

Enquête publique sur le Contournement Ouest de Montpellier (COM) Projet présenté et proposé par la société Vinci Autoroute / ASF

Avis du Groupe Local Montpellier, antenne du Groupe National de Surveillance des arbres (GNSA)

Association loi 1901, reconnue d'intérêt général

Le 29 août 2025

Alors que la France bat des records de températures chaque année, que le sud de la France et la ville de Montpellier atteignent de plus en plus fréquemment les 40°C, que le département de l'Hérault est régulièrement placé en vigilance orange canicule, et que le risque incendie est catégorisé plusieurs fois en extrême sur le département chaque année, l'Agglomération de Montpellier et la région Occitanie choisissent de faire appel à Vinci autoroute/ASF pour un nouveau projet autoroutier.

Aujourd'hui, dans un contexte de changement climatique important où la bonne santé de la population est grandement menacée, nous savons et ne pouvons plus nier qu'il est vital de préserver nos espaces verts, nos arbres, notre environnement et notre biodiversité. Le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) est une nouvelle aberration dans la destruction du vivant, de la santé et du bien-être des populations locales.

Le COM est un projet autoroutier permettant de relier l'A709 à l'A750, en passant à travers la métropole Montpellieraine. Seront directement impactées les villes de Saint-Jean de Védas et de Juvignac.

D'après Vinci, l'objectif est de fluidifier le trafic sur ces axes fréquentés, désengorger le centre-ville de Montpellier et de pouvoir rejoindre plus rapidement les axes autoroutiers au nord et au sud de la métropole. Le COM renforcerait ainsi l'accessibilité de l'agglomération et des grands pôles de consommation. L'objectif serait également de décarboner.

Le COM fait également l'objet d'une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM). Pour remplir les conditions d'une RIIPM, le projet doit démontrer que :

- Il **n'existe pas d'alternative raisonnable** au projet,
- Qu'il répond à une RIIPM sur la sécurité publique,
- Qu'il possède une nécessité socio-économique très importante
- Qu'il prévoit des **mesures compensatoires strictes et efficaces** pour garantir que la **cohérence globale du réseau Natura 2000** ou de la biodiversité soit **préservée**.

Cette condition suppose un **équilibre entre l'intérêt public et l'impact sur l'environnement**.

Cependant, peu, voire aucune étude alternative à ce projet n'a été proposée dans les documents disponibles pour l'enquête publique. La seule alternative proposée et développée sont les axes relais entre le COM et l'A709 et le COM et l'A750.

La **première question** que l'on peut se poser est : **comment un axe routier qui suit un itinéraire existant pourra-t-il fluidifier le trafic actuel du centre-ville ?** Les usagers qui circulent sur les axes du centre-ville et ne circulent pas sur la route actuelle existante ne se déporteront pas sur le COM une fois mis en service.

Voici un extrait d'une lettre des Shifters, à l'attention de Monsieur le Ministre, sur le trafic induit, soumise le 07/02/2024 : *"Or, nous avons pu constater, au travers d'expériences locales récentes, que les bureaux d'études qui ont la charge de ces études ne prennent pas toujours en compte à la bonne hauteur le phénomène du "trafic induit". Ceci peut conduire à une forte sous-évaluation des émissions de GES de certains projets routiers, alors que leurs émissions réelles s'avèrent incompatibles avec les objectifs des Accords de Paris.*

Le phénomène de trafic induit, dont la réalité fait consensus depuis des années, recouvre : "le volume de trafic supplémentaire qui n'existait pas auparavant, sous quelque forme que ce soit, mais qui résulte de l'ouverture ou de l'amélioration des infrastructures de transport". Son impact est loin d'être anecdotique."

Nous sommes donc en droit de nous demander si le phénomène du trafic induit n'aurait pas été sous-estimé pour ce projet...

Sur son site internet, Vinci autoroute explique qu'il n'y aura pas de trafic supplémentaire, donc que la possibilité d'un trafic induit n'a pas été prise en compte : *“On prévoit un report des trafics existants issus des axes à proximité, mais pas d'augmentation notable de nouveaux trafics inexistants. Toutes les modélisations et les calculs de trafic ont été validés et confirmés par le CEREMA, l'expert public en la matière. Aucun effet « appel d'air » n'est scientifiquement recevable.”*

Si le trafic induit n'est pas pris en compte, comment peut-on espérer décarboner la métropole de Montpellier et s'en tenir aux objectifs de réduction des GES émis au travers du PCAETs ? Quels sont les risques pour les riverains et les habitants au niveau des émissions de GES non comptabilisées dans les études, et pour lesquelles aucune mesure ne sera prise lors des phases de conception et d'exploitation du COM ? Comment garantir au mieux la sécurité publique dans ces conditions ?

