

LE LIBRE CANARD

PUBLICATION MILITANTE DU COMITÉ ÉCOLOGIQUE COMTAT-VENTOUX

Association agréée pour la protection de l'environnement. Indépendante de l'état, des industriels et des partis

HIVER 2018 - n°65 - JOURNAL GRATUIT - LE CONTENU DES ARTICLES N'ENGAGE QUE LA RESPONSABILITÉ DES AUTEURS

SOMMAIRE:

Édito	p1
Alternatives au tout routier	p2
Lettre du Président de F.N.E	p2
Appel des O.N.G.	p3
Et le vélo dans tout ça ?	p4
SCoT et mobilité	p5
Le héron gris m'a dit... ..	p6
Questions au SCOT	p7
Les menaces sur l'eau	p8
Le cycle de l'eau	p9
l'eau virtuelle	p11
« J'accuse ! »	p12

COMITÉ ÉCOLOGIQUE COMTAT - VENTOUX

Maison des Associations
35, rue du Collège - Carpentras

<https://www.comite-ecologique-comtat-ventoux.fr/>

<https://www.facebook.com/Comtatventoux/>

Trimestriel gratuit
Tirage : 2000 ex. env.

◇◇◇

Directeur de la publication :
Christian GUÉRIN

Maquette : **Jean-Christophe NOUVEAU**
Tirage : S^{co} reprographie de
la Mairie de Carpentras

Comité de rédaction :
Christian GUÉRIN
Marie-Christine LANASPPEZE
Pierre PASTOR
Michel POIREAU
Marie SAIU

◇◇◇

Où se procurer le **LIBRE CANARD** ?

BIOCOOP de l'Auzonne
FERME LA ROSTIDE (Rte de Pernes)

Dans les boulangeries :
LOT (Rte de St-Didier)
LES LAVANDES (Av. du Mt-Ventoux)
LA BAGUETTERIE (Av. Frédéric Mistral).

Cinéma **LE RIVOLI**
Mairie de **CARPENTRAS**
Boucherie **PINEL** (Bédoin)
Boucherie **HUSSON** (Sarriens)

Distribution occasionnelle sur les marchés
et événements ponctuels

UNE ÉCOLOGIE QUI PROFITE À TOUS, SINON... ÇA VA CHAUFFER !

ÉDITO

Après la flambée de colère du mois dernier, après les déceptions et les attentes, les motivations de celles et ceux qui souffrent particulièrement dans notre société sont probablement toujours présentes. Il faut maintenant que les envies se construisent, que des groupes s'organisent pour agir... Et que tous s'expriment, que les points de vue se confrontent, que des projets communs voient le jour !

Mais s'il vous plaît, au-delà du niveau de vie et de la fin du mois, n'oubliez pas, à un peu plus long terme mais pas si loin que cela, n'oubliez donc pas que les ressources de la planète s'amenuisent, que le climat se dérègle, que votre santé en pâtit, que la biodiversité s'effondre (ça veut dire que la vie sur terre est en train de s'éteindre).

Veut-on sauvegarder l'air, l'eau, des aliments sains, une faune et une flore en bon état ?

Que voulons-nous comme vie finalement ?

Voulons-nous, principalement, acheter, consommer, nous déplacer en voiture avec des trajets toujours plus longs, plus coûteux, plus polluants ? Voulons-nous être alourdis par tout ce que nous possédons ?

Ou bien au contraire, allons-nous nous alléger pour avoir le temps de faire des choses ensemble, pour partager objets et services, pour profiter de la nature, des paysages, d'un bon climat, pour rencontrer les autres ?

C'est dans cette optique que ce numéro du « Libre canard » évoque, dans les quatre premières pages, « la transition écologique », absolument nécessaire à mettre en place, et le plus rapidement possible. A ce propos, si nous citoyens sommes prêts à faire des efforts, demandons à nos élus quels sont leurs projets en matière de transition écologique ? Allons voir les Maires, les

élus des Communautés de communes, les députés et sénateurs et questionnons-les.

Nous vous parlons aussi, dans ce journal, de **l'eau, ressource essentielle à la vie** ; beaucoup plus indispensable que l'essence ! Trois articles y sont consacrés.

Et bien sûr, vous retrouverez **nos chroniques** « Le héron gris », et la page sur les animaux et notre façon de les traiter.

Bonne lecture et que 2019 soit une très bonne année pour chacun(e), avec de grands pas pour l'écologie.

LE COMITÉ ÉCOLOGIQUE « COMTAT-VENTOUX »



ALTERNATIVES AU TOUT ROUTIER

Si le gouvernement veut REELLEMENT faire baisser la consommation de produits pétroliers, il doit immédiatement instaurer des mesures fortes pour le covoiturage, en ciblant avant tout les zones rurales où les transports en commun sont rares et coûteux à faire fonctionner. Il faut avant tout privilégier le "ramassage initial" pour permettre de remplir les bus ou les trains existants.

En corollaire, il faut faire baisser le transport polluant à longue distance et pour cela absolument :

a) obliger la SNCF à réouvrir à ses frais (elle peut les subventionner avec ses camions !) des sillons de fret FERROVIAIRE, et les projets "d'autoroutes ferroviaires", y compris en réintroduisant de la messagerie rapide sur les LGV (il est pos-



sible de faire circuler des convois mixtes à 200km/h sur les LGV comportant par exemple une rame de Ouigo et une rame de wagons de messagerie carénés comme ceux du tunnel sous la Manche).

b) réouvrir des trains de nuits confortables et avec des horaires adaptés avec la demande (par exemple des trains mixtes couchettes/fret rapide), des espaces de travail partagés en gares, le retour de consignes manuelles avec contrôle des bagages,

c) taxer au même tarif que les carburants routiers tous les carburants présents sur les avions survolant l'espace français (ceux en transit devront faire une déclaration de la quantité entrée et de celle sortie, et paieront sur la différence) histoire de chasser les compagnies « low cost » du ciel national

d) surtaxer les vols entre agglomérations desservies par LGV pour un temps de trajet express équivalent, de centre à centre, et les interdire aux heures de pointe.

e) interdire les combustibles des navires polluants dans les eaux territoriales (et les carburants polluants de toute la flotte française ou touchant en France) en les obligeant à changer de combustible à l'approche des ports.

Quelques propositions suggérées par la Fédération CFDT Transports

LETTRE DU PRÉSIDENT DE F.N.E. DU 05/12/2018

Après avoir présenté une feuille de route énergétique décevante la semaine dernière, le gouvernement a annoncé, en pleine COP24, un moratoire sur la fiscalité des carburants : la décision peut paraître compréhensible et pourtant c'est une erreur du point de vue écologique. Alors que les conséquences lourdes des dérèglements climatiques sont déjà là, et que les populations les plus vulnérables en sont les premières victimes, partout sur la planète, reculer aujourd'hui sur la fiscalité carbone revient à aggraver directement l'avenir de nos enfants et petits-enfants.

Nous le savons, **la transition écologique n'est pas une option : c'est une nécessité.** Elle implique des changements dans les modes de production, de consommation, de déplacement. Elle nécessite une évolution profonde des comportements individuels et une refondation des politiques publiques de la part de nos dirigeants. Ces changements doivent être accompagnés et se faire avec les citoyens et les collectivités.

