

Chronique de Politique Intérieure : C.P.I. N°157 :

Vendredi 21 Octobre 2016,
(La prochaine est prévue pour le Vendredi 28 Octobre)

INCIPIT PERMANENT :
La Politique Intérieure a pour buts :

- 1) De conformer le Territoire, par des infrastructures adaptées, aux besoins économiques et sociaux, comme aux nécessités de sa défense, dans le respect de sa diversité et de la Nature de la Création.
- 2) De veiller au respect par tous, en tous lieux et en tout temps du DROIT FONDAMENTAL, condition de « l'état de droit », donc du règne de la JUSTICE vraie, laquelle ne sort que très rarement des tribunaux "républicains". Ces structures faisant appliquer, sur ordre, le droit de l'état totalitaire, *devenu tyrannique*, comme prévu par la Rhétorique de PLATON, à *force de violations de sa LOI FONDAMENTALE*.
- 3) De conformer l'ensemble des comportements de tous et de chacun à la LOI NATURELLE en ce qu'elle donne et garantit la VIE sur Terre, notamment par le respect des 10 commandements du décalogue dans l'une de leurs trois versions, éventuellement consolidées.
- 4) L'EDUCATION NATIONALE sectaire, totalitaire, et depuis 2011 carrément dépravée, doit être supprimée. Les diplômés privés attestent seuls de la transmission des milliers d'années de Savoirs et d'expériences authentiques dans tous les domaines. Cette transmission doit être complète autant que faire se peut, selon les niveaux, à chaque génération suivante. L'État peut délivrer des diplômes de contrôles publics des résultats dans un but de valorisation supplémentaire des titulaires, impétrants, candidats, étudiants... Mais c'est tout !
- 5) De faire respecter, sur nos 11 millions de Km2 de territoire, la Chrétienté offrant au monde la plus belle civilisation, celle de la France de CLOVIS et de LOUIS XIII, consacrée par eux au Sacré-Cœur de Jésus-Christ puis à la Sainte Vierge MARIE, Sanctuaire de la Couronne d'épines en la Sainte-Chapelle de Paris et de reliques parmi les plus précieuses de, et pour, l'Humanité.
- 6) De veiller à la santé publique par l'enseignement de l'hygiène et la prévention physique des risques les plus graves connus historiquement, interdisant de nuire à la santé de quiconque, si peu que ce soit.
- 7) Respecter tous, partout, et toujours le principe de DROIT FONDAMENTAL : "**D'abord, ne pas nuire**" (Primum non nocere) !

Vous êtes sur l'antenne de "La VOIX du SILENCE"...

Les Français Chrétiens parlent à tous les Français de souche et aux assimilés sincèrement, à tous les Européens de même, et à tous les habitants de bonne foi du monde entier !

Les démons de Satan sont lâchés sur la France qu'ils ravagent de leurs vices, de leurs pillages, de leurs assassinats. Ils sont partout, à tous les postes, dans toutes les fonctions, dans tous les trafics et tous les crimes.

Avec toute la hauteur de vue et le recul maximal possiblement atteignables avec mes maigres moyens matériels, pauvreté qui est aussi celle de "Radio-Silence" elle-même,

Je vais vous parler aujourd'hui de :

Vous appréciez mon travail depuis des années ?

Voici le moyen de répondre à mon APPEL d'URGENCE à l'AIDE.

CLIQUEZ ! SVP.

<https://www.paypal.me/LMDM>

J'ai reçu 0,28 € à titre de validation de mon compte bancaire par Google Addsense pour leurs pubs (1) !

A ce jour, vous avez cliqué ou envoyé à hauteur de 376,53 € nets, reçus pour les deux chroniques réunies : MERCI !

Restent me manquer : -13.350,00 + 376,81 = -12.973,19 € : très Très Très URGENT !

