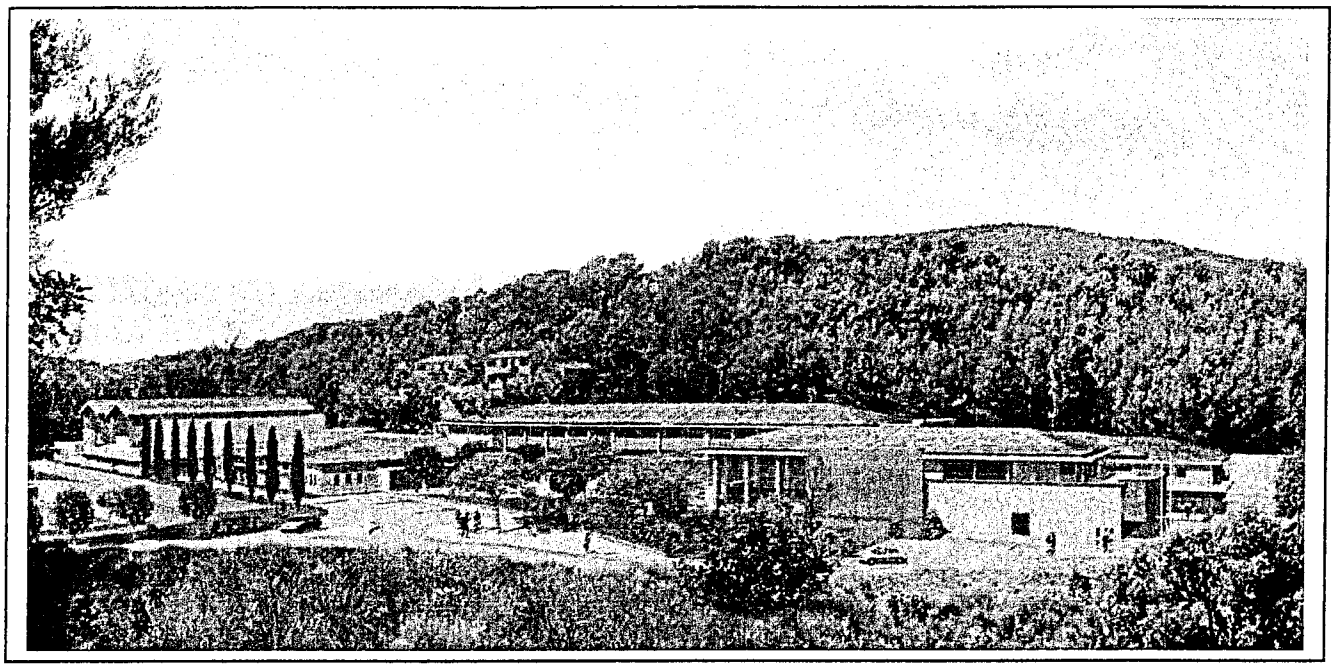
ESPACE CIVIQUE

octobre 2002 n°14

BARGEMON, CALLAS, CHÂTEAUDOUBLE
CLAVIERS, FIGANIERES, MONTFERRAT



Le collège cantonal sort de terre.

Les sceptiques et les opposants au collège cantonal devront s'y faire : il y aura bien un collège à Figanières, quartier des Marthes. La piste qui préfigure l'accès créé à partir de la RD 54 est bien là ; les travaux de dévoiement des réseaux à l'emplacement du carrefour protégé du Thronnet ont commencé ; les terrassements et soutènements sont achevés et les premiers murs sortent de terre.
Rien moins que trois grues sont en place. Une noria de camions s'active au milieu des équipes d'ouvriers.

Parallèlement aux travaux du Conseil Général, ceux de la commune ont commencé aussi : restructuration et extension des réseaux (pluvial, assainissement, eau, éclairage, alimentation électrique) et réfection totale de la voirie pour permettre de recevoir dans de bonnes conditions le trafic (véhicules et piétons) généré par les nouveaux équipements de quartier.

L'élargissement de l'avenue des Marthes au droit du cimetière est quasiment terminé. Il le sera avec l'achèvement du parement en pierres du mur de soutènement.
Inutile de préciser que tout cela était inimaginable sans l'aide financière forte du Conseil Général. Rendus nécessaires par la construction du collège, ces investissements ont pu bénéficier des crédits spécifiques réservés aux équipements structurants.

Un tel chantier, évidemment, ne va pas sans perturbations pour les riverains : bruit, chaussées déformées, modifications d'itinéraires d'accès, clôtures endommagées, boue, etc.
Qu'ils soient remerciés pour leur compréhension et leur patience.