La fiscalité écologique ne pourra être comprise et acceptée que si elle est juste, si les efforts sont partagés, si ses recettes sont redistribuées dans des actions de transition concrètes et des mesures d'accompagnement pour celles et ceux qui en ont vraiment besoin.

Nous nous battons pour que le Gouvernement prenne au plus vite les mesures d'accompagnement nécessaires et pour que les recettes issues de la hausse progressive des taxes écologiques soient affectées à ces politiques publiques, ainsi qu'à l'accompagnement financier des populations les plus modestes et les plus dépendantes des énergies fossiles, notamment dans les zones périurbaines ou rurales.

Par ailleurs, **il est nécessaire, par souci d'équité et d'efficacité, que tous les secteurs émetteurs soient concernés par la fiscalité car-**

bone, car aujourd'hui certains secteurs pourtant très polluants sont exemptés. C'est notamment le cas du transport de marchandises sur route et sur mer, et du transport aérien. Il y a là quelque chose d'incompréhensible et de profondément injuste, auquel l'Etat doit remédier, car aujourd'hui la fiscalité carbone impacte 3 à 6 fois plus les ménages que les grands pollueurs, incluant les grandes entreprises.

Avec ses politiques socialement injustes et sa faible mobilisation pour une transition partagée, le gouvernement provoque le rejet des objectifs de transition, pourtant indispensables. **FNE demande de réorienter les politiques publiques vers une transition juste, qui protège à long terme les populations affectées par les impacts du changement climatique et ne laisse personne de côté.**

Par ailleurs, le Gouvernement a annoncé **la tenue, très rapidement, d'un débat au niveau national, mais aussi de débats décentralisés (à l'échelle infra-départementale).**

Nous vous invitons à nous faire part des conditions qui vous semblent nécessaire pour la bonne tenue de ces débats territoriaux

Extraits de l'article de Michel Dubromel, président de France Nature Environnement

Annexe : les propositions de FNE pour une transition écologique plus solidaire

Tout en maintenant la trajectoire sur les taxes, le gouvernement peut prendre des décisions qui conjuguent à la fois la lutte contre le change-

ment climatique et la pollution de l'air avec des objectifs sociaux légitimes :

- **Prendre en compte l'ensemble des coûts des différents modes de transport** (émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques, bruit, congestion, accidents, dégradation des infrastructures) dans les choix politiques en matière de mobilité afin que la société ne subisse des coûts humains et financiers qui auraient pu être évités ;

- **Appliquer avec équité le principe pollueur-payeur par tous**, en supprimant les cadeaux fiscaux accordés aux modes de transport les plus pollués (exonérations sur le gazole professionnel pour les camions, absence de taxe sur le kérosène des avions en Europe) pour des incitations plus vertueuses ;

- **Développer une mobilité plus soutenable** dans les territoires grâce à la multimodalité (possibilité de choisir entre plusieurs modes de transport) et l'intermodalité (combinaison de différents modes pour réaliser un trajet). Ceci nécessite que les Régions et collectivités disposent de suffisamment de moyens pour déployer les modes actifs, une offre fiable de transports collectifs (maintien des « petites lignes » de TER, cars, bus) et les solutions de mobilités collaboratives (covoiturage, transport à la demande...);

- **Accompagner les ménages les plus fragiles** et dépendants à la voiture dans leur transition vers une mobilité plus écologique : prime de conversion pour des véhicules moins pollués sous conditions de

ressources, prime mobilité élargie aux abonnements aux transports en commun, vélo, mobilités partagées...

- **Généraliser les plans de mobilité des entreprises** sur les bassins d'emploi (zones d'activité, zone industrielle...);

- **Encadrer les loyers** dans les zones tendues et accentuer la construction de logements à loyers bas ou modérés ;

- **Rénover au niveau « Bâtiment Basse Consommation »** un million de logements chaque année pour améliorer leur isolation thermique ;

- **Créer des dispositifs d'accompagnement** pour chaque citoyen dans la transition écologique afin qu'ils trouvent les réponses à leurs besoins et les financements adéquats ;

- **Accélérer la transition dans les territoires**, dans la production d'énergies renouvelables locales, dans les transports, dans l'habitat, dans l'agriculture ;

- **Développer des contrats de transition écologique** pour l'emploi, basés sur les ressources des territoires, qui donnent des perspectives d'avenir aux travailleurs concernés par la conversion écologique de l'économie.

Le président de F.N.E.

APPEL DES O.N.G.

"Sortir les citoyens de leur dépendance au diesel et à l'essence".

Le Réseau Action Climat et ses 22 associations membres* appellent le gouvernement.

Elles s'engagent dans le débat autour de la hausse des prix des carburants. Nous reproduisons ici leurs arguments que nous partageons.

Elles réclament un texte pour **"que des mesures rapides et ambitieuses soient prises afin de financer les alternatives à la voiture ,et aider ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer autrement"**.

Pendant plusieurs jours, les prises de parole de plusieurs responsables politiques de tous bords alimentent les tensions autour de la hausse des prix des carburants, dénonçant à tout va la fiscalité écologique. Et ce, alors que ces mêmes responsables placent l'urgence climatique et la lutte contre la pollution de l'air parmi leurs priorités. Pour le Réseau Action Climat et ses associations membres*, ces



responsables devraient commencer par **rappeler que la fiscalité écologique est un outil indispensable, en soi**, pour répondre à la crise climatique que nous connaissons, et qu'il convient à tout prix de préserver les dispositifs mis en place via l'adoption de solutions concrètes additionnelles.

Une instrumentalisation irresponsable

Instrumentaliser la fiscalité écologique est irresponsable. Irresponsable alors même que la communauté scientifique rappelait, le mois dernier que sans efforts supplémentaires pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, nous ne pourrions nous mettre à l'abri des pires impacts du dérèglement climatique et que la pollution de l'air continue chaque année d'occasionner 48 000 morts prématurées dans notre pays.

Le gouvernement est également responsable de la crise en cours, puisqu'il tarde à mettre en place des mesures rapides et suffisamment ambitieuses pour financer les alternatives à la voiture et aider ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer autrement. Responsable aussi parce que cette fiscalité qui touche **les Français épargne les secteurs les plus pollués et émetteurs de gaz à effet de serre, comme le secteur aérien** ou le transport routier de marchandises.**

Des réponses existent

Ces réponses existent. Les choix à opérer aujourd'hui, doivent permettre à terme de sortir les citoyens de leur dépendance au diesel et à l'essence. La vulnérabilité des

Français au prix des carburants est un fait. Des mesures doivent donc être adoptées pour les sortir de cette dépendance. **Transports en commun et vélo, développement de véhicules véritablement moins émetteurs et moins polluants, désenclavement des territoires via un réseau ferré opérationnel, modernisé et accessible à tous les portefeuilles, lutte contre l'étalement urbain** en rapprochant les lieux de vie des lieux de travail et de loisirs, sont autant de solutions qui doivent être actées et financièrement soutenues par le gouvernement dans sa prochaine loi.

Mais en attendant que ces solutions voient le jour, il y a ceux qui ne peuvent pas faire autrement : parce qu'ils ont peu de moyens mais qu'en plus, du fait de leur implantation géographique, ils ne peuvent se déplacer autrement qu'en prenant leur voiture. **C'est à ces citoyens que le gouvernement doit apporter de manière urgente un soutien financier**, pour leur permettre de faire face à la hausse du prix des carburants.