« FACTEURS IMPORTANTS DE L'ÉQUATION DES TRANSPORTS !... »

Le transport des personnes et des biens est une nécessité. Sans aucun transport, aucun travail situé à une distance de plus de trois kilomètres à pieds du domicile n'est, généralement, possible. Déjà, cela représenterait 1h30 le matin et autant le soir ! Depuis des milliers d'années, l'humain à tenter de rendre le transport plus commode, plus rapide, moins fatigant... De nos jours, la circulation générale publique superpose les moyens aériens aux moyens, maritimes et terrestres routiers et ferroviaires. Nous en distinguerons les avantages et les inconvénients qui nous paraissent importants.

Tout d'abord la Circulation Aérienne Publique (C.A.P.). Cette circulation ne nécessite que très peu d'emprise au sol ce qui constitue un premier avantage environnemental énorme sur les anciens moyens de transports terrestres. L'État a créé une administration spécifique avec à sa tête la D.G.A.C. (Direction Générale de l'Aviation Civile) qui établit, évidemment, toute une réglementation destinée à ordonner cette circulation générale. Hélas, elle l'a surtout rendue ultra-complicquée, difficile, onéreuse, et propice à maintes rentes et corruptions inadmissibles. Ensuite, depuis 1981, l'Armée s'est approprié tout l'espace aérien du sol ou du niveau mer (AMSL) à 1.500 pieds d'altitude (Env. 500 mètres républicains). Ensuite, au-dessus, des strates de circulation de 500 pieds d'épaisseurs séparent les circulations aériennes globalement orientées vers l'OUEST de celles vers l'EST pour les vols à vue (VFR). A partir de 3.000 pieds, et toujours suivant la même règle, les niveaux de vols sont alternés de 1.000 pieds en mille pieds pour les vols aux instruments (IFR). Une règle imbécile en France, mais beaucoup plus sensée aux USA, interdit le survol des aéroports, et oblige à descendre en-dessous des pentes empruntées par les avions aux décollages et atterrissages à moins d'environ 15 Nautiques (Nautical Miles) des pistes !! Sinon, des altitudes très élevées sont obligatoires, différentes selon les zones aéroportuaires. Le survol des agglomérations exige également des altitudes d'autant plus hautes que leurs emprises au sol sont importantes, toujours en respectant toutes les autres limites ! Des zones à réglementations spéciales faisant tout varier ponctuellement suivant des NOTAMS (Notifications officielles) et d'autres à Pénétrations interdites (Zones P) du sol à des niveaux très élevés compliquent encore le jeu. Résultat : le privilège du pilote d'avion, qui figure sur ma licence, de voler en droite ligne de son point de départ à son point d'arrivée est réduit à presque zéro... La nécessité d'emprunter des niveaux de vol (Flights Levels) à des vitesses réglementées compliquent tellement la tâche que le recours à des instruments de plus en plus sophistiqués n'arrange pas toujours les affaires.

C'est ainsi que les erreurs de cap, les routes sol fantaisistes, les altitudes recherchées toujours plus hautes, les exigences de sécurité tatillonnes, provoquent des accidents en nombre croissant depuis deux décennies que l'on ne connaissait pas il y a encore 30 ou 35 ans. C'est ainsi qu'un avion de ligne venant de décoller fut contraint de larguer tout son carburant sur la forêt domaniale historique de Fontainebleau avant d'être autorisé à ré-atterrir, ceci il y a quelques semaines, causant de graves dommages à cet environnement forestier essentiel. Un autre de la compagnie AIR ASIA X, un AIRBUS qui décolla de SYDNEY (Australie) le 10 Mars 2015 à destination de KUALA LUMPUR (Indonésie) ne réussit après maintes erreurs de navigation qu'à atterrir à MELBOURNE !... Le pilote s'était emmêlé dans la programmation de sa Longitude (G) de départ. Pourtant on a toujours le choix d'utiliser les différentes sortes de navigations possibles : inertielle, GPS, Radio-NAV, cap et Course (HDG ou CRS) manuels... La formation insuffisante de ces actuels chauffeurs de bus aériens est devenue très insuffisante comparée à la VRAIE formation de PILOTE d'AVION que nous recevions avant les années 85-95 et suivantes...

