

Millas : 5 enfants sont morts parce que Macron préfère donner notre argent aux étrangers

écrit par Daniel Pollett | 16 décembre 2017

CINQ ENFANTS MORTS POUR DES FINANCES MAL UTILISEES

Cinq enfants sont morts jeudi et vingt autres ont été blessés, dans un accident d'autocar scolaire à un passage à niveau. Nos pensées vont d'abord à eux tous, à leurs familles et à tous ceux qui les aiment.

Les résultats de l'enquête ne sont pas encore connus, mais l'on peut légitimement se demander comment il se fait que, encore au XXI^e siècle, il puisse se trouver plus de quinze mille passages à niveau sur notre territoire, dont un nombre indéterminé est le lieu de croisement entre des trains express régionaux et des autocars scolaires. Le passage à niveau est un archaïsme du XIX^e siècle, c'est-à-dire du temps des charrettes hippomobiles et des premières locomotives à vapeur.

Les passages à niveau les plus sûrs ont été essentiellement, jusqu'au trois quarts du XX^e siècle, ceux qui étaient actionnés par des garde-barrières rigoureux et consciencieux, desquels la mondialisation comptable du seul profit a retiré l'emploi depuis longtemps.

Bien sûr, il y a des inconscients qui franchissent les passages à niveau alors que les barrières sont abaissées, comme j'ai pu le voir moi-même, et je peux dire qu'entre savoir que cela existe et l'observer devant soi ne provoque pas du tout le même effet. **Mais le passage à niveau -non gardé tel qu'il est maintenant partout- est en lui-même source**

d'accidents. Si toutefois il peut être présomptueux de vouloir les supprimer tous, il est cependant permis de considérer qu'il devrait en exister maintenant bien moins que ce qui est. Car les véhicules concernés ne fonctionnent pas selon les mêmes règles et ne correspondent pas aux mêmes contraintes physiques et dynamiques.

Explications : le principe du véhicule automobile est d'évoluer sur une chaussée partagée avec tous et sujette à intersections, débords, aléas piétonniers et animaliers ; contrairement à cela, le train circule en toute priorité sur une voie ferrée lui étant strictement réservée dans l'espace et le temps, toute entité étant censée lui laisser le passage et se préserver de lui en toute circonstance ; le train n'a pas à être soumis à d'autres aléas que ceux de la météo et des contraintes techniques propres au chemin de fer.

Le véhicule automobile a un poids limité par le Code de la Route ; il doit adhérer à la chaussée (pneu sur bitume) afin d'assurer sa stabilité, son accélération et son freinage ; ceci est notamment garant de son arrêt sur une relativement faible distance, d'autant plus que son conducteur est censé rester maître du véhicule. Le train a un poids uniquement limité par les contraintes techniques propres au chemin de fer et bien plus important que celui des véhicules routiers ; il ne doit pas adhérer à la voie ferrée (roue métal sur rail métal) essentiellement sous peine de ne pouvoir démarrer vu son poids considérable, mais aussi d'user prématurément et en nombre important les éléments qui seraient les moins durs ; c'est pour cela qu'une personne seule peut suffire à pousser un wagon vide (mais c'est interdit) ; ceci apporte l'inconvénient que le train s'arrête sur une grande distance, au vu de son poids et de sa faible adhérence sur la voie ferrée ; mais comme il n'est pas censé rencontrer d'obstacle, cet inconvénient inévitable est plutôt relatif dans les circonstances ordinaires qui sont heureusement le quotidien.

Ce n'est pas le cas quand un véhicule routier se trouve sur un

passage à niveau lorsqu'un train arrive ; même s'il roule relativement doucement, la distance d'arrêt du train est de loin bien plus importante que celle du véhicule routier et l'impact est d'autant plus violent que le train est lourd -et non pas forcément que sa vitesse soit importante.

Ajoutons encore que le train est conduit par un professionnel dont la moindre défaillance -vigilance, non respect d'un signal ou autre- entraîne l'arrêt d'urgence automatique et sans appel, ce qui n'est pas le cas du véhicule routier.

Voilà pourquoi il ne devrait plus aujourd'hui exister de passages à niveau qu'à l'intersection de voies routières et ferrées secondaires, au trafic restreint, dans des endroits à la meilleure visibilité, non utilisées pour des transports d'écoliers ou de marchandises lourdes et en nombre... on pourrait peut-être ajouter ici des critères.

On nous dit que le remplacement d'un passage à niveau par un souterrain ou autre coûte cinq millions d'euros, que cela demande du temps... Cela demande surtout le temps que les décideurs sortent de leur léthargie et de leurs préoccupations électorales à court terme, quant aux cinq millions d'euros... on aurait pu les trouver, pour l'endroit de l'accident comme ailleurs, dans les trois milliards que la France prête à la Côte d'Ivoire pour le métro d'Abidjan, dans les milliards engloutis dans la « politique de la ville » qui en retour nous apporte toujours plus de dégâts et d'horreurs, dans les millions distribués aux associations gauchistes, dans les millions dépensés pour acheter des hôtels pour les envahisseurs... alors que l'on multiplie les techniques pour empêcher les SDF -qui sont quasiment tous des FDS- de dormir sur la voie publique. Rien que trois milliards divisés par cinq millions, cela ferait 600 passages à niveau supprimés, on peut même supposer que le passage à niveau lieu de l'accident de jeudi aurait pu être inclus dans ce calcul si la priorité était donnée aux passages de cars scolaires... alors avec tout le reste ci-dessus énuméré, il ne devrait effectivement plus exister que des passages à niveau à la dangerosité très

restreinte.

Mais cela serait, bien sûr, décidé par un gouvernement de patriotes et organisé par des administrations libérées de tous ces parasites gauchistes qui y pullulent. Donc, ce n'est pas demain que nos enfants seront transportés dans les conditions qu'une nation civilisée, une société technologique et des dirigeants responsables devraient assurer. Cela fait partie du « kit complet » dont je parlais dans mon précédent article. Qui a voté pour Macron a voté contre nos enfants.