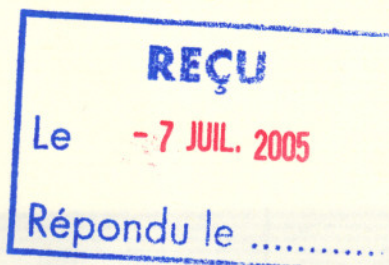




Le Beausset, le 6 juillet 2005.



Les Vins de Bandol

Monsieur le Président de la Commission
Particulière du Débat Public
LGV en PACA
1, boulevard Dugommier
13001 MARSEILLE

Monsieur le Président,

Nous avons participé aux différents débats organisés, et pris connaissance des dossiers que vous nous avez transmis. Le débat public touche à sa fin et nous souhaiterions vous faire part de certaines observations.

A la lecture du « dossier du maître d'ouvrage », nous avons constaté que parmi la vingtaine de tracés proposés par Réseau Ferré de France, certains traversent le terroir de l'appellation Bandol. Il est évident qu'il s'agit de véritables aberrations :

- ils portent atteinte à un terroir AOC déclaré d'intérêt public qui a déjà payé un lourd tribut ces 30 dernières années. En effet, entre 1972 et 2003, nous avons perdu 63% de nos surfaces agricoles en terre d'appellation ! (voir carte jointe par courrier)
- ils représentent un surcoût déterminant car plus on se rapproche du littoral, plus les frais de construction et d'indemnisation sont exorbitants,
- ces tracés rallongent les temps de parcours,
- ces tracés porteraient atteinte à un paysage remarquable.

Au-delà de ces tracés utopiques, d'autres nous inquiètent car ils peuvent porter atteinte au terroir de Bandol de façon indirecte.

En effet, nous subissons de façon constante une **pression foncière énorme** due au caractère attractif du littoral et à notre situation entre Marseille et Toulon.

Cette Ligne de Grande Vitesse, censée atténuer la congestion routière, encouragerait la croissance de population sur un secteur surpeuplé. Nous sommes déjà la 1^{ère} destination touristique de France. Selon l'INSEE, à l'horizon 2020, année éventuelle de la mise en service de la LGV, six millions d'habitants résideront dans la région PACA, dont 4,2 au sein des trois départements côtiers. Ce déséquilibre entre le Haut Var et le littoral ainsi que la croissance de la population seraient encouragés par un tracé trop au sud.



Le Beausset, le 6 juillet 2005.

Les Vins de Bandol

Où allons-nous loger ces personnes ? Comment imaginer une seconde que ces personnes n'aient pas besoin d'une voiture pour circuler ? **De toute évidence, les nouvelles habitations et équipements se feront dans les terres agricoles.** Voulons-nous devenir des cités dortoirs ou une région peuplée de résidences secondaires ?

Le dossier du maître d'ouvrage reconnaît cette menace mais la balaie d'un revers de main en attribuant aux collectivités locales la responsabilité de contenir les comportements spéculatifs avec « une politique volontariste et coordonnée d'aménagement » (page 35) ! Pourtant, ces mêmes collectivités ont déjà du mal à gérer les flux importants de population aujourd'hui et subissent des pressions foncières énormes.

Pour toutes ces raisons, nous ne comprenons pas la justification d'un tracé passant par Marseille, déjà desservi par le TGV, qui représente un grand détour et fragilise encore plus une zone littorale très menacée. Nous sommes favorables à la modernisation, mais pensons qu'il est beaucoup plus logique de traverser une partie de la région PACA plus au nord, moins soumise à cette pression foncière et qui bénéficierait davantage de cette infrastructure.

Nous avons d'ailleurs été plus que surpris par le choix prématuré du Ministre de l'Aménagement du Territoire, Christian ESTROSI. En effet, conformément à la réglementation, ce choix devait se faire après la présentation du compte rendu définitif du débat public. Pourtant, nous avons pu savoir qu'il soutenait le tracé Paris-Marseille-Toulon-Nice (VAR MATIN 30.6.05). Comment parler dès lors de débat public, alors que le Ministre fait part de son choix à ce stade de la concertation ? L'argumentation donnée est « que le tracé Aix-Nice risquait de finir dans le mur des recours ». Pourtant, il est évident qu'un tracé proche du littoral, bien plus long que ceux qui sont plus au nord, devra faire face à un nombre bien plus important de recours.

Nous espérons participer encore à la concertation et tenons à vous rappeler que conformément à l'article L 641-11 du Code Rural, nous pouvons saisir l'autorité administrative compétente si le projet est de nature à porter atteinte à l'aire, aux conditions de production, à la qualité ou à l'image de l'appellation Bandol.