Il faut libérer notre pays de son addiction au pétrole en raison d'une politique des transports axée depuis des décennies sur le recours à la voiture et un amé-

nagement du territoire qui a allongé les distances à parcourir.

* Signataires : Le Réseau Action Climat et ses associations membres : 350.org; Agir pour l'environnement ; Alofa Tuvalu ; Alternatiba ; CLER – Réseau pour la transition énergétique ; CCFD-Terre solidaire ; 4D ; FUB ; Fnaut ; Fondation pour la Nature et l'Homme ; France Nature Environnement ; Greenpeace France ; Hespul ; Les Amis de la Terre ; Ligue de protection des oiseaux ; Oxfam France ; REFEDD ; Réseau Sortir du nucléaire ; Secours catholique-Caritas France ; WECF ; WWF France ; Zero Waste France.

**Les automobilistes paient des taxes sur les carburants. La SNCF paie des taxes sur l'électricité. Les compagnies aériennes, elles, profitent d'une niche fiscale. Pas de taxe sur le kérosène ni de TVA sur les billets internationaux ! C'est pourtant le transport aérien qui pollue le plus.

ET LE VELO DANS TOUT ÇA ?

Le Premier ministre l'a admis dans un tweet :

« L'État a placé les Français dans une situation de dépendance à une énergie à la fois chère, étrangère et polluante. »

On est d'accord sur ces 3 points : la France a une addiction à la voiture et aux énergies fossiles, cette addiction polluée, elle participe au déficit commercial et au déficit en activité physique.

L'idée de la FUB (fédération française des usagers de la bicyclette) n'est absolument pas de faire culpabiliser les citoyens qui subissent en réalité les conséquences de 70 années de choix calamiteux d'aménagement du territoire.

Le résultat, c'est qu'en terme de vélo, au niveau européen, la France pointe au 25e rang sur 27.

Personne ne dit que tout le monde a vocation à faire chaque déplacement à vélo. Néanmoins les chiffres sont formels, **75% des déplacements quotidiens font moins de 8 kilomètres, c'est à peine 25 minutes à vélo**. Mais il y a un grave problème d'infrastructures, en clair, on risque le vol du vélo ou l'accident de la route.

Vous me direz « admettons en ville, mais à la campagne on fait comment ».

On le sait peu, mais même dans le milieu rural 10% des gens n'ont pas de voiture.

Alors pourquoi ne pas faire comme en Allemagne et ne pas créer des espaces piétons-cyclistes le long des nationales ? On pourrait financer cela avec une partie de la manne de la taxe carbone.

Plus généralement si la hausse actuelle des prix des carburants fait effectivement mal au portefeuille de nombreux citoyens qui se considèrent - souvent et à juste titre - comme peu fortunés, leur mécontentement ne doit pas occulter des problèmes plus graves : les 12 millions de personnes qui peinent quotidiennement à se déplacer, même au prix habituel du gazole, et notamment tous les demandeurs d'emploi contraints de refuser un travail faute de moyen de transport pour y accéder.

Nous demandons que la taxe carbone, qui est une bonne mesure, servent intégralement à développer les alternatives :

- le covoiturage, y compris accessible aux personnes exclues du numérique, grâce à des services téléphoniques par exemple
- les pistes cyclables, qui pourraient notamment mener aux arrêts de transport en commun
- dans les zones moyennement ou peu denses où il est difficile de mettre en place du transport en commun, effectuer à vélo les 2-3 premiers kilomètres fait du bien à la santé des gens, et en plus cela permet de mieux remplir les cars, qui aujourd'hui sont bien souvent vides.
- création au minimum de 200 000 places de stationnement vélo sécurisées dans les 3000 gares de France

Certains diront que c'est une solution réservée aux jeunes. La FUB assistait jeudi à un colloque qui présentait l'étude « wimoov »



*Essence trop chère à la pompe?
... Changez de pompe !*

sur la mobilité des séniors. Ce qui est frappant c'est que plus on fait du vélo, plus on reste en bonne santé, et du coup plus longtemps on peut continuer à conduire sa voiture en toute sécurité.

Il n'y a donc pas d'un côté des automobilistes en colère et de l'autre des cyclistes qui se moquent d'eux en contre-manifestant le 17 novembre.

Le gouvernement a annoncé un plan national vélo, ce n'est pas pour faire plaisir aux cyclistes. C'est bien pour que plus de gens puissent passer à la "solution vélo".

On attend évidemment que les collectivités se saisissent de ce plan, Pour le congrès des maires, nous avons préparé un guide « plan vélo mode d'emploi » pour les aider à identifier les bons leviers et trouver des financements.

Olivier SCHNEIDER - président de la FUB

« **fédération française des usagers de la bicyclette** »

+33 616 09 12 29 - https://twitter.com/oschneider_fub

SCOT ET MOBILITÉ

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) adopté par le syndicat de l'Arc Comtat Ventoux, le 14 mai dernier, est un texte de bonnes intentions. Il s'agit de « développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle », de favoriser « la proximité pour la vie quotidienne ». Les objectifs sont « d'aboutir à un maillage cohérent, efficace et réaliste entre les différents modes de mobilité sur le territoire », de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la lutte contre les pollutions.

C'est pourquoi le PADD promeut : les transports collectifs, les modes de déplacements actifs, le covoiturage, le commerce de proximité, le développement des réseaux numériques.

Mais, alors que ces dernières semaines sont marquées par des mouvements sociaux importants ayant pour origine le renchérissement des carburants, les réponses données par le syndicat de l'Arc Comtat Ventoux sont-telles à la hauteur des enjeux, tant sur le plan des déplacements que sur celui de l'adaptation au changement climatique ? Nous en doutons.

Un exemple, peut-on prétendre réduire le besoin de transports automobiles **lorsqu'on laisse se construire des centres commerciaux le long de rocares** et/ou d'axes de circulation importants et en même temps peut-on agir pour aider au développement de commerces de proximité dans

les villages ? Lorsqu'on laisse, sans grand combat, les services publics fermer ou quitter les villages au profit de Carpentras ?

Nous proposons que :

L'axe prioritaire : le rabattement des déplacements en transport en commun sur Carpentras se double par la création de lignes radiales, non convergentes vers Carpentras (radiale : Mormoiron-Bedoin-Caromb-Malaucène par exemple).

- Le Document d'Orientations d'Objectifs (DOO) développe des prescriptions volontaristes en matière de développement du télétravail qui est l'un des moyens pour faire reculer le transport individuel.

- Dans le SCoT, il conviendrait de prescrire des mesures visant à bloquer la création de nouveaux centres commerciaux aux marges des villages.

- L'incitation au « covoiturage organisé » soit appuyée par l'inscription dans les documents du SCoT de la création d'une aire de covoiturage au niveau de la gare de Carpentras.

- Le SCoT, conjointement à l'incitation au covoiturage, mette en avant la création d'aire d'auto-partage (pratique qui se développe en milieu rural)

Il faut sans doute dépasser le SCoT et ses incitations. Rien ne garantit en effet que la mise en œuvre d'actions visant à traduire sur les communes du territoire, des prescriptions, et des incitations au caractère général et consensuel.

C'est pourquoi, nous souhaiterions que la COVE s'empare de ces questions, engage un réel travail et émette des propositions visant notamment à :

- Interdire de nouvelles créations de centres commerciaux tout en aidant au maintien du petit commerce dans les villages.

- Lancer, aider les communes de la COVE à monter des projets de plate-forme de télétravail.

