

Révision du SCoT 3M Horizon 2040

Remarques et propositions d'un collectif d'associations de la Haute Vallée du Lez CHVL

Vendredi 04/01/2019 à 14 H en Mairie de Clapiers

Lez Vivant, Les Amis de la Chapelle Baillarguet, Belvédères du Lez, Prades Lez
Environnement, Les Amis de la Nature de Clapiers, Association du Vallon des
Courtareilles, SOS Lez Environnement

Préambule

Nous inscrivons notre démarche et nos propositions dans le cadre des objectifs proposés pour la révision du SCoT.

Arrêté n° MAR2018-0281

Article 1

Cette révision est motivée par la mise en avant de nouveaux enjeux et objectifs sur le territoire :

- Préserver et reconquérir l'exceptionnelle richesse environnementale pour mieux la valoriser ;
- Adapter le territoire au changement climatique et en atténuer ses effets, en cohérence avec les territoires voisins ;
- Se préparer aux évolutions démographiques prévisibles et aux besoins qu'elles génèrent ;
- Accompagner le développement économique pour qu'il soit créateur de richesse et d'emplois.

Il s'agit en outre d'intégrer les évolutions récentes du contexte national et local, ainsi que les enseignements tirés de l'évaluation du SCoT en vigueur.

Le SCoT présenté actuellement part du principe que la planification territoriale doit s'adapter à la croissance démographique de la Métropole, considérée comme une donnée exogène. A partir de cette hypothèse, il examine comment la Métropole doit s'organiser pour accueillir cette population et limiter les impacts négatifs sur les ressources naturelles, les paysages, l'environnement, la biodiversité et le climat. C'est donc un SCoT piloté par la demande et par la prolongation des tendances passées. Il nous promet une croissance indéfinie sans envisager les transformations structurelles que cela induit. Or, dans les faits, et dans le SCoT tel qu'il est conçu et présenté, c'est l'offre globale résidentielle et économique qui pilote la demande et la contrôle. C'est donc la logique du marché foncier et immobilier qui oriente et définit les contours de la Métropole à l'horizon des années 2040.

Cela relève d'un choix de subir cette contrainte comme dans les grandes métropoles de pays en voie de développement, et non d'une décision politique de la maîtrise et du choix du développement et du mode de vie à proposer aux habitants.

Pour le Collectif CHVL, la question est d'abord de savoir quelle Métropole nous voulons pour l'horizon 2040 :

- une Métropole à la Parisienne, avec ses engorgements, sa pollution et ses autres nuisances, qui surpassent les avantages de la concentration et poussent beaucoup d'habitants à la quitter ?
- ou bien une Métropole qui conserve un équilibre entre la vie économique, l'attractivité touristique, la vie culturelle et la qualité et la diversité de l'environnement et du cadre de vie ?

L'organisation du territoire ne peut plus être basée aujourd'hui sur les mêmes principes qui ont fondé le développement démographique et économique au XX^{ème} siècle. Il faut inverser la logique et adapter les infrastructures de transport et de mobilité avant de lotir. Aujourd'hui, tous les constats pointent les effets néfastes de cette façon de gérer le territoire, génératrice de coût social (temps de transports rallongés jusqu'à l'insupportable) et de coût pécuniaire en particulier pour les catégories les plus défavorisées (besoins de plusieurs véhicules individuels par foyer pour aller travailler, augmentation du coût du carburant qui va se perpétuer). Le mouvement des gilets jaunes en est le résultat et le témoignage.

Dans notre perspective, c'est l'ensemble des éléments qui constituent le cadre de vie sur la Métropole qui doit être la variable de contrôle et la priorité de la planification territoriale. Il est alors nécessaire, avant d'envisager la planification, d'entamer une réflexion sur les objectifs et les scénarii pour les atteindre. Cette réflexion est absente et nous le regrettons.

Nous sommes également étonnés de constater que l'enveloppe actuelle de la Métropole soit prise comme cadre fixe et intangible pour les vingt années à venir. Or les contours actuels de la Métropole résultent d'un processus purement politique et contingent et ils sont susceptibles d'évoluer. Pour atténuer les effets pervers et les inefficacités que cela peut engendrer, la procédure des SCoT prévoit d'instaurer une concertation et une coordination avec les SCoT voisins. Pourtant, nous ne voyons aucune trace de cette concertation dans le document soumis à enquête publique. En soi, cela ne serait pas important si les incidences pour une planification qui se présente comme de long terme, n'étaient pas très fortes pour les populations.