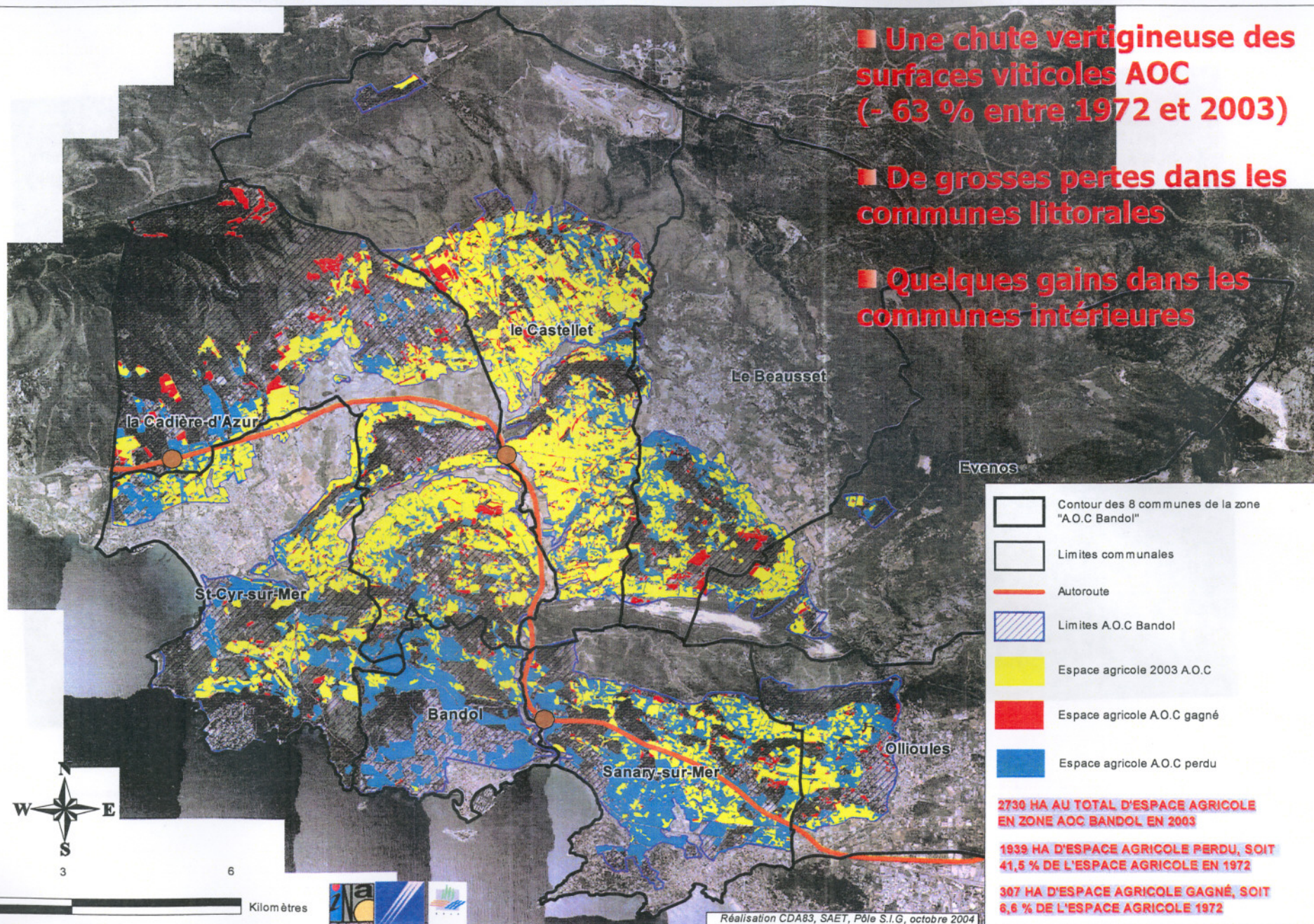
Dans l'attente de prolonger ce dialogue, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

P/O

Michel Bronzo

Président de l'Association des Vins de Bandol

IDENTIFICATION DES PERTES ET DES GAINS AGRICOLES DE LA ZONE "A.O.C BANDOL" DEPUIS 1972 A 2003



■ Une chute vertigineuse des surfaces viticoles AOC (- 63 % entre 1972 et 2003)

■ De grosses pertes dans les communes littorales

■ Quelques gains dans les communes intérieures

- Contour des 8 communes de la zone "A.O.C Bandol"
- Limites communales
- Autoroute
- Limites A.O.C Bandol
- Espace agricole 2003 A.O.C
- Espace agricole A.O.C gagné
- Espace agricole A.O.C perdu

2730 HA AU TOTAL D'ESPACE AGRICOLE EN ZONE AOC BANDOL EN 2003

1939 HA D'ESPACE AGRICOLE PERDU, SOIT 41,5 % DE L'ESPACE AGRICOLE EN 1972

307 HA D'ESPACE AGRICOLE GAGNÉ, SOIT 6,6 % DE L'ESPACE AGRICOLE 1972