Marc STAMPFER

Collectif Citoyen Bedoin Ventoux



Boucherie Husson
Traditionnelle et Chevaline

CERTIFIÉ
AB
AGRICULTURE
BIOLOGIQUE

41 Place Jean Jaurès 84260 Sarrians
04 90 65 45 02
Ouvert du Mardi au Samedi
6h30 - 12h30 / 15h30 - 19h

LE HÉRON GRIS M'A DIT...

• Tout va bien, tout va bien, je viens d'apprendre une excellente nouvelle : même avec toutes les bêtises de mes amis les humains, « la planète terre, elle, s'en sortira toujours ! »

Regardez : il y a longtemps, une météorite a percuté notre planète et les dinosaures ont disparu, la terre fût plongée dans l'obscurité longtemps, l'atmosphère n'était que poussière. Pas grave : au bout d'un certain temps, des plantes et des animaux sont réapparus...

Si ça continue comme ça, avec le réchauffement climatique, la montée des eaux, la sécheresse, le manque de ressources alimentaires, les produits plus ou moins toxiques, les pollutions, dans quelques décennies il n'y aura plus d'humain. Pas grave ; au bout de quelque temps faune et flore réapparaîtront sur la terre ! Tant pis pour vous !

Bonne nouvelle donc, n'est-ce-pas ?...Ah vous ne trouvez pas ? Ben pourquoi ?

• Bon, je change de sujet. Je viens de lire une phrase intéressante :

« L'homme ne court pas à sa perte ; il y va en voiture ! ».

Eh oui, pourquoi est-elle si importante pour vous cette satanée voiture ? Je sais, je sais :

- vous en avez besoin tous les jours pour aller travailler ; mais votre voisin ne va-t-il pas lui aussi dans la même direction ? Le CO-VOITURAGE vous connaissez ?

- il faut conduire les enfants à l'école ; mais c'est à quelle distance ? 800 mètres ? Ça fera tellement de bien aux petits, et à vous, d'y aller A PIEDS ; et puis arrangez-vous à plusieurs : il y a bien d'autres parents comme vous !

- vous avez une démarche à faire en ville ? A combien ? 2 km ? Et votre VÉLO, il est toujours disponible ? Ajoutez un panier devant et un porte-bébé derrière, vous pouvez faire plusieurs courses et vous ne perdrez pas de temps à chercher à vous garer...à 500 m de là où vous devez aller...

- vous vous rendez à Avignon ? Il y a un Train Express Régional, toutes les heures, voire toutes les demi-heures aux heures de pointe, qui vous évitera les mêmes inconvénients que précédemment, et vous amènera en 30 minutes à peine en centre-ville sans payer de parking !

- vous habitez un village ! Comment faire pour les courses ? Vous savez que vous pouvez commander un véhicule à la CoVE en téléphonant la veille jusqu'à 16h : il vous prend chez vous et vous ramène, pour une somme modique...

- vous avez envie de partir en week-end dans la nature, que diable, avec famille et amis ! Louez une voiture pour une fois : vous la prenez, vous la rendez ; vous n'avez à vous occuper ni de son assurance, ni de son parking, ni de son entretien...Vous êtes libre !

Pardon ? C'est trop compliqué ? Mais ça vous revient à combien par mois une voiture ?

Beuh...heu... **400 à 500 € environ pour une petite voiture, non ? Mais vous ne le percevez pas du tout !** Votre estimation est quatre fois moindre que la réalité... Comptez : l'achat, l'assurance, les pleins d'essence, l'entretien, les réparations, les parkings et les contraventions, le contrôle technique... Vous vous rendez-compte : par an ça fait 5 000 à 6 000 €. Avec deux voitures calculez ; avec trois, celle de votre fille ; avec quatre, celle de votre fils... Qu'est-ce-que vous allez faire de tout cet argent ? Vous en avez de la chance !

Allez BONNE ANNÉE, 2019 : vous allez voir, tout va changer puisque vous allez changer !



Propos recueillis par Marie-Christine Lanaspèze



biocoop

PRODUITS BIO LOCAUX ET DE SAISON

BIOCOOP L'AUZONNE
283, Avenue ND de Santé - 84200 CARPENTRAS
tel : 04.90.60.20.10 - www.biocoopcarpentras.com

NOS HORAIRES :
le lundi : 14h30/19h00 - du mardi au vendredi : 9h00/19h00
le samedi : 9h00/18h30

Ventoux - BIO

Un **BOUCHER BIO** qui découpe devant vous
selon votre demande et qui **FABRIQUE**
sa **CHARCUTERIE BIO PROVENÇALE**
sur place

BOUCHERIE CHARCUTERIE PINEL
(à côté de la mairie)
Rue Barral des Baux - 84410 BEDOIN

OUVERTURE

Lundi : 7h - 12h30
Du mardi au samedi : 7h - 19h
Dimanche : 7h - 12h

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Arc Comtat Ventoux considère que, je le cite, « la vulnérabilité du territoire concernant la ressource en eau est avérée et susceptible de s'aggraver avec les conséquences du changement climatique. Cette thématique doit donc être considérée comme prioritaire. »

« Certains secteurs sont d'ores et déjà identifiés sous pression, voire déficitaires : le plateau de Sault, le bassin de l'Ouvèze, le piémont du Ventoux (Bédoin/Mormoiron notamment). »

Il s'agit donc prioritairement de garantir l'adéquation entre la croissance urbaine et touristique donc de conditionner les nouvelles urbanisations avec les capacités de la ressource en eau.

De même les nouvelles urbanisations doivent être cohérentes avec le réseau d'assainissement existant, en qualité de rejet comme en capacité de traitement.

L'Association de Défense des Usagers de l'Eau et de l'Assainissement (ADUEA) considère qu'en conséquence de ces principes, toute modification ou révision de Plan Local d'Urbanisme (PLU) développant l'urbanisation ou l'activité touristique devrait obligatoirement comporter des études sur les conséquences de ce développement sur la ressource en eau et sur les capacités de l'assainissement.

Ce n'est malheureusement pas le cas comme le montre l'exemple de la modification No 2 du PLU de Bédoin en cours d'enquête publique. Il y est prévu une densification de l'urbanisation de certaines zones en cours de raccordement au réseau d'assainissement mais il n'est absolument pas démontré que la station d'épuration pourra l'absorber surtout

quand on sait qu'elle est prévue pour 9000 équivalents habitants et que la population atteint 12000 habitants en pleine saison touristique. Le syndicat mixte Rhône Ventoux (SMERRV) à qui les communes ont confié le soin de gérer l'eau et l'assainissement ne prévoit aucune amélioration de la station d'épuration de Bédoin dans son plan d'investissements qui va jusqu'en 2022.

Et Pourtant ce plan d'investissement ne manque pas d'ambition puisqu'il se chiffre à 60 millions d'€ pour la période 2015-2022 et pour les 29 communes du SMERRV et qu'en plus, il est responsable des hausses faramineuses des factures d'eau et d'assainissement intervenue en juillet 2015 : pour Bédoin la hausse a atteint près de 50%.

