

# ASSOCIATION DE DEFENSE DES INTERETS DES PROPRIETAIRES AGRICOLES DE PUGET-VILLE

avril 2005

→ les cahiers d'acteurs  
SUR LE PROJET DE LIAISON FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE EN PACA

## ADIPA

Association loi de 1901, créée en 1976 et regroupant la large majorité des propriétaires de Puget-Ville ayant pour but de maîtriser l'utilisation cynégétique de son territoire mais également "d'étudier en vue de le régler au mieux tout problème d'intérêt collectif des propriétaires autres que ceux soulevés par les rapports avec les chasseurs."

### CONTACT

**Président :**  
**Michel Bouisson**  
La Moutte - 83390 Puget-Ville  
04 94 28 61 36  
06 80 10 64 93  
Site internet  
[www.collectiftgvsudvar.org](http://www.collectiftgvsudvar.org)

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
LGV PACA

## L'ADIPA ET LA GARE TGV DE NORD TOULON

**1)** Proposition des acteurs pour la préparation au débat public - septembre 04

**Problématique :** le devenir de la plaine viticole du canton de Cuers face à la LGV et surtout à l'implantation d'une gare sur Cuers.

**Contenu souhaité:** toutes les données techniques et surtout les études prospectives sur l'évolution engendrée par cet aménagement.

**2)** Remise du projet par RFF hôtel Mercure Marseille le 10/11/04.

**Question orale** sur la nécessité de la dite étude.

**Réponse** de M. Gyssels, RFF : cette étude n'existe pas.

**Position de l'ADIPA :** cette étude est indispensable pour appréhender l'impact de la gare sur la zone concernée.

**3)** Visite de M. Gyssels à Pierrefeu sur invitation de l'Association des vigneron : but ← révéler la réalité viticole et le cadre environnemental depuis une position dominante : la place de Dixmude à Pierrefeu.

**Renouvellement** de notre requête.

**Réponse :** identique, pas d'étude ;

nous insistons à nouveau sur cette nécessité.

**4)** Mail adressé à Monsieur le Président de la C.P.D.P. le 10/12/04 :

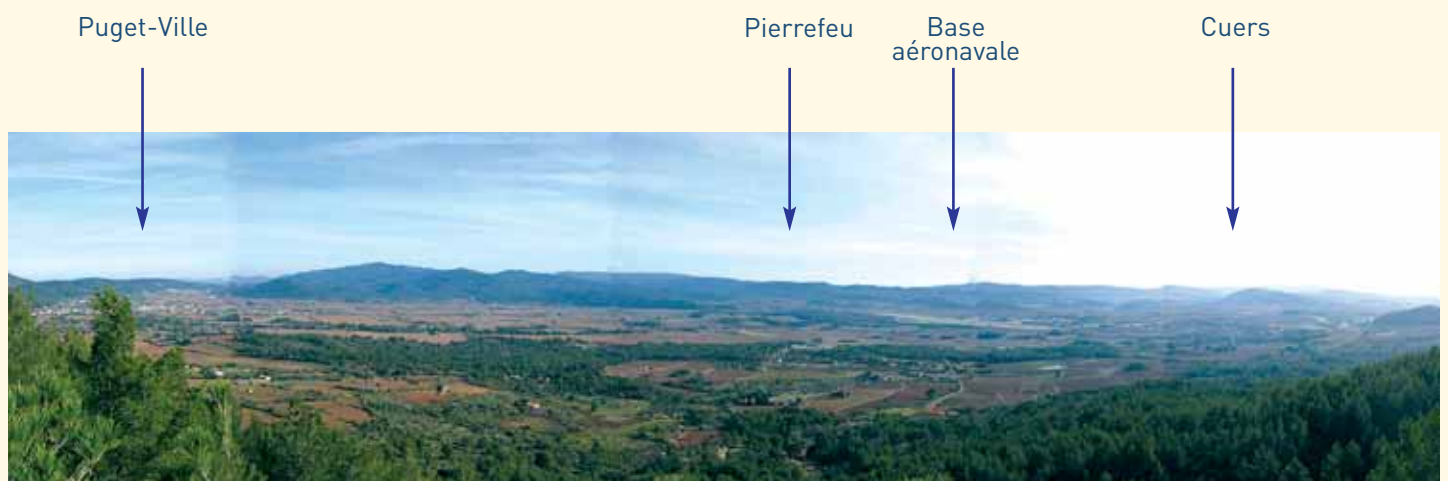
".../... Le devenir de la zone concernée, son évolution, sa transformation économique et sociale sont des éléments clefs, tout autant que les gains de temps, de voyageurs, les coûts, les bénéfices et les contraintes. Comment pourrions nous alimenter le débat si on occulte toutes ces considérations d'évolution, alors même que cette évolution est inévitable ? Qui sont les 2,5 M de voyageurs qui vont transiter par la gare de Toulon-Nord ? Où vont-ils ? D'où viennent-ils ? Touristes ? résidents ? Cuers deviendra-t-il la porte de TPM et du littoral ou est-ce que c'est la plaine elle-même qui en sera la destination ?" Autant de questions aujourd'hui sans réponse. Nous réitérons donc cette requête et demandons que ces études soient publiées en préalable à tout débat.

