiers coups.

J'ai lu beaucoup de témoignages de manifestants qui ont été protégés par ces hommes ou ces femmes, tout vêtus de noirs, cagoulés, qui les ont mis à l'abri quand ils étaient blessés, touchés par des tirs de LBD ou des grenades, orientés vers des streets medics...

J'ai lu des témoignages de personnes qui les remerciaient de leur avoir sauvé la vie, face à des charges des FO, des personnes mises à l'abri par leurs soins, quand ils suffoquaient sous les gaz, des enfants qui étaient au mauvais endroit, au mauvais moment, exfiltrés par ses membres en noirs.

Eux, contrairement aux autres, pardonnez-moi l'expression, ont des couilles ! Ils ne laissent personne derrière eux ; soudés, ils font bloc. Ils ont leurs signes de rassemblement et leurs sifflements.

Ils sont comme nous ; ils ont des métiers, des familles, des enfants, des amis, et chaque samedi, ils rejoignent les manifestations des gilets jaunes en espérant, comme nous, GJ, changer le monde et ses valeurs !

Et ce soir, j'écris ceci : honnêtement, quand je retournerai en manifestation, et si j'ai en face de moi un escadron des FO (qui est censé nous protéger) - et quelques BB, je ferai aveuglément confiance aux BB !

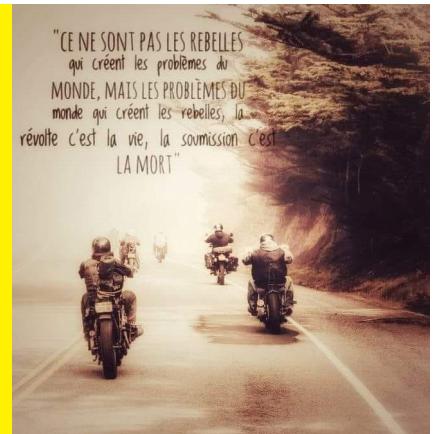
Je sais que je ne vais pas faire l'unanimité ici, en livrant mon ressenti, mais j'écris toujours avec mon cœur et mes tripes, et ce soir, je voulais leur rendre hommage...

J'embrasse tous ceux à qui j'ai parlé, ceux qui m'ont fait confiance et se sont livrés, ceux qui me font un petit coucou régulièrement : faites très attention à vous !

Pour nous écrire

Cette section est là pour vous ! Vous souhaitez partager un poème, un texte ou un chant, lancer un appel, une lettre d'amour ou exprimer à voix haute votre pensée ? N'attendez plus !

Contactez nous sur la page Facebook de la Gazette (@GazetteLeMoutonLibere), ou via l'adresse mail suivante : presse@aurismedia.fr !



Pause Café



Série littéraire "Green King" - Episode 4 - MAIN INVISIBLE

Par Damien Marrat

2 nov. 2084 à 15:15

"Notre heureux gagnant est... Monsieur Green King !"

L'annonce du présentateur résonna dans ma tête comme le bruit persistant d'un gong de bronze. Je n'avais pas joué, et pourtant voilà qu'on m'adressait la récompense du jeu en question. La foule se dispersait déjà après ça, puisque tous les espoirs de victoire venaient d'être réduits à néant en une fraction de seconde. Ce qui me laissa le champ libre afin d'atteindre l'estrade tant convoitée. Sans me précipiter, je me retrouvai devant la ligne de policiers qui se chargeaient de maintenir la sûreté des lieux. Tranquillement, je leur montrai ma carte d'identité, puis ils s'écartèrent de mon chemin, avant de refermer la zone directement après mon passage.

"Voilà l'élu du jour ! Un petit mot avant de partir pour la belle capitale?"

Peu expressif face à l'air faussement enjoué du présentateur, qui ne faisait au fond que jouer son rôle de pantin divertissant, j'entrepris de lui répondre simplement :

"C'est une vraie surprise, à voir maintenant si elle est bonne ou mauvaise."

Le présentateur éclata de rire, avant de finir son labeur par une conclusion somme toute banale, n'apportant évidemment aucune lumière à mes interrogations sous-entendues. Lorsque les spots s'éteignirent enfin, les policiers se déployèrent en nombre dans la rue, dans l'optique de renvoyer chez eux, ou dans les quartiers voisins, les derniers spectateurs restés là. Bien vite, la gare et son parvis bétonné se retrouvèrent vides de toute vie, exceptée de celle des forces de l'ordre et des organisateurs de la loterie, évidemment.

Soudain, un homme en costume noir, très austère tant par son accoutrement que par son regard, vint à ma rencontre, pendant que les techniciens rangeaient le matériel technique tout autour. Il m'expliqua la marche à suivre, me remettant les documents nécessaires à ma future expédition, et m'orienta sans plus attendre à proximité d'une ligne de train. Pendant que cet inconnu très formel m'exposait la marche à suivre, je constatai l'arrivée de deux policiers à nos côtés. Ceux-là, en fait, allaient m'escorter durant le trajet. En réalité, ils servaient plutôt à m'empêcher d'enfreindre les règles que l'on m'imposait.

"1 : tu ne parles pas aux autres passagers. 2 : si tu as besoin de quelque chose, adresse-toi d'abord à ton escorte..."

J'avais donc gagné le droit de voyager en silence. Ma foi, un raccourci restait un raccourci. Néanmoins, je me doutais bien que je n'avais pas été désigné par hasard, ici, et il me tardait logiquement de découvrir qui pouvait bien se trouver derrière tout ça. L'arrivée grinçante du TGV coupa toute réflexion sur le sujet. Je réalisai alors vraiment que Paris ne se trouvait plus qu'à deux heures de "route", à compter de maintenant. Le jeune homme curieux que j'étais avait, malgré les mystères planants au-dessus de cette aventure, hâte de découvrir cette fameuse ville. Bien sûr, je ne me faisais pas d'illusion quant à ses règles internes, toutes les grandes cités étaient devenues le monopole des puissants, il y avait peu de chance pour qu'il y trouve une place pour un microbe insignifiant tel que moi.

Le voyage fut à la fois court et long. Court factuellement, car deux heures pour parcourir une telle distance c'était en effet bien peu. Mais long, aussi, à cause du code auquel j'étais obligé de me plier, bridant ma liberté d'agir dans un train lui-même profondément ennuyeux. Il y avait malheureusement peu à dire sur les paysages divers, également, qui défilaient derrière les fenêtres, sans que personne n'y porte le moindre regard. Personnellement encadré par deux gorilles peu loquaces, je ne pouvais pas compter, non plus, sur mes compagnons pour m'aider à passer le temps.

L'arrivée à la fameuse et mal nommée Gare de Lyon fut ainsi plutôt libératrice. Les policiers posèrent mon sac et mon vélo sur le quai, avant de disparaître aussi abruptement qu'ils n'étaient apparus à Bellegarde. De nouveau paré de mes affaires, je commençai alors à naviguer en direction de la sortie la plus proche. Lorsque je vis, à quelques pas de là, une femme à la chevelure flamboyante portant une petite pancarte cartonnée, sur laquelle mon nom était inscrit en lettres capitales. Cette personne allait sans doute être capable de me révéler qui avait organisé ma venue jusqu'ici. L'idée d'être manipulé par une main invisible ne m'enchantait guère, alors autant régler cette histoire au plus vite.