Il faut savoir également que le raccordement à l'assainissement des zones citées plus haut a coûté des sommes disproportionnées au service rendu. 2 exemples : pour les hameaux des Bellonis, Brun et Saint Estève, si on rapporte le coût des travaux de raccordement votés par le SMERRV au nombre de points raccordés nous trouvons le chiffre de 35 800 € par raccordement ; pour le hameau des Vendrans, c'est 32 000 €. Quelle conclusion en tirer quand on sait qu'un assainissement non collectif aux normes coûte un maximum de 10 000€ et que normalement l'agrandissement urbanistique de ces hameaux est sévèrement encadré par la loi donc par le SCOT et donc ne devrait progresser que faiblement ? Ne serait-ce pas du gaspillage d'argent public ?

Bien sûr, le SCOT préconise aussi d'économiser la ressource mais il n'insiste pas pour que les PLU incitent à la récupération des eaux de pluie pour les arrosages de jardin, les WC etc...Il ne recommande pas non plus une tarification

progressive de l'eau pour que les gros consommateurs soient incités à baisser leur consommation alors que c'est l'inverse qui existe, moins on consomme, plus le m3 coûte cher. Mais surtout qu'est-il fait quand on sait que le taux de fuite des canalisations dépasse largement les 30% depuis toujours sans que des progrès notables soient réalisés ?

Enfin et je devrais dire surtout, tout cela pose également le problème de la délégation de service public (DSP) par laquelle le SMERRV confie la gestion de l'eau et de l'assainissement au groupe SUEZ depuis des dizaines d'années. L'ADUEA ne peut que constater que cette DSP ne se fait pas dans l'intérêt des usagers. Les tarifs d'eau et d'assainissement sont anormalement élevés et par exemple, quand le volume d'eau consommé sur le territoire géré par le SMERRV et SUEZ a le bonheur de s'orienter à la baisse, SUEZ réussit à obtenir du SMERRV des hausses tarifaires telles que son CA, lui, ne baisse pas !!!!

En conclusion le SCOT ne devrait-il pas demander que la question de la mise en place d'une gestion publique de l'eau sur notre territoire soit mise à l'étude, avec notamment comme objectifs :

- une plus grande transparence des coûts
- une tarification pénalisant les consommations excessives, à l'encontre de la situation actuelle
- une réduction des fuites et déperditions d'eau
- une information des usagers à la maîtrise de leurs consommations

Philippe BABINET Représentant
ADUEA à Bédoin



LES MENACES SUR L'EAU

LES MENACES QUALITATIVES

La pollution domestique (assainissement collectif)

La pollution d'origine domestique est principalement liée :

- à l'absence de traitement des eaux usées et/ou à des filières de traitement insuffisant
- à l'impact des rejets des stations d'épuration même quand celles-ci présentent un fonctionnement correct en raison des faibles débits (absence de dilution) des cours d'eau
- aux dysfonctionnements de certaines unités de traitement des eaux usées et mauvais fonctionnement des réseaux de collecte : eaux parasites, eaux pluviales

Elle se caractérise, également, par une dégradation de la qualité bactériologique de l'eau.

La pollution diffuse d'origine domestique (assainissement non collectif)

L'assainissement non collectif représente une source de pollution significative, lorsque :

- les dispositifs d'assainissement individuels ne présentent pas de système de filtration, c'est le cas des rejets dans le milieu naturel après fosse septique (puits perdu : sol ; direct : cours d'eau),
- les contraintes d'habitats (surface insuffisante) et/ou l'aptitude des sols (perméabilité inadaptée) ne permettent pas l'implantation d'un dispositif d'assainissement individuel.

La pollution d'origine agricole

L'activité agricole génère une certaine pollution, qui prend la forme :

- d'une pollution diffuse à travers des apports vers les milieux aquatiques de produits de traitement des cultures (sulfates et à un degré moindre phosphates et nitrates ; micropolluants minéraux; produits phytosanitaires), à partir des eaux de ruissellement.
- d'une pollution plus concentrée, mais limitée dans le temps, à partir des caves viticoles (vendange et soutirage) et des caves oléicoles (pressage des olives).
- d'une pollution ponctuelle, à partir des bornes de remplissage des pulvérisateurs agricoles.

La pollution d'origine industrielle

Les industriels utilisent de l'eau pour fabriquer les produits, pour refroidir les machines, pour nettoyer les installations, pour l'hygiène des employés.

Ces effluents doivent impérativement être traités car la pollution qu'ils contiennent peut être très concentrée, ou avoir un effet toxique sur les organismes vivants et ainsi nuire au pouvoir d'auto-épuration de l'eau. Ils peuvent aussi induire l'accumulation de certains éléments dans la chaîne alimentaire (métaux, radioactivité, substances toxiques...).

LES MENACES QUALITATIVES ET QUANTITATIVES

L'hydroélectricité

Énergie renouvelable, l'hydroélectricité représente 15% de la production nationale d'électricité. Elle bénéficie d'un avantage majeur : la capacité à stocker de l'énergie pour répondre rapidement aux variations de la demande. Pour autant, elle fait peser de lourdes contraintes sur les cours d'eau.

L'hydroélectricité a des impacts négatifs sur le fonctionnement des cours d'eau :

- les barrages modifient les écoulements et les transits de sédiments (sables, graviers...) ainsi que les déplacements des poissons.
- sur le tronçon court-circuité, les dérivations accentuent la vulnérabilité aux pollutions et appauvrissent la faune;
- à l'aval des centrales: le déstockage soudain d'eau simule des crues d'eau (qui accentuent l'érosion) et peut faire mourir les poissons (noyement/dénoyement des zones de frayère);
- d'une façon générale, la présence des retenues d'eau artificielles et leur

gestion bouleversent les habitats et les milieux aquatiques.

L'aménagement du territoire

La ressource en eau conditionne le développement. Les politiques d'aménagement du territoire sont à l'origine de multiples pressions sur les milieux aquatiques:

- les pollutions dues à l'augmentation de la pression démographique et à l'exercice d'activités industrielles ou agricoles (substances dangereuses, pesticides...);
- l'augmentation de la demande d'eau (pour l'alimentation en eau potable ou pour l'irrigation par exemple);
- le «bétonnage» des rivières et du littoral, qui concourt à la disparition des zones humides;
- l'imperméabilisation des sols et l'accroissement de l'occupation des zones inondables qui aggravent les risques d'inondation et la vulnérabilité des personnes et des biens