Nous décrivons plus loin l'incidence de cette carence dans le cas de la frange Nord de la Métropole et allons montrer qu'elle fragilise lourdement la pertinence des orientations proposées. Nous soulignerons qu'elle a des incidences dans la gestion du risque inondation et du risque feux de forêts, qui sont particulièrement importants dans cette partie de la Métropole.

Bien entendu la portée de notre remarque déborde largement le cadre de la Vallée du Lez. Nous renvoyons sur ce point aux remarques du Collectif du Sablassou.

Le SCoT propose de moduler le développement urbain et les aménagements selon une dualité entre le cœur de Métropole et les communes périphériques. L'urbanisation effrénée des villages au cours des précédents SCoT serait donc ralentie, et les développements nouveaux se feraient principalement dans le cœur de Métropole. Ce nouveau choix est défendable, et traduit une volonté de concentrer les accroissements de population là où les infrastructures existent déjà et où se trouve le cœur du bassin d'emploi. Nous pouvons le comprendre et le soutenir. Cependant, nous ne comprenons pas pourquoi le village de Clapiers, qui en terme d'histoire récente est analogue à ses voisins, est intégré dans le cœur de

la Métropole : géographiquement et fonctionnellement, il est relié et intégré aux communes de la Vallée du Lez.

Commentaire [DM1]: Objectivement, cette décision des décideurs ne pourrait pas devenir une réalité sans une offre complète de moyens de transports alternatifs à la voiture : pistes cyclables performantes vers Montpellier et Castelnaud, mise en service de la L5 du tramway et connexion maintenue par bus avec la L2. A affirmer ici dans le texte, ou autre part ?

Nous avons organisé nos remarques en trois grandes rubriques thématiques, et une rubrique portant sur les enjeux du Vallon de Baillarguet :

- I. Transports et Infrastructures
- II. Environnement et cadre de vie
- III. Ressources naturelles et risques
- IV. Enjeux du Vallon de Baillarguet

I. Transports et infrastructures

Intégrer les circulations Nord-Sud et les incidences des SCoT voisins

Dans les communes de la couronne de la Métropole, et pas uniquement celles situées au Nord, nous subissons les effets de congestion des voies d'accès au cœur de Métropole. Pourtant, des investissements importants ont été réalisés pour les réduire. Mais le rythme de l'urbanisation des villages de la seconde couronne, ainsi que celui des communes hors de la Métropole, est plus rapide que celui du développement des infrastructures. Et cela n'est pas étonnant, car dans un cas, nous avons des investissements privés, et dans l'autre des investissements et des processus de décisions publics qui s'étalent sur plus d'une décennie.

Nous attirons l'attention sur les goulots d'étranglement aux portes de la Métropole sur les axes « Carrefour de Girac – Pic-Saint-Loup, D17 », « Castelnaud – Teyran, D21 » et « Vendargues – Castries – Sommières, D610 ». Le Lien (D 68, qui pour l'essentiel de son parcours ne se situe pas dans la Métropole) ne peut résoudre à lui seul les problèmes rencontrés, et il peut même les accroître si l'on ne trouve pas de solutions pour réduire les flux de véhicules sur les pénétrantes indiquées ci-dessus.

Notre remarque porte sur la nécessité de planifier, à l'horizon du SCoT, un prolongement des lignes de Transports en commun en site propre à partir des 3 portes de Métropole (Agropolis, Castelnaud-Sablassou et Vendargues) vers des portes situées sur le Lien. Le fait que ces portes ne soient pas situées actuellement sur le territoire de la Métropole ne constitue pas un argument suffisant pour en ignorer la nécessité.

Une première proposition à portée quasi-immédiate, est l'utilisation de l'emprise de l'ancienne voie SNCF Montpellier-Sommières pour en faire, à partir du Sablassou, une voie en site propre qui prolongerait la ligne 2 du tramway.