# UNE RICHESSE EXTRAORDINAIRE...

## Quelle est donc cette évolution qui nous inquiète autant ?

→ Le premier bassin viticole des Côtes de Provence (5000 ha) hier prisé pour son activité propre est convoité pour son énorme potentiel d'urbanisation.

Nous connaissons parfaitement la richesse extraordinaire de cette plaine : écrin de verdure et d'équilibre entre habitat diffus, culture omniprésente, aménagements intégrés (base aéronavale, voirie complète, villages relégués sur les contreforts pour utiliser pleinement son potentiel; le tout protégé par les barres de Cuers au Nord et les collines des Maures au Sud.



## Scénario d'évolution possible

### Octobre 2005

→ Décision de réaliser la LGV, de la faire transiter par la plaine de Cuers et d'y installer la gare de Toulon-Nord.

→ A terme Cuers sera à 3 h 10 de Paris;

→ Où pourrions-nous trouver un espace aussi vaste à portée de l'Europe entière qui offre en prime, l'attrait du premier département touristique de France?

→ Enclenchement immédiat d'un processus très actif d'acquisition de terrains de toute nature, aussi bien par des particuliers que par des aménageurs, ne serait-ce que dans le but de mise en réserve. Par la simple loi de l'offre et de la demande ces terrains changent de main et donc de destination.

→ Le mécanisme inévitable et irréversible est engagé

# UN UNIVERS DE ROUTES ET BETON...



## 2015

- 10 ans que la décision est prise.
- L'enquête publique est bouclée.
- L'acquisition des terrains pour la réalisation de l'ouvrage et l'implantation de la gare est achevée : début des travaux.
- Le tissu urbain de TPM s'est étendu jusqu'à l'agglomération de Cuers.
- L'ensemble de la plaine est couvert d'aménagements périurbains: zones commerciales, zones artisanales, multiples lotissements, complexes sportifs...
- Le monde agricole conserve quelques îlots de verdure noyés dans un univers de routes et de béton.



## Scénario d'évolution possible

## 2020

- Les premiers trains circulent sur la LGV
- La gare de Toulon Nord, bien que située à 25 km du centre ville, dessert désormais une agglomération qui s'est étendue jusqu'aux confins de Puget-Ville.
- Cuers est devenu un quartier de Toulon.
- L'agriculture a déserté l'ensemble du canton

Gare de Toulon Nord



# A N O U S D E D E C I D E R . . .

## Epilogue

### Scénario-catastrophe ou fantastique opportunité ?

A nous de décider.

C'est à un choix de société que nous sommes confrontés.

Pensez-vous réellement que le scénario ci-dessus soit de la pure fiction ?

Installer la gare de Toulon à 25 Km de son centre, c'est inévitablement tirer la ville dans cette direction.

Est-ce que le but de l'opération répond à cette logique, alors même que notre région est déjà soumise à une très forte pression foncière ?

Alors que la SAU du Var est une des plus faible (12 %), ne doit on au contraire tout mettre en œuvre pour préserver l'essence même de notre département. Pourrait-on à ce point négliger le sort des 543 exploitants du canton et des milliers d'emplois liés ?

L'importance de l'activité traditionnelle viticole sur la zone est capitale. Elle concerne trois caves coopératives et de nombreux domaines tous performants, de grande notoriété au sein de l'appellation. Autant d'unités qui ont investi très

largement en moyens de tous ordres : financiers, humains, techniques... pour arriver à cette reconnaissance qui en fait un des rares bassins de production florissant.

En outre, un exploitant induit par son activité trois unités de travail.

Nous développons par ailleurs - cahiers d'acteurs du syndicat des côtes de Provence, de l'association des vignerons de Cuers Puget-Ville Pierrefeu, de la cave St Roch Les Vignes - l'impact et l'importance de la viticulture au sein de notre économie, de notre environnement et de nos racines fondamentales.

Dans le même temps, cette réponse de compromis à la desserte de Toulon et au désenclavement de Nice ne satisfait personne . Ni les Toulonnais : si gare il doit y avoir, elle doit être au plus près du centre ville, ni les Niçois qui allongent leur temps de parcours.

Par ailleurs, et en fonction de la multimodalité, où se trouve l'intérêt de Toulon Nord vis-à-vis de l'aéroport de Hyères, situé à 25 Km ?

Idem pour l'accès à toute la zone côtière !

## En résumé

*La réponse apportée au rattachement du Sud Var par l'implantation d'une gare sur Cuers ne peut être satisfaisante dans sa finalité et affecte gravement par ses effets directs et induits l'espace rural et traditionnel.*

*A moins que le but ne soit l'urbanisation de la zone même de Cuers ! Auquel cas ce serait une parfaite réussite.*

*Les employés Niçois, à moins de 45 minutes, trouveraient ici la capacité de logement qui leur fait tant défaut, et l'ouverture vers le Nord procurerait au site un immense potentiel d'accueil !*

*Décision lourde de conséquences et quelle responsabilité pour celui qui décidera d'engager le processus!*

*Nous qui vivons de cette plaine, autant que nous le pourrons, nous ferons entendre notre voix pour défendre ce patrimoine que nous avons hérité de nos parents et le transmettre intact à nos enfants.*