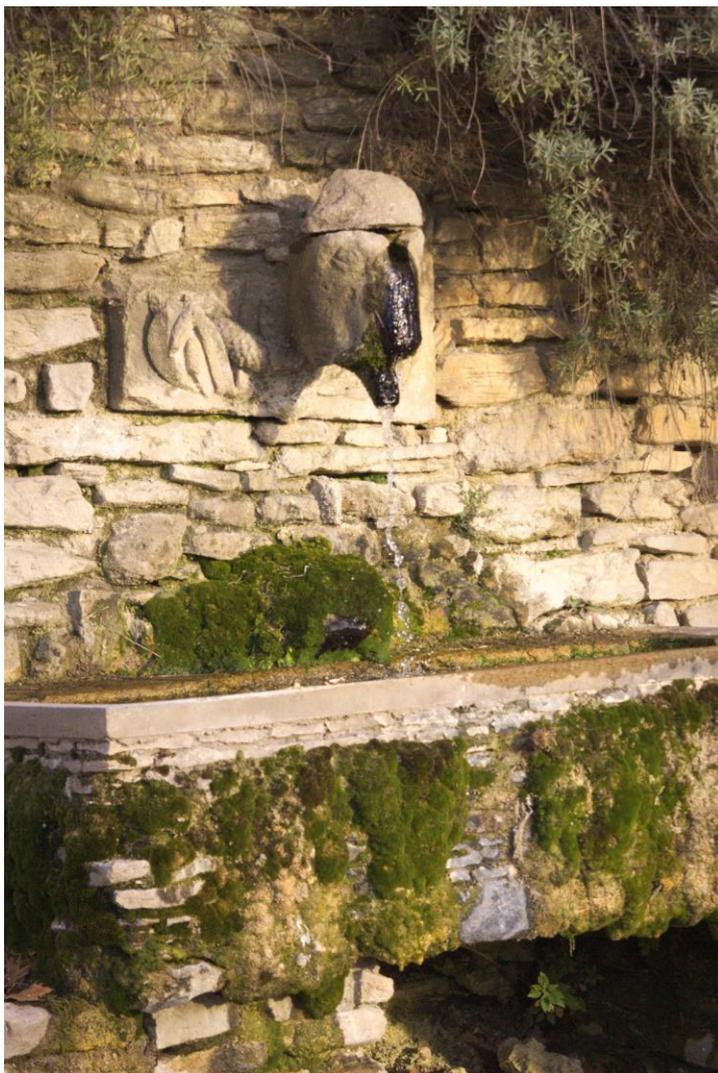
La pisciculture

L'eau est utilisée en pisciculture et non pas consommée. L'eau qui sort des bassins piscicoles n'est pas la même que celle rentrant. Les sources de pollution des rejets de pisciculture sont :

- l'alimentation
- les médicaments de traitement
- la mortalité des poissons

LES MENACES SUR LES QUANTITES

Les prélèvements



Réalisés en eaux superficielles ou souterraines, les prélèvements sont destinés principalement à l'agriculture et à l'alimentation en eau potable.

En ralentissant les débits et en diminuant les apports d'eau plus fraîche des nappes d'accompagnement de cours d'eau, les prélèvements favorisent la concentration de la pollution (plus faible dilution des polluants) et l'élévation des températures. Tous ces facteurs contribuent à réduire la capacité de vie et d'autoépuration du milieu.

Les extractions

Les impacts sur les rivières sont :

- abaissement du profil en long en amont des zones d'extraction (érosion régressive) et à l'aval (érosion progressive)
- érosion des berges entraînée par l'abaissement du profil en long, d'autant plus importante que les berges sont déstabilisées et les ripisylves supprimées
- abaissement de la nappe alluviale
- appauvrissement de la richesse biologique

Les travaux et les ouvrages

- recalibrage et endiguements

Les recalibrages réalisés pour augmenter la capacité d'écoulement du lit avant débordement ont pour conséquences :

- une réduction de l'espace de divagation du lit de la rivière
- une déconnexion du lit vif du lit majeur ou de la plaine alluviale avec dé-

mobilisation des champs naturels d'expansion des crues

- ouvrages transversaux (seuils) : La plupart des seuils et petits barrages ont une vocation agricole.

Ces ouvrages d'une hauteur plus ou moins importante, favorisent la stabilité ponctuelle du cours d'eau avec comme tendance à court terme : engraissement en amont et érosion en aval

- ouvrages de franchissement : les ponts et les infrastructures associées qui représentent une contraction de l'écoulement ont tendance à générer : un affouillement au droit et à l'aval de l'ouvrage, un engraissement en amont pouvant conduire à l'obstruction partielle ou totale de l'ouvrage et /ou à sa destruction.
- ouvrages latéraux
- les enrochements : Ils ont pour finalité la protection des berges contre l'érosion (aux abords des ouvrages, érosion locale des berges)
- les épis : Les épis transversaux ont pour finalité la formation d'un dépôt à l'aval et l'orientation des flux dans le lit mineur.

Les inondations

L'utilisation des zones inondables par l'homme a transformé la crue en un événement parfois dévastateur. Phénomène naturel, la crue contribue pourtant à la régulation des eaux. Cette occupation accroît le risque d'inondation et les dommages ainsi causés sont de plus en plus importants, en termes financiers mais aussi parfois en vie humaine.

Didier SAINTOMER

LE CYCLE DE L'EAU

Un rappel utile : l'eau douce est essentielle à la vie !

L'eau circule sur terre sous différentes formes : nuages, pluie, rivières et océans. Elle va passer de la mer à l'atmosphère, de l'atmosphère à la terre puis de la terre à la mer, en suivant un cycle qui se répète indéfiniment.

Le cycle de l'eau se décompose en plusieurs étapes :

• L'évaporation

Grâce à l'énergie solaire, l'eau des mers et des océans s'évapore dans l'atmosphère en se débarrassant de son sel et de ses impuretés.

L'évaporation peut également provenir de la terre, nous parlerons alors d'évapotranspiration. C'est un phénomène qui transforme en vapeur d'eau les eaux des rivières, des lacs, des sols, des animaux, des hommes et surtout de la végétation.

• La condensation

Au contact de l'atmosphère, la vapeur d'eau se refroidit et se transforme en gouttelettes qui vont former les nuages, la brume ou le brouillard.

• Les précipitations

Sous l'impulsion des vents, les nuages se déplacent dans l'atmosphère. Lors d'un changement climatique et par effet de gravité, les nuages s'alourdissent et retombent sur le sol sous forme d'eaux pluviales, de grêle ou de neige.

79 % des précipitations tombent sur les océans, les 21 % restants tombent sur la terre puis viennent alimenter les « nappes phréatiques » (réserves d'eau sous terre), soit par

infiltration, soit par ruissellement.

Les eaux de pluie qui pénètrent dans le sol par infiltration peuvent stagner jusqu'à des milliers d'années avant de retourner dans les océans. Un peu moins de la moitié des précipitations va servir à recharger les nappes souterraines, le reste repart en évaporation.

L'eau qui ne parvient pas à s'infiltrer directement dans le sol, ruisselle le long des pentes pour se jeter ensuite dans les lacs et les rivières. Cette eau suivra leurs cours pour rejoindre les mers et les océans.

La stagnation de l'eau dans les réservoirs naturels

Ce temps de stagnation s'appelle « le temps de résidence de l'eau ». Elle varie suivant les types de réservoirs :

Atmosphère : 8 jours - Rivières : quelques jours

Lacs : 17 ans - Nappes souterraines : de quelques jours à plusieurs milliers d'années

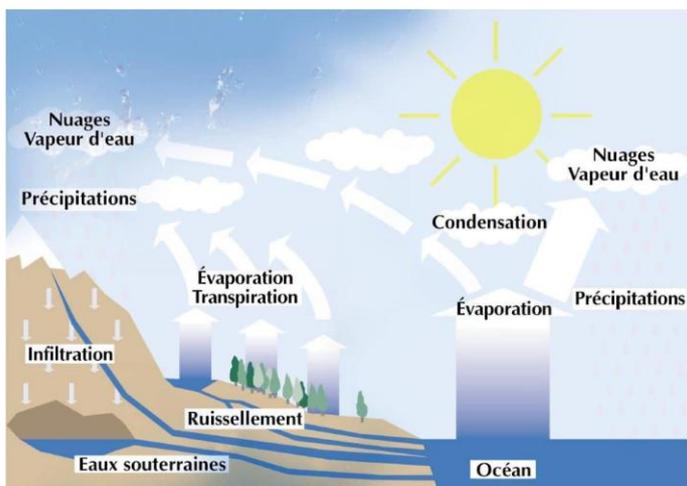
Océan : 2 500 ans - Glacier : plusieurs milliers d'années

SCHÉMA SUR LE CYCLE DE L'EAU

Notre planète contient un volume d'eau total d'environ 1,4 milliard de km³. Cette quantité d'eau demeure la même depuis son apparition sur Terre.