Le voyage aérien est donc devenu trop technique, trop réglementé, trop cher. Il est aussi victime, en sus, de la fin de l'apprentissage du vrai pilotage manuel qui coûte la vie à des milliers de passagers annuellement ce qui constitue un crime des Compagnies aériennes impardonnable. Rappelons-nous le vol AF447, crashé dans l'Atlantique après plusieurs "loopings"...

Par contre, quand le transport aérien fonctionne bien, il est devenu ultra-rapide. Une heure de vol maxi de Pau à Paris c'est quand même formidable et, en plus, cela n'encombre ni ne pollue le sol, la respiration animale et humaine, alimentant par retombées d'un peu de CO2 les besoins des végétaux qui nous restituent, en-dessous de 2000 pieds, d'autant plus d'oxygène !

Notons que le transport de fret par air est forcément limité en masse et donc plus onéreux que par les moyens terrestres ou maritimes classiques.

En matière de transports terrestres de personnes et de biens, il nous faut distinguer, les ferroviaires, les routiers, et les fluviaux que nous n'aurons pas la place d'évoquer ici cette fois.

Voyons d'abord le ferroviaire.

Cette circulation, au contraire de l'aérienne, provoque une réservation du territoire entièrement dédiée de l'ordre d'environ 300 km², soit environ 75 aérodromes moyens selon mes rapides calculs,

pour une ligne TGV Paris - IRUN de 900 km environ (x 1,3 fois pour tenir compte des sinuosités sur la ligne droite orthodromique) et sur une largeur de 250 mètres au moins. Comme il y a environ 400 aérodromes de toutes tailles en France, cela veut dire qu'avec 5 lignes TGV distinctes, on dépasse la totalité des emprises au sol de tous nos aérodromes. En plus, il y a les très nombreuses emprises occupées par les lignes de trains classiques et secondaires, voire locales. L'impact sur le territoire métropolitain est donc important pour le ferroviaire.

Par contre, la circulation des trains de tous types permet le transport en permanence de centaines de milliers de personnes, là où les avions ne tiennent en l'air que 20.000 personnes en permanence au-dessus de l'Atlantique par exemple, et autant en France métropolitaine. Le ferroviaire est donc plus populaire que l'aérien et au total moins cher, moins technologiquement exigeant parce que moins sophistiqué. Le ferroviaire emploie cependant bien plus de personnes dans beaucoup de spécialités techniques. Au total, économiquement et socialement le ferroviaire occupe et procure beaucoup plus d'emplois que l'aérien dans des transports de proximité principalement mais aussi sur de grandes lignes concurrençant alors l'aérien (TGV et LGV).

Le transport ferroviaire est cependant extrêmement lourd financièrement parce que lourd en investissements et en fonctionnements. C'est ainsi que la LGV TOURS-BORDEAUX seulement est déjà en faillite potentielle avant même de travailler, pouvait constater Capital.fr le 14 octobre 2015. L'État français a bradé presque toutes les lignes secondaires comme aucun Pays européen. Nous en reparlerons, faute de place ici...

Outre ses avantages, mais aussi ses coûts économiques, le ferroviaire est dangereux. Tout abandon de l'entretien et de la surveillance des voies ferrées provoque des accidents, comme celui de Brétigny dû officiellement à un délabrement jamais vu de ces voies, selon les experts rapporté par LE PARISIEN du 6 Juillet 2014 ! Personnellement, je préfère de loin mes ailes pour foncer à 400 ou 700 km/h de moyenne en l'air du départ à l'arrivée, plutôt qu'à 350 km/h en vitesse de pointe en TGV sur des rails où le moindre défaut d'alignement ou une rupture peut nous envoyer dans les champs ou dans les murs d'un virage... sans ceinture de sécurité !?