A la question, est-ce qu'il y aura plus de pollution ? Vinci répond cela : *“En regroupant les trafics sur un axe péri-urbain adapté, le projet permettra un apaisement et des bénéfices notables en termes de pollution et de bruit sur les quartiers résidentiels situés à proximité. De plus, avec l'accueil des transports en commun sur une voie dédiée, de nouvelles solutions s'offriront aux habitants de l'Ouest en matière de transports collectifs.”*

Comment, en regroupant le trafic sur un axe express, les pollutions peuvent-elles être amenées à baisser ? Les populations seront soumises aux pollutions des utilisateurs actuels de l'infrastructure, mais aussi de celle des futurs utilisateurs du COM.

Salvador Nunez, Directeur opérationnel de Vinci autoroute, explique l'intention de décarboner du projet : *“Notre intention première est de décarboner à maxima toute l'opération dans sa conception et sa réalisation. Décréter ne suffit pas, mais on peut suivre des convictions, avoir des intentions et rendre possible ce qui peut l'être. Pour ce faire, nous étudions les différents aspects, d'abord de manière macroscopique, puis à un niveau plus détaillé.”*

L'impact d'un projet d'une telle ampleur sur une métropole telle que celle de Montpellier ne peut répondre à aucun objectif en matière de décarbonation. Le meilleur moyen de décarboner reste celui de préserver le vivant. Aucune route, aucune infrastructure routière ne nous préservera du réchauffement climatique. Détruire les peu d'espaces naturels que compte la métropole de Montpellier n'a aucun sens. La préservation du vivant devrait être la priorité de tous.

“L’idée est de faire mieux, de faire autrement”

N’y a-t-il pas de possibilité de faire mieux et de faire autrement que de créer un nouvel axe routier express, qui entraîne la destruction de plusieurs hectares de terres naturelles, d’espaces boisés, de terres agricoles ? Le gain de temps et la rapidité de nos déplacements sont les seuls objectifs de Vinci autoroute et de la Métropole de Montpellier qui n’ont pas l’air de se préoccuper du bien être de sa population.

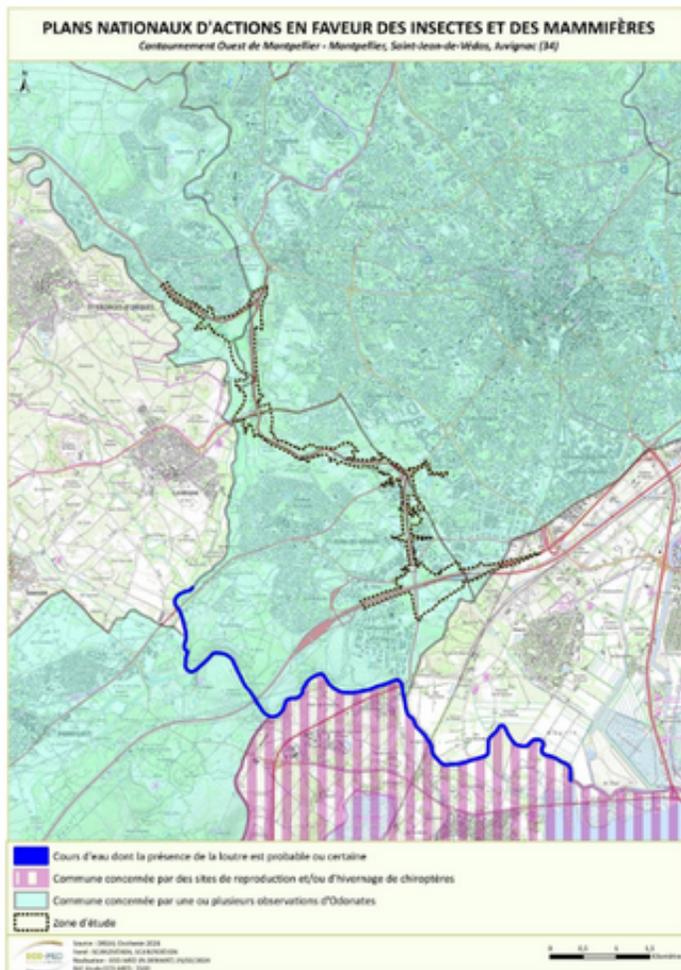
Salvador Nunez, Directeur opérationnel de Vinci Autoroute, ajoute : *“Nous souhaitons **végétaliser le plus possible** les abords de la section à aménager à l’aide de merlons paysagers, mais cela nécessite de l’espace.”*

Avec la volonté de végétaliser le plus possible les abords du COM, Vinci augmente son emprise sur le tracé. Plus de terrains expropriés et possiblement détruits qui seront de nouveau végétalisés. Où est la cohérence ?