Nous observons un point noir à l'endroit de la « porte du Pic-Saint-Loup » assurant l'interconnexion entre les flux venant de la Communauté de Communes du Grand Pic-St-Loup (CCGPSL) via la RD986, avec une saturation de la circulation automobile au niveau du rond-point échangeur de la Lyre. Le PEM actuel sur cette voie de pénétration se situe à la station de tramway Occitanie, dont la faible efficacité est soulignée dans le SCoT (Tome 1 Livre 3 Explication des choix retenus, p. 83). Le SCoT de la CCGPSL en cours d'élaboration a de son côté aussi prévu une forte augmentation de la population, correspondant probablement à des catégories socio-professionnelles dont le bassin d'emploi se situera

majoritairement sur le territoire de la métropole de Montpellier. Le document du SCoT prévoit un accroissement des flux routier par cet axe. Il apparaît donc que le PEM d'Occitanie ne sera rapidement plus adapté et/ou plus suffisant pour répondre à ces nouveaux flux, en particulier pour inciter à un transfert modal de la voiture vers les transports en commun dans le dernier tronçon du trajet domicile-travail. Il apparaît ainsi nécessaire de transférer le PEM de pénétration de ce flux plus au nord, avant l'arrivée au contournement routier Nord (échangeur de la Lyre), par exemple dans le secteur de la Valsière, avec un nouveau terminus d'une branche de prolongation de la ligne L1, offrant la possibilité d'un transfert modal avant de pénétrer dans Montpellier (Tome 1 Livre 3 Explication des choix retenus : p. 239 Articulation avec les SCoT voisins).

Comment la Métropole peut-elle contribuer à l'accord de Paris sur le climat ?

Il est impossible de continuer à développer les infrastructures de transport de personnes et de marchandises sans tenir compte de la nécessité de réduire nos émissions de particules fines et de gaz à effet de serre (GES). Cet impératif concerne évidemment la Métropole, notamment parce que les émissions de particules fines ont un impact sur la santé de la population locale.

Pour réduire les émissions de GES et de particules fines, la Métropole peut agir :

- en développant partout sur les parkings et sur les surfaces non vertes des panneaux photo-voltaïques comme au Centre Leclerc de St-Aunès,
- en développant encore plus le réseau de transports en commun en site propre (TCSP), notamment en utilisant l'ancienne ligne Montpellier – Sommières – Alès,
- en maillant le réseau existant de tramways,
- en bannissant les bus diesel du parc de la TAM,
- en gérant la question des déchets et ordures sans émissions de dioxine et de particules fines.

Les circulations douces, piétons et pistes cyclables

Dans le secteur de la Haute vallée du Lez la circulation des piétons et des cyclistes est très dangereuse et rend les liaisons entre la rive gauche et la rive droite du Lez impraticable.

Des liaisons spécifiques devraient être prévues et aménagées rapidement, notamment au niveau de Castelnau (Moulin des Guilhems), Lavalette (rétablissement de l'ancienne passerelle) et entre Baillarguet et Montferrier, au niveau de l'ancienne distillerie (doublement du Pont sur la D17E11).

Nous prenons acte de la volonté de développer un réseau cohérent de voies cyclables, sur la base du document de 3M rendu public dans un article de la Gazette de Montpellier paru le 29/11/2018. Ce schéma de réseau permettrait d'irriguer le territoire de la métropole, ouvrant des possibilités d'accès au centre de Montpellier depuis la plupart des villes et villages de la couronne, ainsi que des possibilités de contournement de Montpellier. Ce document semble être une ébauche de projet pour lequel ne sont encore fixés, ni programmation des investissements, ni calendrier prévisionnel de réalisation. Nous ne pouvons que souhaiter fortement que ce projet de réseau cyclable sera mené à bien au cours de ce SCoT. Ce projet cyclable devra être mené en parallèle avec les autres projets de structuration des modes de déplacements de ce SCoT : TCSP et grands axes routiers à créer et/ou à réaménager. Le SCoT doit inscrire l'obligation de la création/aménagement de voies cyclables sûres, efficaces et rapides pour des trajets du quotidien, dans le cadre de tous les projets de

construction/réaménagement des voies de déplacements (TCSP, axes routiers) qui servent de trame à ce projet de réseau cyclable, pour que ces voies cyclables y soient réalisées en même temps. Pour aller plus loin que ce réseau structurant, tous les travaux de réaménagement des autres voies principales et secondaires de la métropole devront également intégrer des composantes cyclables et piétonnes adaptées (l'option "à chaque fois que sera possible" n'étant permise que dans des situations extrêmement compliquées).

En tant qu'associations d'habitants de la vallée du Lez, nous sommes particulièrement concernés par les axes cyclables prévus entre Prades-le-Lez et Castelnau-le-Lez en passant par Montferrier-sur-Lez et Clapiers, et nous resterons vigilants pour que ces projets soient menés à bien car ils correspondent à des besoins que nous avons entendus exprimés.