Un quartier tout neuf et bien équipé est, dans quelques mois, au bout de l'épreuve, sans parler du mieux être pour nos enfants.

P.Y. COLLOMBAT
Conseiller Général du canton de Callas

La communauté d'agglomération au complet

Au cours de l'année 2001 Bargemon, Callas, Claviers, Montferrat ont rejoint Figanières et Châteaudouble au sein de la Communauté d'Agglomération Dracénoise, forte désormais de 16 communes et de 85000 habitants. L'arrêté préfectoral du 26/12/01 a scellé cette démarche collective dont tout le monde se félicitera. Les communes du canton de Callas disposent ensemble de 14 représentants au Conseil de Communauté pour 7839 habitants, soit un siège pour 560. Par comparaison, Lorgues avec 6 représentants pour 7687 habitants et Draguignan avec 27 pour 34814, se contentent d'un siège pour quelque 1280 habitants.



Les Maires de la CAD à Montferrat

Politique de la petite enfance : une mini révolution

Le précédent numéro d' «espace civique» a rapporté l'intervention du Conseiller Général du canton de Callas, devant l'Assemblée Départementale, en juin 2000, déplorant l'absence d'une véritable politique départementale de la petite enfance.

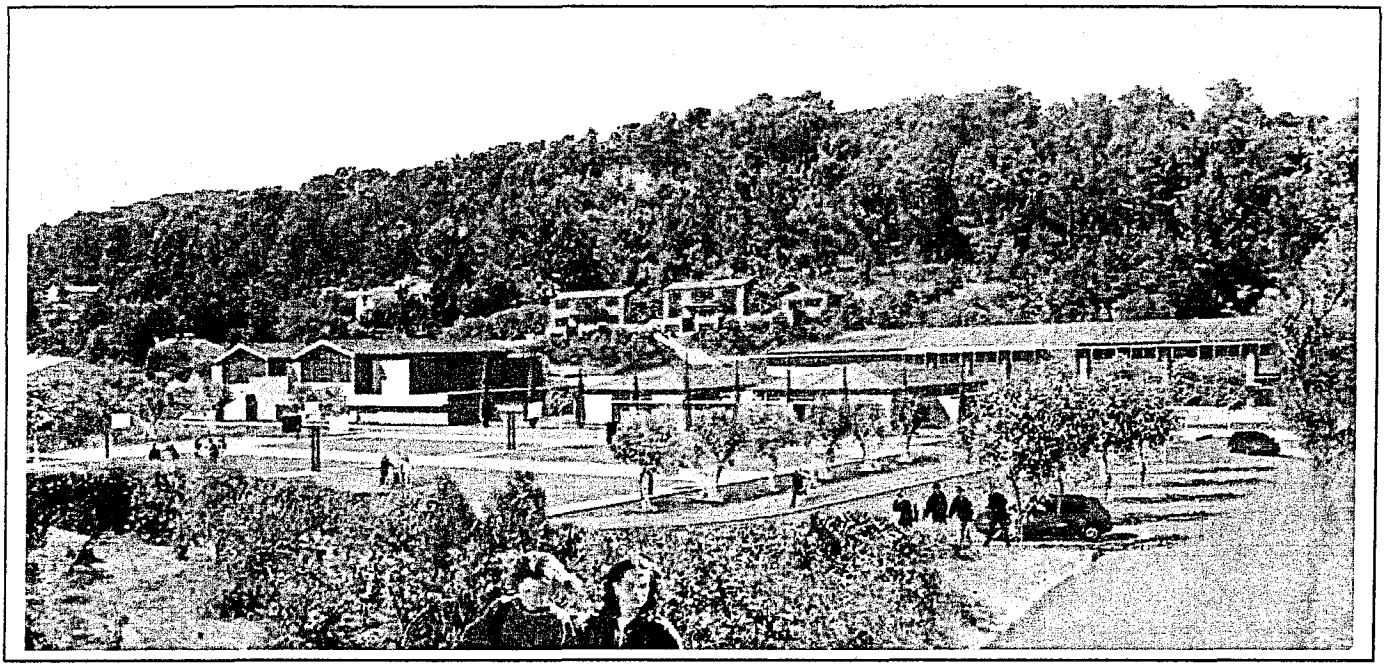
Depuis, au terme d'une action opiniâtre, les choses ont évolué très positivement sur deux points essentiels :

Le renouvellement du Conseil d'Administration et de la présidence de la CAF du Var ayant amené aux affaires une équipe de bonne volonté, a permis le rapprochement des deux organismes dont dépend la politique de la petite enfance dans les départements, la CAF et le Conseil Général.