Ces 1,4 milliard de km³ se composent de 97,17 % d'eau salée, et de 2,83 % d'eau douce – c'est très peu- Ils forment « l'hydro-sphère », c'est-à-dire l'ensemble des réserves d'eau de la Terre.

L'eau salée couvre 2/3 de la surface de la Terre et se trouve dans les mers, les océans et les banquises. Le sel qu'elle con-



Le cycle de l'eau

tient provient des roches et des minéraux qui sont entrés en contact avec elle.

L'eau douce provient essentiellement des précipitations. On la trouve à différents niveaux : à 76 % dans les glaciers ; à 22,5 % sous la terre : nappes phréatiques et nappes profondes et captives ; à 1,26 % sur la terre : eaux de surface (lacs, rivières, étangs...) ; à 0,04 % dans l'air : nuages, pluies, brouillard, brume

L'EAU DOUCE ET L'EAU SALÉE

La principale source d'eau douce de la planète provient donc de la fonte des glaces de la calotte glaciaire et des glaciers. L'alimentation en eau douce permet à l'homme de vivre en lui fournissant de quoi boire, se laver, se nourrir (eau pour les cultures).

Quelles normes de qualité pour l'eau potable ?

Des mesures de qualité très strictes sont définies par le code de santé publique.

L'eau potable est un des aliments les plus contrôlés en France et les teneurs tolérées qu'elle peut contenir, sont infimes, parfois de l'ordre du milliardième de gramme. Mais comment sont déterminées ces normes de qualité ? Quelle est exactement la réglementation ? Arrive-t-il que les valeurs limites établies soient dépassées ?

EAU POTABLE : UN HAUT NIVEAU DE QUALITÉ FIXÉ PAR UNE RÉGLEMENTATION

La volonté première est de fournir à l'utilisateur une eau de qualité sanitaire, garantie contre tous les risques. Il s'agit ensuite d'offrir une eau de qualité « organoleptique », agréable à boire, claire, inodore et équilibrée en sels minéraux.

L'eau « propre à la consommation humaine » doit répondre à environ 70 critères de qualité. Un critère donné est rempli lorsque la norme est respectée pour un paramètre donné. La norme, représentée par un chiffre, fixe une limite supérieure à ne pas dépasser (pour le fer : 200 microgrammes maximum par litre) ou une limite inférieure à respecter.

Les critères de potabilité sont établis sur la base de données scientifiques établissant des « doses maximales admissibles » (DMA). Une DMA est la quantité d'une substance qu'une personne peut absorber sans danger, chaque jour, sa vie durant. Cela permet de calculer quelle quantité maximale peut être apportée par l'eau ; plus une confortable marge de sécurité. Sachez que la quantité maximale est toujours calculée pour les personnes les plus fragiles (bébés, femmes enceintes, personnes immunodéprimées...), ce qui signifie que toute personne adulte bien portante est d'autant mieux protégée.

Parce que les connaissances scientifiques sur les risques liés aux substances présentes dans la nature, et dans l'eau en particulier, évoluent, les normes sont régulièrement revues.

LIMITES DE QUALITÉ ET RÉFÉRENCES DE QUALITÉ : DES NOTIONS ESSENTIELLES À NE PAS CONFONDRE

Les limites de potabilité de l'eau ont un caractère impératif car elles peuvent avoir une répercussion sur la santé et concernent des paramètres microbiologiques et chimiques. L'eau distribuée doit être exempte d'*Escherichia coli* et d'entérocoque. La qualité bactériologique de l'eau potable doit être assurée en toutes circonstances et ne peut faire l'objet d'aucune tolérance.

Les références de qualité, elles, sont des indicateurs qui reflètent le bon fonctionnement des installations de production d'eau potable et comprennent des paramètres microbiologiques, chimiques, organoleptiques et des indicateurs de radioactivité. Leur non-conformité peut être le signe d'un dysfonctionnement dans les installations de traitement ou de distribution, et doit alerter l'exploitant. Leur analyse tient compte des risques éventuels pour la santé des personnes mais aussi de l'agrément de l'usage de l'eau pour les utilisateurs.

Nous l'avons vu, les normes de qualité de l'eau potable sont très rigoureuses. Il ne faudrait pas en conclure que tout dépassement comporte un risque pour l'utilisateur puisque la norme est fixée par rapport à un risque à long terme et en intégrant une marge d'incertitude importante.

Texte émanant de l'Agence de l'eau.

Bulletin d'adhésion - Découpez ce coupon après l'avoir rempli et retournez-le accompagné d'un chèque de **10 euros** pour les membres sympathisants, **16 euros** pour les membres actifs ou **20 euros** pour les membres bienfaiteurs à l'ordre du Comité écologique à l'adresse suivante : **Comité écologique Ventoux-Comtat - Maison des Associations - 35, rue du Collège - 84200 Carpentras**

Nom Prénom

Adresse

Téléphone e-mail

L'EAU VIRTUELLE

« Consommer un kilogramme de blé, c'est aussi, dans les faits, consommer le millier de litres d'eau qu'il a fallu pour faire pousser cette céréale. »

Daniel Zimmer – Directeur du Conseil Mondial de l'eau – Kyoto 2003

En France, chacun d'entre nous consomme en moyenne 165 litres d'eau par jour. Mais si on prend en compte toute l'eau consommée (eau virtuelle), la consommation est de 5140 litres par jour et par habitant !

Chaque produit consommé a nécessité des quantités non négligeables d'eau lors de chacune des étapes de sa production. Cette eau cachée est appelée « eau virtuelle ».

Au niveau mondial, 90 % de l'eau douce utilisée sert à produire notre nourriture et les biens de consommation ; elle est donc comptabilisée comme eau virtuelle.

Comment expliquer une telle situation ?

L'eau virtuelle d'un produit est la quantité d'eau qui a été utilisée pendant tout son cycle de vie. De la croissance ou de l'extraction de la matière première, en passant par les différents processus de fabrication (lavage, transformation, nettoyage des machines, etc.) jusqu'à l'emballage.

Voici deux exemples :

• **Le fromage** est produit à partir de lait. Pour produire 1 kilo de fromage, il faut 5 litres de lait. Pour produire 5 litres de lait, il faut 4 800 litres d'eau. Les vaches mangent principalement de l'herbe et des

fourrages (maïs, soja, betterave, etc.). De grandes quantités d'eau ont souvent été nécessaires à la production de ces fourrages. L'eau utilisée pour l'irrigation des cultures constitue la majeure partie de ces 4 800 litres. Il faut ajouter l'eau pour abreuver les animaux, nettoyer les étables et les machines. Cela signifie que pour produire une tranche de fromage, il faut environ 120 litres d'eau.

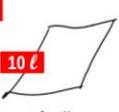
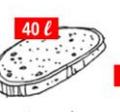
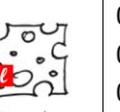
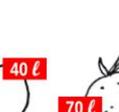
• Le Français moyen boit environ 2 tasses de café par jour. **Le café** est produit à partir de grains de café provenant d'Afrique, d'Amérique latine ou d'Asie. Les plantations de café nécessitent de grandes quantités d'eau. Après la récolte, les baies sont mises à sécher. Écorcées, elles donnent deux grains. Les grains sont ensuite torréfiés. Pour produire 1 kilo de café torréfié, on utilise 26 400 litres d'eau. Cela signifie, qu'une tasse de café nécessite environ 176 litres d'eau.