Le tronçon de la RD17 allant de Prades-le-Lez au rond-point de Girac est particulièrement dangereux pour les cyclistes : des cyclistes y sont fréquemment victimes d'accident avec des blessures graves. Les quelques aménagements existants (secteurs de piste et de bande cyclables) ne sont ni adaptés ni sûrs pour les déplacements du quotidien principalement effectués en direction de Montpellier. De plus, de nouveaux quartiers résidentiels sont prévus à Prades (quel nom ?) et à Montferrier (Sainte Julie) : avant leur concrétisation, il est capital d'ouvrir une voie cyclable sûre parallèlement à ce tronçon de RD17, tout autant que de mettre en service la ligne 5 du tramway, pour offrir des alternatives aux déplacements en voiture aux futurs nouveaux habitants, et pour permettre aux habitants de Prades de changer aussi de mode de déplacement. Ces deux aménagements structurants devront donc être achevés dans les premières années de ce SCoT.

Conformément au plan publié, un autre secteur de liaison cyclable d'importance à réaliser concerne des liaisons cyclables depuis Teyran, Jacou, Clapiers et Castelnau-Caylus, et convergent vers le nœud de Navitau, notamment par l'équipement de la RD65, puis en direction de Castelnau-Charles-de-Gaulle par la RD21. La sécurisation des circulations douces sur ce secteur de la RD21 traversant le centre de Castelnau devrait poser la question du maintien d'une intense circulation automobile de transit sur cette voie.

Commentaire [DM2]: ?? Je suppose que c'est une proposition explosive, et en même temps, c'est là que réside la plus grosse difficulté de réalisation, non ?

II. Environnement et cadre de vie

Sur le principe de compensation

La Métropole de Montpellier connaît depuis des décennies une croissance forte qui s'est traduite par une consommation importante des espaces agricoles et naturels. En particulier, les terres agricoles ont été converties en premier, en raison de la facilité à les transformer à moindre coût. A cela s'ajoute la consommation d'espaces due à la création d'infrastructures de transport d'importance européenne, principalement localisées dans la plaine et les espaces littoraux. Au bout du compte, les espaces agricoles et naturels qui subsistent sont résiduels, et soumis à une pression élevée de la part des usagers. Ainsi, plusieurs zones ou réserves classées sont-elles soumises à des risques accrus de destruction, par les incendies notamment.

Dans un tel contexte, il est extrêmement hasardeux et risqué de prôner la mise en œuvre du principe de compensation. Les bilans scientifiques des expériences de compensation conduites aux Etats-Unis ou en France ont démontré qu'en général, l'usage du principe de

compensation conduit à un permis de détruire l'environnement à moindre coût pour les promoteurs (Calvet, 2015)¹.

De plus, la compensation écologique seule ne peut être appliquée dans un contexte tel que celui de la Métropole de Montpellier. Par exemple, les avantages et le bien-être des usagers des bois de Clapiers ne seront pas compensés par une compensation d'espaces écologiquement analogues situés à des dizaines de kilomètres de leur domicile, comme sur le Causse de l'Hortus ou de Saint-Martin-de-Londres. De la même façon, on ne peut considérer comme socialement équivalents un tronçon de la Vallée du Lez et un autre tronçon du Salaison, de la Cadoule ou de la Mosson, bien que leurs caractéristiques écologiques puissent être ramenées à une métrique commune. En effet, le principe de compensation est fondé sur une métrique sociale, le bien-être des usagers, ce qui met en avant la question de l'accessibilité. Cette question concerne au premier chef les rives du Lez.

Pour toutes ces raisons, dans le périmètre de la Métropole, nous nous opposerons à toute utilisation du principe de compensation **appliqué comme un pis-aller, en lieu et place du principe de responsabilité s'interdisant toute nouvelle destruction de milieux naturels ou agro-naturels, conformément aux objectifs de développement durable du SCoT.**

Commentaire [DM3]: Je pense que le début de phrase demande à être explicité, mais je ne sais pas si cet ajout est assez clair et reflète notre pensée ?

Réflexions sur la continuité écologique et ses effets pervers dans le cas du Lez

Trame bleue

Le Lez, malgré la faible longueur de son cours, est le support d'une riche histoire d'aménagements hydrauliques et de moulins, laquelle est bien documentée grâce au travail des associations. Au cours de l'histoire, la valorisation de l'énergie hydraulique par la réalisation de canaux d'amenée, de chaussées et des moulins n'a pas empêché le développement d'une vie aquatique riche et diversifiée (cf., **La Fête annuelle de l'anguille à la source du Lez**). Il est donc prudent de ne pas appliquer la doctrine de la continuité écologique de façon dogmatique en acceptant ou même en promouvant la destruction de ces aménagements. Dans ce contexte, la préservation et la restauration de certains seuils et canaux d'amenée doit être un objectif de court et moyen terme.²

Commentaire [DM4]: Indiquer la date annuelle ? jusqu'à quand ont-elles eu lieu ? référence à un document/archive disponible/trouvable (e.g., lien URL) ?