Pour la première fois, lors du vote du budget primitif 2002, 430000 € (2,8 MF) d'aide au fonctionnement des crèches ont été inscrits. Ce n'est pas énorme, compte tenu des besoins globaux, mais significatif pour les bénéficiaires.

Ainsi, la crèche parentale «Le Petit Prince» qui accueille des enfants de Figanières et d'autres communes du canton, vient-elle de se voir attribuer une subvention de fonctionnement de 11 687 € (76 600 F). Une demande d'aide au fonctionnement devrait prochainement être présentée par la crèche parentale «dorémi» de Châteaudouble.

Collège cantonal : un projet complexe, une réalisation de longue haleine.



La construction d'un collège, des équipements sportifs et culturels qui vont avec, la réalisation d'une nouvelle voie d'accès, la remise à niveau de l'ensemble des voiries et réseaux et d'une manière générale la restructuration de l'ensemble d'un quartier, ne se font pas du jour au lendemain. Sauf avec la langue, évidemment.
Ce qui frappe le plus ce sont les travaux proprement dits. Ils ne sont cependant que l'ultime étape d'un marathon où s'entremêlent études, dossiers techniques, décisions des assemblées délibérantes, procédures administratives et judiciaires. Il n'est pas inutile d'en rappeler les principales étapes.

18 juin 1997 = l'Assemblée Départementale, en séance publique, arrête le principe de la création d'un quatrième collège en dracénie, dans le canton de Callas, à Figanières. Ce choix est dicté *«par la situation de Figanières qui se trouve idéalement bien placé au milieu de chaque commune et surtout par le fait que c'est la commune qui a le plus d'élèves secondaires.* »(H. Falco).

Commencent alors les études pour le choix de l'implantation du collège sur le territoire de Figanières. Celle-ci, conformément aux dispositions du plan quinquennal départemental (9 oct. 95), devra, autant que faire se peut, être réalisée « *à proximité des centres urbains*», ceci afin de faciliter l'utilisation des équipements hors du temps scolaire par les habitants. Entre les deux zones Na du POS de Figanières répondant à ce critère, seule celle des Marthes est suffisamment grande pour accueillir le projet. Elle suppose cependant la réalisation d'un accès spécifique.

Octobre 1998 = prise en considération par l'Assemblée Départementale de l'aménagement du carrefour du Thronnet : « *pour des raisons de sécurité évidentes et afin de prendre en compte l'accès au futur collège de Figanières, ce carrefour doit être aménagé*» .

Août 1998 = lancement de la révision partielle du POS par la commune pour y inscrire l'emplacement réservé au collège et à sa voie d'accès. A l'issue de l'enquête publique le commissaire enquêteur donnera un avis totalement favorable. La révision est approuvée au terme du processus par le conseil municipal de Figanières en avril 2000.

Décembre 1998 = délibération de l'Assemblée Départementale décidant le «*démarrage de Figanières*», ainsi qu'une première avance de crédits à la société d'économie mixte du Conseil Général chargée de la réalisation des collèges.
Le «groupe projet» comprenant des personnels de l'Education Nationale, des représentants des élèves, des parents d'élèves et de la municipalité est mis en place. Il est chargé de définir les grandes lignes du programme soumis aux architectes.

Juillet 1999 = la Commission Permanente du Conseil Général approuve le programme technique et l'enveloppe financière prévisionnelle correspondant au projet (l03.7 MF) :
- Construction d'un collège 600 et de sa voie de desserte spécifique.
- Réalisation d'un gymnase de 1823 m^2.
- Réalisation du restaurant scolaire.
- Réalisation d'une salle audiovisuelle de 200 places.

Le nouveau Préfet du Var, D. Caneppa, se rend sur le site dès sa prise de fonction dans le Var.
Dès lors, la procédure d'acquisition foncière est lancée. La quasi-totalité des terrains sera acquise à l'amiable.

A l'issue d'une seconde enquête publique, conduite par un nouveau commissaire concluant lui aussi très favorablement, le projet sera déclaré «d'intérêt public» par le Préfet (arrêté du 25/01101).

Une procédure d'expropriation sera nécessaire pour deux propriétaires. Elle aboutira en février 2001. Les intéressés ont fait appel, mais cela reste sans effet sur le déroulement du processus.

Aux côtés financier, urbanistique et foncier du dossier s'ajoute l'aspect architectural et technique. Diverses réunions avec l'architecte des Bâtiments de France, la DDE, le CAUE, le Conseil Général, la Commune permettent de définir le cahier des charges architectural qui servira de base au concours d'architectes.