Impact sur les terres

Le projet du Contournement Ouest de Montpellier, impacterait directement 77 hectares de surfaces agricoles, boisées et naturelles, soit 65% des 117 hectares impactés.

Le COM, d’un point de vue local, va modifier les cycles de l’eau, en défigurant les ripisylves existantes, les prairies et les zones humides, qui sont nécessaires au bon fonctionnement du cycle de l’eau. De plus, le projet impactera la seule trame verte et bleue du secteur.



Carte 8 : Plans Nationaux d'Actions en faveur des insectes et des mammifères

Carte tirée du document d'étude d'impact fourni lors de l'enquête publique.

Comme le montre cette carte, le COM aura bel et bien un impact direct et non négligeable sur les Plans Nationaux d'Actions (PNA) en faveur des insectes et des mammifères. Les trames verte et bleue nécessaires aux déplacements des insectes et des mammifères sont directement impactées. **Comment alors s'en tenir aux objectifs de ces PNA qui sont de sauvegarder les populations d'insectes et mammifères ?**

Compensation des espaces impactés.

A cela, Vinci propose alors des “compensations” aux destructions environnementales.

Les surfaces naturelles impactées par le COM sont définies de la manière suivante :

- Zones ouvertes : 33.2 ha dont 2.9 ha remis en état après chantier.
- Surface agricole : 8.3 ha dont 1.3 remis en état.
- Surfaces arborées comprenant les espaces semis ouverts, boisés et les ripisylves : 31 ha dont 3.2 ha remis en état.

Concernant les espaces boisés au titre du code forestier, les zones de compensation n’ont pas de sens.

2.5.6 Compensation de boisements défrichés au titre du code forestier

Suite à des échanges avec la DDTM de l’Hérault, la liste des boisements concernés par une demande d’autorisation de défrichement a été arrêtée. Quatre boisements sont concernés par des défrichements, à hauteur de 6,85 ha au total :

- o La ripisylve de la Mosson au Nord de la RN109 ;
- o La ripisylve de la Mosson et du ruisseau de la Fosse au sud de la RN109
- o Les abords du Parc du Terral ;
- o La ripisylve du Rieu Coulon.

La compensation des espaces défrichés sera réalisée par des travaux forestiers à hauteur de 113.305 euros au sein des forêts domaniales du Somail et de l’Espinouse, dans le département de l’Hérault. Ces travaux forestiers sont conformes à l’arrêté préfectoral fixant les types de compensations éligibles.

Au total, des dépressages (réduction de densité de jeunes boisements pour permettre le développement des arbres les mieux formés) seront réalisés sur 55,4 ha et de l’élagage sur 1,35 ha.

Document tiré de l’étude d’impact Page 30.

Les zones de compensations des unités forestières détruites par le COM sont situées en Forêt Domaniale de l’Espinouse (116 km du centre de Montpellier) et en Forêt Domaniale du Somail (130 km du centre-ville de Montpellier). On peut se demander si toutes les espèces animales vivant dans les espaces naturels détruits pour la réalisation du COM vont parcourir toute cette distance pour y trouver refuge...

De plus, compenser la perte d’arbres abattus sur le COM par des abattages en forêt domaniale n’a aucun sens. On ne compense pas en abattant de nouveaux arbres. Sinon, il faudrait compenser les arbres abattus lors de la compensation initiale... **Cohérence encore ?**

Selon l'article L 341-1 du code forestier, les parcelles boisées de moins de 30 ans échappent aux dérogations de défrichement.

Les études ayant été réalisées en 2022, si on revient 30 ans en arrière, soit en 1992, les parcelles n'étaient pas boisées. L'enquête publique actuelle se déroule en 2025, **quel était l'état de ces parcelles en 1995 ? Et dans quel état étaient-elles en 1996, soit 30 ans avant le début des travaux ?** Si elles étaient boisées, il est nécessaire d'avoir une dérogation au défrichement pour abattre les arbres

Certains secteurs commençaient déjà à se boiser en 1980, notamment en bord de ripisylve sur le secteur de Juvignac.

Cas des Obligations Légales de Débroussaillage (OLD)

Le département de l'Hérault, ainsi que la métropole de Montpellier sont soumis aux Obligations Légales de Débroussaillage. Dans ce contexte, les abords du COM y sont soumis.

« aux abords des constructions, chantiers et installations de toute nature, sur une profondeur de 50 (cinquante) mètres à mesurer à partir de la construction ou de la limite du chantier ou de l'installation » [...] ainsi que des voies privées y donnant accès sur une profondeur de 5 (cinq mètres) de part et d'autre de la voie, les travaux étant à la charge du propriétaire des constructions, chantiers et installations de toute nature ».