Trame verte

Nous sommes très réservés sur la mise en œuvre concrète des **corridors écologiques en pas japonais**. En effet, si ce concept peut très bien convenir à certaines espèces, dont le comportement et la mobilité peuvent ne pas souffrir de discontinuités physiques d'habitat, nous craignons qu'il n'impacte davantage certaines **espèces à mobilité réduite**.

Le projet d'un corridor en pas japonais doit donc s'accompagner d'une évaluation écologique complète et approfondie. La façon dont la mise en œuvre de ce genre de corridors est envisagée dans le SCoT n'est donc pas satisfaisante, et apparaît plus comme un moyen de

Commentaire [DM5]: Exemples emblématiques : couleuvre de Montpellier, grenouille ?, triton ? (trames bleues), hérisson (trames vertes) ?

¹ Calvet C. (2015) *Analyse de l'utilisation de la compensation écologique dans les politiques comme outil de conciliation des intérêts économiques et des objectifs de conservation de la biodiversité*. Thèse de doctorat, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01308323>

² Voir copie jointe en annexe : lettre de l'association Lez Vivant au site Natura 2000 « Le Lez »

sauvegarder les opportunités de lotir que de préserver la circulation des espèces. La fragmentation de l'habitat que portent ces corridors écologiques en pas japonais peuvent également affecter les fonctions biologiques vitales de ces organismes, en particulier les capacités de se nourrir et de se reproduire. Le SCoT ne devrait pas se satisfaire de la configuration en pas japonais mais devrait faire en sorte de tenter de rétablir les continuités entre les îlots de milieux de vie de la faune sauvage.

La préservation du patrimoine naturel et architectural dans la Haute Vallée du Lez³

Préserver et valoriser le patrimoine naturel, paysager, architectural et culturel de la haute vallée du Lez est un objectif légitime à l'horizon du SCoT car ils sont des éléments importants de la qualité du cadre de vie des populations, mais aussi un élément du développement touristique. La valorisation de ce patrimoine par les points hauts de la vallée et la constitution d'une documentation correspondante sur chacun d'eux justifient qu'on développe un réseau de sentiers de petite randonnée le long de la Vallée.

III. Ressources naturelles et risques

La ressource en eau : aspects qualitatifs et quantitatifs

La consommation d'eau suit plus que proportionnellement la croissance de la population. Or, le débit de la source du Lez est déjà presque entièrement consommé, et les explorations de sources complémentaires d'origine karstique semblent ne pas avoir tenu leurs promesses. L'eau du Rhône est alors présentée comme la seule alternative pour faire face à l'accroissement de la population. Cela pose un double problème, qualitatif et quantitatif.

Au plan qualitatif, si l'on maîtrise à peu près les problèmes bactériens, on connaît peu les destins des polluants chimiques (métaux lourds, PCBs, éléments radioactifs, pesticides, perturbateurs endocriniens). Quels seront les impacts à long terme sur la santé publique ? La décision publique doit être fondée sur des données analytiques publiques.

Au plan quantitatif, l'eau du Rhône est déjà utilisée pour soutenir les étiages du Lez, en substitution de l'eau de la source, entièrement dérivée vers la consommation humaine. Quels sont les impacts de ces usages sur la santé des écosystèmes, en particulier sur leurs biocénoses ?

Le risque Inondation

Une gestion prudente du risque Inondation consisterait à le gérer en amont, y compris hors de la Métropole, au niveau notamment du bassin versant du Lirou.

Les données de Vigicrues montrent en effet de façon magistrale que le Lirou contribue de façon importante, lors des événements cévenols, à la constitution des crues mesurées au niveau de Lavalette ou du Pont de Garigliano.

Dans ce contexte, nous nous interrogeons sur le sens à donner à un projet d'extension d'une zone d'activités mixte en zone rouge du PPRI au nord de la commune de Prades dans le

³ Voir joint en annexe, dossier par l'association Les Belvédères du Lez

lit majeur du Lez à la confluence avec le Lirou ? Peut-on sérieusement envisager des installations d'activités même temporaires dans une telle zone ?