Marie Saiu

Sources :

les.cahiers-developpement-durable.be

www.waterfootprint.com

 1 T-shirt en coton (250 g) 2700 ℓ	 1 feuille de papier A4 10 ℓ	 1 tranche de pain de mie (30 g) 40 ℓ	 1 tranche de fromage 120 ℓ
 1 litre de lait 1000 ℓ	 1 pomme (150 g) 40 ℓ	 1 orange (100 g) 70 ℓ	 1 verre de jus de pomme (200 ml) 190 ℓ
 1 tasse de café 176 ℓ	 1 morceau de sucre de betterave (4 g) 4 ℓ	 1 morceau de sucre de canne (4 g) 8 ℓ	 1 cannette de soda (33cl) 40 ℓ
 1 hamburger 2400 ℓ	 200 grammes de viande de poulet 624 ℓ	 200 grammes de viande de bœuf 3960 ℓ	 200 grammes de pommes de terre 34 ℓ



737, av. du Comtat Venaissin (Rte de Saint-Didier)
 CARPENTRAS - Tél. 04 90 60 37 34
 OUVERT DU LUNDI AU SAMEDI MATIN



La boulangerie LOT fabrique et vous propose désormais toute une gamme de pain bio, certifiés ECOCERT

« J'ACCUSE ! »

Une information inquiétante nous est parvenue de la part de M. Saussac, président de la Nesque propre. Nous vous transmettons intégralement l'analyse compétente de Dimitri Marguerat, naturaliste, pour ceux qui n'auraient pas bénéficié de cet article :

« Sur la commune de Pernes-les-Fontaines nous avons découvert une quantité importante de pièges à appâts chimiques le long de la Nesque ainsi que le long du canal de Carpentras. Nous pensons que les rongeurs en sont la cible (notamment *Rattus norvegicus* et *Rattus rattus*). Ils se situent en pleine nature et ne semblent pas concerner une ou plusieurs propriétés privées. Il s'agit de boîtes noires en plastique, carrées et d'une épaisseur de 10 cm environ, comportant une double entrée pour les rongeurs. Elles sont soit attachées à un tronc d'arbre au niveau du sol, soit vissées à la base d'un vieux mur, sous un pont ou sur le ciment du canal lui-même.

Du POISON au pied des arbres & au bord de la Nesque

Ces installations, nommées « rodenticides » (qui visent à détruire les rongeurs) contiennent **de la bromadiolone, un poison puissant aux effets hautement toxiques sur l'environnement**. Il s'agit d'un anticoagulant qui tue en provoquant des hémorragies internes. Ce poison présenté sous forme de pâte verte, peut aussi se diluer avec la pluie et couler dans les cours d'eau, il impacte poissons et invertébrés aquatiques. Par ailleurs, en provoquant la mort lente de rongeurs qui agonisent dans la nature, ce produit intoxique toute la chaîne alimentaire : les rapaces nocturnes et diurnes, les mammifères sauvages carnivores, mais aussi les chiens et les chats domestiques qui consomment ces proies faciles. Les sangliers, omnivores, ne sont pas épargnés par cette intoxication.

Nous nous interrogeons sérieusement sur le fondement de cette pratique totalement inconsciente et dangereuse. Certaines années la démographie des rongeurs augmente naturellement et redescend subitement l'année d'après, il s'agit de cycles écologiques normaux.

Les principaux régulateurs naturels des rongeurs sont les carnivores sauvages : Renard, Fouine, Belette... ainsi que divers rapaces : Chouette hulotte, Buse variable, Faucon crécerelle... La raréfaction de ces prédateurs sauvages de nos campagnes n'arrange pas ce phénomène de surpopulations cycliques.

A cause de la bromadiolone dispersée dans les champs pour lutter contre la prolifération des campagnols, certains départements de France ont eu de véritables hécatombes d'animaux sauvages (rapaces et mammifères carnivores) et les déséquilibres se sont encore accentués. Le phénomène est hélas tristement bien connu.

Nous allons poursuivre notre recherche et trouver les responsables de ce programme hautement toxique, et alerter les pouvoirs publics. Mais qu'espèrent les responsables, conscients ou inconscients, en usant de telles pratiques ? Une nature désertée par le vivant, des rivières sans poissons ni libellules, des espaces naturels ou agricoles stérilisés, empoisonnés, où seuls le goudron, le béton, l'acier et le verre seront durables ?

Il faut savoir aussi qu'un projet d'arrêté relatif aux conditions d'emploi des produits phytosanitaires ne règle pas le problème de la bromadiolone. L'interdiction au niveau national attendu à partir du 31 décembre 2010 n'a pas été promulguée. Seules des autorités sanitaires départe-

mentales ou municipales l'ont proscrit sur une partie du territoire.

L'ASPAS (Association pour la protection des animaux sauvages) est tout à fait opposée à l'usage de la bromadiolone. De nombreuses études démontrent l'impact nocif sur l'ensemble du vivant : biotope et organismes humains.

Entre autres ce produit détruit les prédateurs des rongeurs. Certains de ces rongeurs sont capables de développer une résistance au poison en consommant des aliments naturellement riches en vitamine K. Ils vont se multiplier. Leurs prédateurs empoisonnés ne joueront plus leur rôle de régulateurs. Alors, où est l'utilité d'une telle pratique ? La balance avantages/inconvénients penche largement en faveur des inconvénients. Quels en sont les intérêts cachés ou visibles ?.....

Nous sommes dans la 7e extinction de masse. La biodiversité régresse dramatiquement. Que faudra-t-il dire ou faire pour que les instances qui nous gouvernent prennent la mesure du problème et les décisions courageuses nécessaires ?

L'homme a dressé une liste des animaux nuisibles. Ne serait-il pas judicieux de le placer en tête de cette liste ?

DERNIERES NOUVELLES

Le Maire de Pernes les Fontaines a fait enlever tous les pièges à la bromadiolone pour les remplacer par des pièges mécaniques. Il est dommage d'exterminer ces animaux qui participent à l'équilibre de la biodiversité.

N'oublions pas que le Vaucluse est en dans le hit-parade des consommateurs de pesticides et de glyphosate. Un titre dont on se passerait bien !

Avec la participation de « La Nesque Propre », Jean Marin Desprez naturaliste Dimitri Marguerat naturaliste, la LPO...

Conseils :

Pour vous informer sur les dangers d'intoxication pour vos animaux domestiques par les raticides anticoagulants, voir le site :

<https://www.centre-antipoison-animal.com/raticides.html>

et pour les humains : <http://www.centres-antipoison.net/marseille/>

Permanence téléphonique médicale 04 91 75 25 25

Coups de cœur :

Pour la LPO, qui se bat quotidiennement pour la sauvegarde de la biodiversité (n'hésitez pas à cotiser), ils travaillent pour nous.

<https://www.lpo.fr/communiqu%C3%A9/le-milan-royal-et-la-bromadiolone-une-h%C3%A9catombe-annonc%C3%A9e>

<http://rapaces.lpo.fr/milan-royal/nouvel-arr-t-bromadiolone>

Mic & Danièle