Au mois **d'août 1999** le concours est lancé pour désigner les architectes. L'équipe Pitalugue / Gallo / Sudequip / Richier sera désignée un an plus tard, en **juillet 2000**.
Celle-ci va élaborer le projet architectural sur la base duquel sera délivré le permis de construire et lancés les marchés.
Le permis de construire (Etat) est délivré en **septembre 2001.**

Une première consultation lancée fin **octobre 2001**, compte tenu du niveau des prix, sera déclarée infructueuse (**janvier 2002**). La consultation doit être relancée. Le marché est finalement attribué à l'entreprise DUMEZ en **mai 2002** pour un montant de 11,38 M€ (près de 75 MF).
Les travaux démarrent en **juin 2002**.

Entre temps, la piste provisoire d'accès a été réalisée et le marché pour la réalisation de la voie définitive attribué au groupement APPIA / GAGNERAU / ClOT fin **août 2002**, pour un montant de 3,2 M€ (21 MF).

Comme on peut le constater, les travaux du collège proprement dit avancent désormais à un rythme qui laisse supposer - sauf incident - une ouverture à la **rentrée 2003**.
Les travaux de la voie d'accès devraient, eux, débuter en **janvier 2003**.

Les aides du Conseil Général

Aides financières aux communes.

Pour l'exercice 2001, l'aide financière du Conseil Général, hors transports scolaires, représente, globalement pour les communes et syndicats du canton :

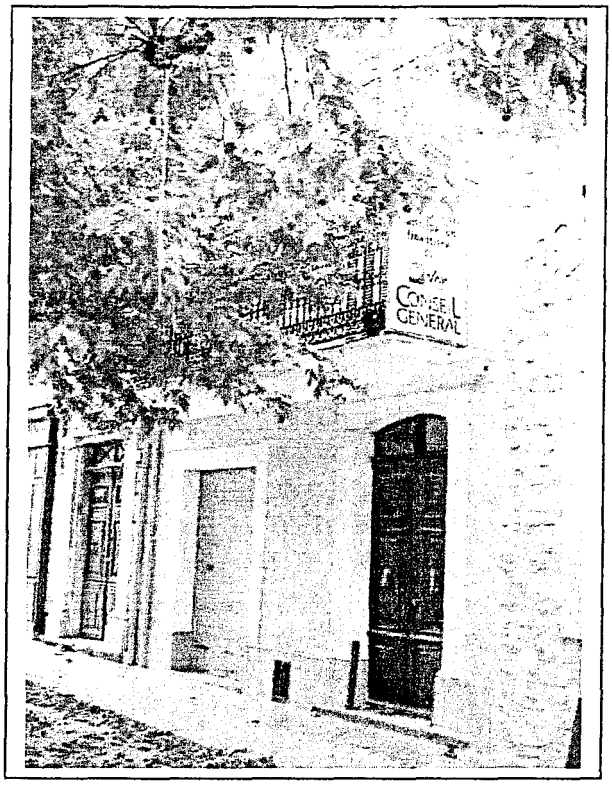
- 3 657 122 F en fonctionnement
- 12 698 608 F en investissement.

On trouvera ci-dessous le détail de la ventilation de ces crédits par commune et par type d'opération ; en rappelant qu'en investissements le volume de subvention dépend de celui des investissements.

Précisons que pour Figanières, aux subventions d'investissement ordinaires s'ajoute en 2001 une première tranche de 4 millions de "crédits de développement" pour la réalisation des équipements structurants liés à la construction du collège : aménagement de réseaux, voirie, locaux scolaires et associatifs etc. Cette enveloppe spécifique est destinée à soutenir les projets importants labellisés par les Syndicats Mixtes de Développement varois. *"Le projet communal de développement urbain et d'investissements structurants, collatéraux à la construction du collège de Figanières"* a reçu le 12 février 2001 le label du SMEDEV Sophia Estérel, le rendant éligible aux crédits exceptionnels du Département. Le volume d'investissements prévu est de l'ordre de 12 M.F.

Parmi les actions du Conseil Général il faut compter aussi : le financement des soirées estivales de l'Opéra de Toulon et de Jazz and Blues, ainsi que les manifestations commémoratives de l'insurrection républicaine varoise de 1851. En 2001, l'Opéra de Toulon s'est produit à Figanières devant un très nombreux public, venu de tout le canton (coût de la représentation 103 000 F), ainsi que le spectacle «FIor de Liberta» produit par « Gens du Verdon».