Le train est surtout un moyen de transport du fret très important, très avantageux économiquement et... militairement. Transporter des chars, des canons, du carburant, discrètement ou en trains blindés offre d'énormes possibilités tactiques. On se souvient facilement de la "bataille du rail" portée à l'écran par René CLEMENT avec des trains allemands réels, récupérés. De toute façon, si transporter des marchandises par le train est aussi avantageux économiquement que de le faire par des cargos sur les mers, il est bien plus rapide. Le train peut rouler à des 100 km/h et plus tandis que le cargo chemine à 8 Nœuds (15 km/h). C'est ainsi que j'apprenais Lundi dernier par LesEchos.fr que la Chine compte expédier dès 2020 ses marchandises jusqu'à Lyon, via Paris, Bruxelles, Berlin, Moscou, Ekaterinbourg, Omsk, Novossibirsk, Tomsk, Irkoutsk, Chita, et ce depuis Hong-Kong, Xiamen, Shanghai, Tianjin, Dalian, et Manzhouli. Il est à parier que si les pays de notre ex-Indochine s'y intéressent, le trafic viendra de Bangkok, Phnom-Penh, Saïgon, Luang Prabang, Vien Tiane et Hanoï ! Tout le monde parle de "la nouvelle route de la soie" avec cette gigantesque ligne ferroviaire AURASIATIQUE. C'est une incroyable poussée géopolitique et géoéconomique. A MINIMA, il s'agit de toute façon d'une excellente diversification de la route habituelle par la Mer de Chine, l'Océan Indien, la Mer Rouge, puis la Méditerranée, et l'Atlantique prolongé par la Mer du Nord et la Baltique... Surtout que l'Océan glacial Arctique n'est pas prêt de se réchauffer. Ses glaces ont augmenté d'un tiers de superficie soit 1,5 millions de km² (3 fois la France métro) en... trois semaines dernières ! L'Hiver va être RUDE, disent, je crois avec raison, les météorologues Russes...

Voyons ensuite le transport routier.

Le plus ancien, il grava sur le territoire de multiples chemins, avenues, voies, routes, et enfin autoroutes qui impactèrent une partie bien plus importante que le ferroviaire ne l'a jamais fait. C'est justement pour éviter le *zébrage* intempestif du territoire que les principales voies ferrées ont suivies les principales routes empruntées depuis des milliers d'années. Le réseau routier français était connu dans les années cinquante comme le plus complet, le plus long, le mieux équipé et signalé du monde, structuré en chemins vicinaux, routes départementales et nationales ! Ce n'est pas pour rien que nous avons su équiper de routes secondaires et de routes nationales tous les Pays que nous avons pris en charge dans le cadre du mandat de la SDN ! J'ai sous les yeux la carte d'Indochine où je vois réalisées les voies ferrées à côtés des routes baptisées "coloniales" du Golfe du SIAM à celui du TONKIN en logeant fièrement la MER de CHINE, reliant BANGKOK à HANOÏ, via PHNOM PENH, SAÏGON et HUE, prolongées jusqu'aux frontières de la Chine à LAO KAY et CAO BANG ! Voilà du "bel ouvrage". Ce n'est pas pour rien non plus, que Charles TRENET chanta longtemps sa fameuse "Nationale 7". J'ai connu le temps, avant 68, où la première autoroute partant de Paris vers le SUD s'arrêtait à AVALLON, obligeant à reprendre alors la RN7 jusqu'à MARSEILLE. Un concours fut organisé au sein de la population française pour lui trouver un nom une fois fini et ce fut : "Autoroute du Soleil". Je trouve dommage que son nom est quelque peu disparu au bénéfice d'une nomenclature administrative française (doublée de la très vexatoire "européenne"), à laquelle, justement, on avait voulu échapper enfin il y a quelques décennies.