Le risque Feux de forêts

Nous prenons acte du fait que le SCoT se fixe pour objectif « d'activer les garrigues pour réduire les aléas feux de forêts » (document de PADD page 43) et de « maintenir ouverts de façon écologique des milieux naturels de garrigues qui s'étaient refermés par reforestation non contrôlée. Cette réinstallation de garrigues au cœur de la métropole, en lieu et place d'une forêt hautement inflammable, est un des enjeux majeurs du site »

Cet objectif général crée le besoin d'une gestion commune et intégrée des espaces naturels boisés à proximité des zones urbanisées et pose celui de l'attribution la compétence DFCI. L'exemple du feu de Grabels en Septembre 2017, qui a menacé l'urbanisation nord de Montpellier, prouve que la gestion du risque incendie doit être mutualisée et ne concerne pas seulement les communes périphériques.

De la même manière que les PAPI établissent des plans d'actions pour gérer le risque inondation au niveau d'un bassin versant la mise en place de plans de massif pourrait permettre une meilleure gestion du risque feux de forêts.

L'élaboration de ces plans de massif peut concerner des communes situées hors territoire métropolitain, une coordination entre collectivités à l'échelle « du bassin de risque » (par analogie avec le bassin versant) est nécessaire avec la difficulté inhérente au partage des financements.

IV. Point d'intérêt local : le vallon de Baillarguet

Le vallon de Baillarguet est le prochain grand programme d'urbanisation au nord et hors du cœur de Métropole. L'association les Amis de la Chapelle de Baillarguet a déjà constitué et défendu un dossier en 2015 pour son analyse et des orientations d'équipement.

Commentaire [DM6]: Préciser le contexte ? dans quel cadre ? auprès de qui ?

Au cours des années récentes 200 logements nouveaux ont été construits aux Caudalies.

Au cours des 20 prochaines années, cela va-t-il continuer dans ces conditions, c'est à dire en l'absence d'un schéma adapté de transports en commun et d'équipements collectifs de services sur le Vallon ? Comment l'urbanisation est-elle conçue et quels en sont les objectifs ? Comment est-elle déclinée par rapport aux objectifs globaux de préservation des terres agricoles et d'une fonction de coupe-feu ? Nous n'avons pas trouvé dans le SCoT de réponses claires à nos questions.

C'est pourquoi nous souhaitons attirer l'attention sur les atouts et points suivants :

- l'existence d'un patrimoine bâti ancien : la Gleizas, St-Barthelemy (église du XII^{ème} siècle), la chapelle Baillarguet, et l'existence d'un réseau de communication ancien susceptible d'être valorisé comme le chemin des carriers, reliant les carrières de la zone de Castries au moulin à bars de Lavalette (complément au Tome 1 Livre 2, p. 12, du SCoT, les anciennes carrières).

- le manque de services et de voies de communication, circulations douces, piste cyclable entre Baillarguet et Girac

- un seul pont très dangereux car trop étroit pour le trafic supporté entre la rive gauche et la rive droite du Lez.

- les terres agricoles résiduelles: les préserver en les intégrant dans un projet agricole commun avec d'autres communes.

- la réduction du corridor écologique à un pas japonais (sic) reliant le Lez au massif de Baillarguet. Le concept est sans doute adapté à certaines espèces, mais en la circonstance, il est fort à craindre qu'il ne soit qu'un alibi pour permettre une urbanisation d'opportunité.

En synthèse, il nous paraît important dans tout projet d'aménagement du site et du hameau de :

- Créer avec les nouveaux logements, un centre de vie et de services à la mesure de l'ensemble « Campus – Le Félibre – Caudalie – Ste Julie – Lycée Pierre Rouge ».
- Prendre en compte les besoins du Campus scientifique international dont les recherches sur la biodiversité au niveau mondial en font un acteur incontournable dans le développement d'un pôle « Biodiversité » montpelliérain.
- Tenir compte du patrimoine historique et culturel que présente le bâti de l'ancien hameau et la forte attractivité qu'il représente, en particulier, pour les nombreux usagers de l'association des Amis de la Chapelle de Baillarguet.
- Préserver l'espace paysager et les ressources naturelles qu'il comprend et en faire un lieu éducatif d'initiation à la biodiversité et à l'environnement, en particulier, par la pratique et l'accueil d'activités de pleine nature.
- Favoriser la création d'une maison commune de Baillarguet, permettant à tous les habitants et usagers l'accès à un ensemble de services : hébergements de thésards et de chercheurs de passage, restauration, lieux de réunions et d'échanges... et installer la Maison de la gravure.