(EN FRANCS)	Bargemon	Callas	Châteaudouble	Claviers	Figanières	Montferrat	Syndicats
Fonctionnement							
Scolarité / CLSH	22 460	22 260	6 200	4 080	53 160	11 120	
Bonif Intérêts	17 707			30 201	144 922		160 558
Droits mutation	421 790	504 186	535 532	411 120	487 043	631 759	
Dotation petites communes			75 000	75 000			
Di vers		14 000	16 769			12 255	
Investissements							
En capital	1 390 150	1 077 660	759 380	1 442 000	2 491 880	564 000	973 538
					+4 000 000		
TOTAL	**1 852 107**	**1 618 106**	**1 392 881**	**1 962 401**	**7 177 005**	**1 219 134**	**1 134 096**



Claviers: immeuble acquis par la commune

L'Opéra de Toulon en tournée à Figanières



Aides aux communes des services techniques du Département

Communes	**Opérations 2001**	**Montant des travaux** (en francs)
BARGEMON	Faucardage de chemins	37 500
CALLAS	Entretien de pistes DFCI	
	Débroussaillement	258 000
CHÂTEAUDOUBLE	Faucardage de chemins	15 000
FIGANIERES	Réalisation et remise en état chemins	158 194
	Entretien piste DFCI	115 000
	Aménagement terrain championnat du Var pétanque	150 000
MONTFERRAT	Remise en état chemin	115 000
	TOTAL DES TRAVAUX	**848 694**

Aides aux associations (en francs)

FIGANIERES		CALLAS		BARGEMON	
ADMR	2 100	Festival de Musique	130 000	Bargemon Loisirs	47 000
Ecureuil en Fête	15 000	Assoc. Sportive C.F.	20 000	Bargemon Loisirs (séjour cantonal neige 2001)	35 000
Centre d'Animation	15 000	CEPAI	3 000	Comité des Fêtes	15 000
Tennis club F.C.	8 000	L'Intégrale	5 000	Syndicat d'initiatives	8 000
Jiu-jitsu	3 000	Réveil Callassien	2 000	Société de chasse	3 000
Foyer Rural	10 000	F.N.A.C.A.	2 000	Boule Bargemonaise	4 000
Crèche Petit Prince	40 000	Loisirs et Jeunesse	12 000	Bouen seren détente	4 000
Boule Figaniéroise	10 000	Syndicat d'initiative	3 000		
CLAVIERS		**CHÂTEAUDOUBLE**		**MONTFERRAT**	
Foyer Rural	15 000	Comité d'Animation	10 000	Loisirs et Culture	10 000
Comité des Fêtes	5 000	Cavaliers Suleiman	10 000	Montferrat 2000	5 000
				Boule Montferratoise	4 000
				Contact Sud Musique	72 255

Les aides aux associations se sont élevées en 2001 à **527 355 F**
Celles-ci sont devenues indispensables au bon fonctionnement et au rayonnement du tissu associatif cantonal, particulièrement vivant.

Par ailleurs, le Conseil Général, dans le cadre de ses politiques sectorielles, apporte une aide aux particuliers, aux activités sociales et agricoles :

- Réhabilitation de logements : 89 198 F
- Activités agricoles : 505 000 F
- Maison de retraite Bouen Seren 110 000 F



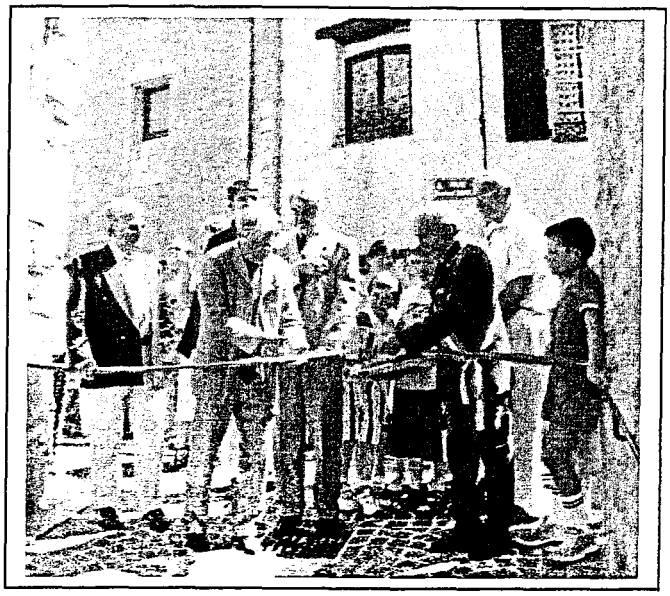
BARGEMON, Course du Haut-Var, Remise des prix

Montferrat : on inaugure.

A Montferrat, quand on inaugure, on inaugure !