De nos jours, le transport routier, parce qu'il est libre, ce que les fonctionnaires et leurs maîtres idéologues ne supportent plus, est l'objet d'une dictature et d'un asservissement financier unique au monde. Je lisais hier sur réinformation.tv [cet entretien](#) entre Armel JOUBERT DES OUCHES et Bernard DARNICHE, pilote de courses aux très nombreux titres, ancien membre du Comité Directeur de la FFSA (Féd. Frsè du Sport Automobile), qui lâcha CHIRAC après sa décision de prolonger les péages sur les Autoroutes au-delà de la fin des concessions en violation de la parole donnée par DE GAULLE. Je rappelle personnellement que CHIRAC, trouvant ce dossier sur son bureau de Matignon en 1986 à sa prise de fonctions a déclaré : " *Les Français ont pris l'habitude de payer, qu'ils continuent donc* "... DARNICHE ne mâche pas ses mots : " *la répression routière est aujourd'hui, en France, TOTALITAIRE* ". J'ajoute que l'ayant dit déjà de nombreuses fois avant lui, elle est organisée par des totalitaires ! " *On vit dans une caserne ! Ils sont dans les arbres, derrière les ponts !* " s'écrie DARNICHE. En plus, il rappelle ce fait très grave que 60.000 conducteurs perdent leur emploi par épuisement des points sans que pourtant ils n'aient commis de dommages dans des accidents. C'est là l'un des aspects de la dictature totalitaire d'un État à la fois Juge et Partie qui édicte, seul, des règles, les applique ensuite pour racketter et nuire à la population. En toute Justice, il devrait y avoir des JUGES VRAIS, INTELLIGENTS, NEUTRES, IMPARTIAUX, TRAVAILLEURS, et surtout RESPONSABLES DEVANT LEURS ELECTEURS ! Ces Juges-là devraient exiger la preuve de l'intention de commettre une contravention à un texte légitime et ne condamner qu'à indemniser les victimes éventuelles, en l'absence desquelles, aucune condamnation ne devrait peser sur les accusés du fait de la VRAIE Justice.

La LIGUE DES CONDUCTEURS [actionne en ce moment les députés](#) pour qu'ils refusent l'extension du RACKET des radars dans le budget 2017 ! De son côté, l'Association "40 Millions d'Automobilistes" a réalisé un reportage des plus intéressants en Angleterre qui démontre qu'au contraire de ce Royaume où "la Guerre aux Automobilistes a pris fin", en France [Le BANDIT MABCHOT routier rapporte plus de 800 millions d'euros à l'État](#) soit plus du double de ce que ne supportent déjà que difficilement les insulaires. Et l'État français veut encore porter la somme à 1,3 Milliards en 2017 et années suivantes !

Ma conclusion générale du jour :

L'ETAT RIPOUXBLICAIN français s'est désintéressé de son travail historique, économique, social, culturel, structurel et environnemental de manière inversement proportionnel à son grossissement propre. Tel un cancer monstrueux, il ne vit désormais plus que pour lui-même, abandonnant progressivement les routes, les voies ferrées, les localités, les départements, les régions, les aéroports, les monuments, etc. Bref, l'État abandonne tout ce qui peut servir la population pour ne plus se préoccuper que de ses 7,5 millions de clients, soldats et fonctionnaires. Ivres de dictature tutélaire, ces SHADOCKS privent les pompés de toute LIBERTE. Ils travaillent en permanence à les brancher obligatoirement sur le circuit d'alimentation du monstre, pour le monstre, via de plus en plus nombreuses métastases. Pendant ce temps, les Chinois se dotent du train eurasiatique pour débarquer à Paris en conquérants économiques et peut-être militaires au cas de IIIème guerre mondiale.

Notez que je compte vous délivrer prochainement un dossier sur la géopolitique de cette période d'avant-guerre que nous vivons en ce moment et qui paraît s'avancer à un cheveu de nos têtes à des gens aussi informés que Georges BUSH père et GORBATCHEV qui tirent en ce moment la sonnette d'alarme !

Préparez-vous à devoir survivre et si vous en avez encore l'âge, à résister.

LMDM

Annexes :

1) Malgré 51263 pages vues, je n'ai rien reçu, sauf dernièrement 0,28 € pour valider un compte bancaire, de GOOGLE ADDSENSE pour leurs pubs sur mon blog depuis des années malgré, selon des pointeurs indépendants, plus de 28.000 pages vues par mois !!! Je les tiens pour des escrocs... Ils font les règles à leur seul gré ! Ils retiennent même jusqu'à un montant, déterminé par eux seuls, les sommes qu'ils reconnaissent devoir mais... A MINIMA !