Pas moins de cinq rubans à couper en cette journée mémorable de juin 2002 : la **restauration du vieux four communal** et celle des **rues caladées Calanco et Portissol** ; la **reconstruction du Pont Mirabeau**, la **réalisation du parking de la Mairie** et d'un **espace jeux pour les enfants**. Inutile de préciser que toutes ont bénéficié de subventions confortables du Conseil Général.

Une palette impressionnante de personnalités dont le Sous-Préfet, le Président de la Communauté d'Agglomération, vice Président du Conseil Général, le Conseiller Général du canton, tous les Maires du canton, beaucoup de Maires de la Communauté d'Agglomération, des représentants de toutes les autorités civiles et militaires du secteur.
Une foule ravie de montferratois, mais il y avait de quoi.



Inauguration des rues caladées

Réunion du comité de suivi de la carrière la Catalane (05/10/01)

Ce comité a été créé suite à l'arrêté préfectoral autorisant le quasi doublement du périmètre d'exploitation. Sur le site cohabitent avec l'exploitation de carrière proprement dite, une centrale d'enrobé à chaud et une unité de fabrication d'explosif nitrate-fuel. Si la société Garassin conserve la propriété du foncier, l'exploitation est passée à la Someca.
Le maire de Figanières, Conseiller Général du canton de Callas, a rappelé qu'à une époque tout ne s'était pas toujours bien passé et que les améliorations que l'on devait constater, s'agissant notamment des conditions de circulation sur la RD54 au droit de la carrière, avaient été obtenues de haute lutte.

Concernant les problèmes posés par l'extension de la carrière, deux doivent être traités en priorité:

- La remise en état et l'affectation du site, en cours et à la fin de l'exploitation. Le cahier des charges prévoit une revégétalisation du site. On ne peut pas dire que l'on ait fait preuve d'une grande imagination. Compte tenu des besoins dans ce secteur, il serait intéressant d'étudier la possibilité de dédier une partie du site aux sports mécaniques (moto, automobile).
- L'accès à la RD54. La nécessité s'impose de réaliser un tourne à gauche pour les camions venant de Figanières ou repartant sur Draguignan. Il convient d'étudier son financement.

La réunion qui rassemblait, outre l'exploitant et un représentant de la DRIR, essentiellement les élus de Callas et de Figanières s'est déroulée dans une ambiance d'apparente compréhension. La suite nous dira si la réalité rejoindra les apparences. Pour l'heure, il n'y a pas de raisons d'en douter.

Sur les routes

En 2001, le Conseil Général a poursuivi son action de mise à niveau des routes du canton. C'est sur cet exercice qu'a été achevé le recalibrage de la RD25 entre Le Muy et Bargemon (un total de 3,5 MF sur près de 9 MF pour le canton de Callas). A cela s'ajoutent 950 000 F de travaux au nord de Bargemon (pluvial, ouvrages de protection, recalibrage).

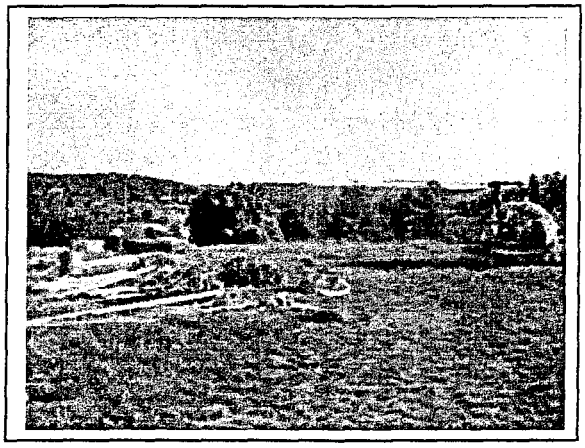
Les terrains d'assiette du carrefour des quatre chemins de Callas ont été acquis et les travaux devraient débuter fin 2002 début 2003.

Le deuxième grand chantier a concerné la mise en sécurité de l'accès à Châteaudouble : 3,9 MF dépensés en 2001. 2,3 MF sur un programme de 4,8 MF sur la RD 955, et 1,6 MF sur la RD 51 qui dessert Châteaudouble (reprofilage, pluvial) pour consolidation de la falaise.

Parmi les autres travaux :

- RD 225 (Callas) reprofilage : 300 000 F
- RD 425 (Claviers) reprofilage – enrochement : 1 050 000 F
- RD 154 (Figanières) confortement : 100 000 F
- RD 19 (Bargemon) pluvial - réparations : 400 000 F ;

Au total, 10,2 MF auront été dépensés par le Conseil Général sur les routes du canton.



Le matériel héliporté pour les travaux de Châteaudouble

LeMaire de Châteaudouble exposant les problèmes de sa commune au Sous-Préfet



Les transports.

Le Conseil Général révise sa politique des transports.

Depuis longtemps le conseiller général du canton de CALLAS demandait que le Conseil Général consacre une réunion de réflexion au transport. Transports en zones rurales, urbaines ou périurbaines, transports scolaires, lignes régulières ou TGV, les problèmes ne manquent pas, en effet.
A ces interrogations anciennes s'ajoutent, depuis peu, les complications nouvelles, nées des évolutions réglementaires, de la création des Communautés d'Agglomérations, désormais en charge des transports urbains et scolaires sur la totalité de leur territoire.

La séance thématique a eu lieu le 7 mars 2002, permettant de trancher positivement quelques questions ; en laissant, malheureusement, quelques autres pendantes.

La première question importante à trancher était celle du financement des transports dans les nouvelles Communautés d'Agglomérations, notamment pour leur partie scolaire, assumée jusque là par le Conseil Général. La plupart des Communautés d'Agglomérations héritent, en effet des lignes desservant les communes membres, non urbaines.
Il y aurait eu quelque paradoxe à vouloir favoriser l'intercommunalité, indispensable pour régler précisément des problèmes comme ceux des transports en secteur périurbain, et en même temps à imposer aux nouvelles collectivités, un transfert de charge. La solution retenue a été celle de la sagesse. Le Conseil Général institue une sorte de « dotation transport», basée sur la charge actuelle du département, revalorisée chaque année en fonction d'indices économiques et du nombre d'élèves. Pour la Communauté d'Agglomération Dracénoise, cela représentait, en 2001, 1,1 M€.

Autre problème : les transports scolaires. C'est l'une des compétences les plus importantes du Conseil Général, en termes de budget (21,34 M€ dont 1,68 M€ pour les élèves handicapés en 2001), comme en termes de passagers transportés (près de 32 000 passagers pour le Département plus 14 500 en zone urbaine).
La question la plus urgente à régler était celle de la disparité de la charge financière laissée aux familles. Celle-ci va de 0% à 28%, d'un coût variable en fonction de la distance et des résultats des appels d'offres. Dans certains cas la charge dépasse 600 € par an.
Le principe retenu est celui du maintien de la gratuité en zone de montagne et pour le reste du territoire, d'un « plafond». A première approximation, cela représente une dépense de l'ordre de 3.6 M€ pour le budget départemental.
Afin de ne pas pénaliser les usagers relevant de sa compétence, la Communauté d'Agglomération Dracénoise a décidé dans sa séance du 20 juin 2002 d'aligner les tarifs du transport scolaire sur ceux du département.
Transport des collégiens et lycéens :

- maintien de la gratuité pour les communes où elle existait, le conseil Général assurant antérieurement le financement à 100% (Bargemon, Châteaudouble, Montferrat),
- 60 €/an pour les élèves des autres communes (Claviers, Callas, Figanières).

Transport interne aux communes : 27 € pour l'ensemble des élèves là où ce service existe. Les communes de Callas et Figanières prennent cette dépense à leur charge, continuant à assurer la gratuité à leurs écoliers.
Pour la masse des familles, cela représente une économie substantielle.

Les transports dans la Communauté d'Agglomération.

Depuis cette année, les transports du canton de Callas ne dépendent plus du Conseil Général, mais de la CAD. Le vice-Président délégué à cette lourde charge, pour l'ensemble de la CAD, est P. BLANC, Maire de Bargemon.

Le transfert de compétences du Conseil Général à la CAD, la renégociation des marchés avec les entreprises, les décisions tarifaires à prendre, les modifications des procédures, ont entraîné de multiples complications administratives génératrices de retards et d'un brin de confusion. Dans notre beau pays, on ne change pas de régime administratif sans douleur !
Si on ajoute l'impossibilité dans laquelle s'est trouvée la CAD, jusqu'à ce jour, de recruter un directeur du service transports du niveau requis à ce poste, les inévitables révisions des parcours et des arrêts, on comprend qu'en matière de transport scolaire tout n'ait pas pu être parfaitement au point les premières semaines de la rentrée 2002/2003.
Les ajustements réalisés, quelques boulons administratifs serrés, les choses sont désormais rentrées dans l'ordre.



P. Blanc, Pdt de la commission transports

La CAD, cependant, n'a pas pour simple vocation de se substituer au Conseil Général, qu'il s'agisse du transport scolaire ou des lignes régulières existantes. Elle a aussi la ferme intention d'innover, en tout cas telle est la ferme intention de P. Blanc.
Nous lui avons demandé de nous exposer son projet de « transport à la demande ».