En ce qui concerne mes chroniques sur radio-silence depuis 2009 mais reportées depuis moins longtemps sur mon blog, voici la situation :

- COMPTEURS DES DEPENSES = 157 CPI + 173 FV = 330 Chroniques => 150 € de coût moyen mensuel x 12 x 7 + (7 x 150) (depuis le 10 Avril 2009) = -13.650 € ! Soit 41,36 € par chronique ce qui n'est vraiment pas cher et... sans payer le travail ! Environ mon découvert général actuel... financé de 20,55 % à 18,45 % % l'an d'agios en moyenne chez les banques, en légère baisse donc, mais toujours usuraire, depuis 2009.

- COMPTEURS DES RECETTES : RETRAITES AGIRC+ARRCO+CARSAT = 730 € mensuels x 12 x 7 ans = +61.320 € + (3x730) + (4x657,86 seulement depuis Juillet 2016) = + 66.141,44 € ...

Comme vous le voyez, ces chroniques qui ne sont que l'expression de mon devoir moral de transmettre ce que je sais, et comprends, à tous, **me coûte : 20,62 % de mes retraites !** Lesquelles sont réduites des 4/5 par les actes des RAFFARIN, DE VILLEPIN, JUPPE, CHIRAC, MITTERRAND, DELORS, MAUROUY, FABIOUS, SAPIN et consorts...

Vous comprenez mieux maintenant pourquoi j'appelle à l'aide ! **Alors que j'ai payé plus que mon épouse, figurant même parmi les 10.000 foyers fiscaux payant le plus d'impôts durant environ 10 ans du fait principalement de mes salaires**, si je n'étais marié, je serais SDF, et vous n'auriez aucune de mes chroniques ! Revenus du ménage : moins de 2.300 euros mensuels, dont 1.413 de mon épouse ! Alors que j'ai payé pour avoir à moi seul : 25.000 Francs français / mois, soit environ 3.811 €..

Voilà la situation. **Sans rentrées financières, je vais devoir arrêter un jour prochain faute de crédit bancaire. Je suis, comme tout le monde, de nos jours, drogué, mais contraint et forcé par l'oppression étatique et paraétatique, à la monnaie-crédit !**

Maintenant, à vous de voir où est votre devoir à vous ?

GRAND MERCI à ceux qui m'ont, encore trop exceptionnels, envoyé un peu d'oxygène...

2) xxx

3) xxx

4) HUMOUR :

<https://www.youtube.com/embed/Vogp-n1-JPA>

Voilà un MUEZZIN qui parle l'HUSKY à la perfection au point de faire chanter le chien dans son langage !

Chronique rédigée sur 3 pages, plus les images et les annexes éventuelles.

par A.D. Laurent **MARTIN DESMARETZ de MAILLEBOIS.**

Ancien Professeur d'Économie Politique appliquée au monde bancaire auprès de l'I.F.B., de 1989 à 1993 en sus de mon travail à l'époque de Co-Directeur de Stés off-shore d'investissements aux USA.

Ex-Cadre Hors Classe, Sous-directeur de l'Établissement de Portefeuille : SCS « I.R. » du groupe ROTHSCHILD nationalisé en Février 1982 par les idéologues socialo-communistes au pouvoir, traîtres à la France.

Ma devise est : **NON DEFICERE MINIME (NE PAS FAIBLIR, JAMAIS)**

Mon Blason (déposé) après personnalisation de ceux des ancêtres est : « D'Azur, au DEXTROCHERE d'Argent, offrant un LYS des MARAIS au Naturel, au Soleil (le Roi), prélevé sur un lit de 4 Besants ». J'ai voulu marquer ma détermination à aider le Royaume et son Roi à retrouver une monnaie qui ait les qualités requises pour le bonheur des Peuples réunis à la Couronne. Il n'est pas armé, et donc au civil, au contraire des Maréchaux de France ancestraux. Il retrouve donc ce côté « civil » du premier. J'ai aussi voulu marquer une limite nette à mon ambition, au contraire du premier, en limitant l'effort de l'offre à UN LYS tandis qu'il était des 3 LYS au départ en 1715-1720, ce qui m'a paru prétentieux. Quant au Roi, il est ici visualisé par le Soleil alors qu'il était non explicite dans les blasons ancestraux précédents. J'ai donc voulu aussi marquer plus de modestie et d'humilité.