«Vice-Président de la communauté d'agglomération ayant en charge la délégation transports, mon souci est d'organiser une irrigation performante qui satisfasse tous les administrés. Le défi à relever est la desserte d'un territoire en pleine évolution dont 90 % de sa surface a un caractère rural. Début avril, nous sommes allés à Dieppe en délégation, pour étudier un service de transport à la demande qui fonctionne depuis plus d'un an en heures creuses, sur Dieppe et plusieurs communes environnantes.

Il s'agit d'une desserte zonale sans lignes ni horaires prédéfinis : le client téléphone pour se déplacer ; il peut appeler jusqu'à une heure avant son déplacement. Toute personne qui s'est fait référencer (nom, adresse, trajets principaux, téléphone,...) peut bénéficier de ces prestations.
Un client ne sera pris en charge que s'il a commandé un trajet. D'une manière générale, il est impossible de monter dans le car et de demander un nouveau trajet. En contrepartie, le conducteur connaît les noms des clients qu'il va transporter et les lieux où ils doivent se rendre.

Pour le conseiller, des chargés de clientèle disposent d'un outil de planification qui leur permet d'organiser en temps réel le voyage à la demande du client et d'essayer de grouper plusieurs demandes dans le

même véhicule. La prise en charge s'effectue ensuite aux points d'arrêts, dont la plupart sont déjà en place pour les lignes de transports classiques. Pour les voyageurs, il offre un transport «sur mesure» qui contribue à une meilleure gestion du temps pas rapport à une ligne de bus régulière classique. De nouvelles relations se sont instaurées à travers une réservation personnalisée et un trajet effectué dans un petit véhicule convivial.

Je résumerais ainsi les principales caractéristiques de ce service :

Ce système très innovant, permet de proposer une desserte plus développée, totalement flexible, rapide et «sur mesure». Elle est conviviale et confortable

Ce n'est pas un taxi. D'une part vous partez d'un arrêt de car pour aller à un autre arrêt, d'autre part vous partagerez le véhicule et vous ne serez pas maître de son trajet.

L'exploitation, avec un matériel informatique adapté et des véhicules à gabarit réduit, permet une réelle optimisation des moyens et une réelle souplesse d'utilisation pour les clients.

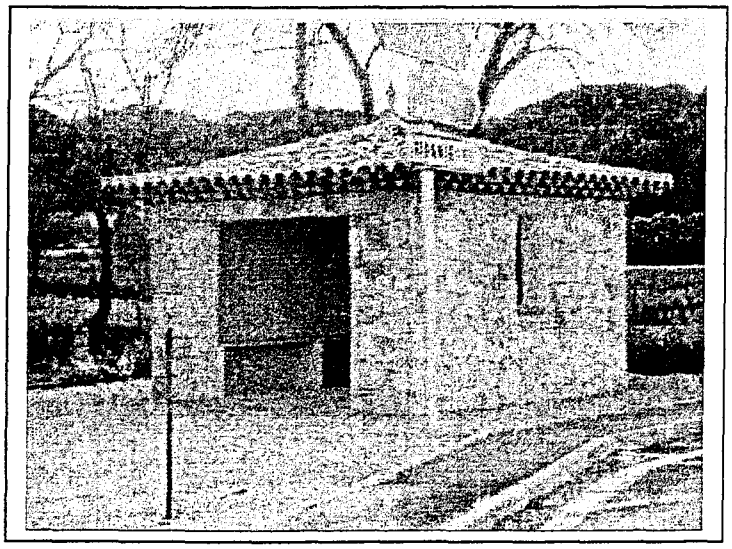
Ce type de service permet la mise en place d'une offre globale de transport sur le secteur concerné (desserte de tous les secteurs, même peu denses ou difficiles d'accès, sur des plages d'horaires très importantes).

Ce service permet d'allier efficacité et proximité avec les utilisateurs. De ce fait, c'est un moyen d'attirer et de fidéliser de nouveaux clients.

A l'échelle de la communauté d'agglomération, ce service complémentaire aux services déjà en place est un vecteur d'équité sociale. En effet, de par sa conception, il sera affecté aux espaces (quartiers) les moins desservis.

Ce type de système de transport, que nous souhaitons mettre en place, impose de lancer, le plus rapidement possible, un appel d'offre pour une phase expérimentale (le territoire n'est pas le même), pour ensuite l'étendre à toute la communauté.»

Pierre BLANC
Maire de Bargemon
Vice Président de la CAD
Chargé des transports



Abri bus réalisé par le Conseil Général à Figanières sur une étude du CA UE Quartiers St Pons / St Esprit