Par conséquent, pendant toute la durée du chantier du COM, une obligation légale de débroussaillage s'appliquera sur 50 mètres autour des installations de chantier du COM (bases travaux principales et zones de stockage et de stationnement d'engins).

Etude d'Impact Page 399

D'après cet extrait, on comprend que la surface soumise aux OLD sera donc plus importante sur la phase de conception du projet que sur la phase d'exploitation. La création du COM va augmenter la quantité de terrains soumise aux OLD, car il aura de nouvelles infrastructures le long du tracé pour lesquelles les OLD seront nécessaires. **Les arbres abattus ou sévèrement taillés dans le cadre des OLD seront-ils soumis à des mesures compensatoires ?**

l'élagage des arbres et arbustes de 3 (trois) mètres et plus conservés entre 30 % (trente) et 50 % (cinquante) de leur hauteur ;

Exemple d'intervention dans le cadre des OLD : une intervention en élagage sur les arbres de plus de 3m en conservant entre 30% et 50% de leur hauteur est destructeur pour l'arbre. Certains arbres n'y survivent pas. De plus en plus d'arboristes préconisent la taille douce, ou sur une taille en vert (taille en été lorsque les arbres ont des feuilles) de supprimer maximum 20 % de la surface foliaire.

Les tailles drastiques et de réductions sont des tailles d'une autre époque qui étaient principalement utilisées pour une production de bois rapide et en fourrage pour les bétails dans le monde agricole. Les tailles de réductions telles que proposées ici sont dangereuses pour l'arbre, mais aussi pour la sécurité des usagers de la route. Les insertions de branches étant moins solides, les risques de casses et de chutes de branches sont plus grands. La sécurité mécanique et physiologique de l'arbre sont donc compromises.

Cas des Espaces Boisés Classés (EBC)

Certains secteurs classés au titre des EBC ont reçu une demande de modification lors du PLUi de l'agglomération de Montpellier. D'après le site de la CEREMA : *“Un EBC est un outil de protection pour des boisements, forêts, arbres, haies et plantations à préserver ou à créer. Le classement en EBC a pour effet d'interdire tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de ces boisements. Certaines procédures d'évolution du PLU(i) ou du plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) tenant lieu de PLU(i) ne sont pas mobilisables lorsque l'évolution envisagée a pour effet de réduire un espace boisé classé.”*

Quel est l'intérêt d'une protection en EBC si au moindre projet le classement change ? Les zones classées en EBC doivent le rester et être préservées et protégées. Si ce type de protection peut changer pour un projet aussi gros et aussi destructeur de l'environnement que le COM, il pourrait tout aussi bien être modifié pour le moindre projet chez un particulier. Le classement en EBC perd alors tout son sens de protection.

Pour montrer l'exemple de la préservation des espaces naturels, la métropole et l'État ne doivent pas déclasser les secteurs soumis aux EBC, et donc ne doivent pas autoriser le passage du COM dans ces zones.

Cas des arbres d'alignements

Les arbres d'alignements sont soumis à dérogation au titre de **l'article L350-3 du Code de l'Environnement**, à partir du moment où l'on porte atteinte à la structure de l'arbre, et ses racines. Donc abattages compris.

Le COM prévoit l'abattage de 16 arbres d'alignements sur un total de 111 arbres présents sur l'emprise du tracé. Ces 16 arbres abattus seront remplacés par 50 nouvelles plantations, soit 3,125 arbres plantés par arbre abattu.

Or, la compensation est une idée reçue, utilisée par les pouvoirs publics et les grosses entreprises pour justifier leurs actions. Les jeunes arbres plantés pour remplacer mettront des décennies à jouer le rôle des arbres abattus, s'ils survivent (ce qui est rarement le cas car les jeunes arbres ne sont pas aussi résistants que les vieux arbres habitués et adaptés au climat actuel et changeant). La faune et la flore ayant trouvé refuge dans les arbres abattus ne trouveront pas ce refuge dans les jeunes arbres plantés. Un jeune arbre met 20 à 50 ans avant de remplir le rôle d'un arbre mature. Même en bonne santé, un jeune arbre a un impact écologique quasi nul les premières années. Beaucoup de jeunes arbres meurent par manque d'arrosage, de stress urbain ou par vandalisme.

Les arbres d'alignements pris dans la zone d'impact du COM et non soumis à une dérogation pour abattage seront-ils encore debouts lors de la phase d'exploitation du COM ? Ou l'impact du chantier, du tassement de terrains, du terrassement, du passage des engins à proximité des racines aura raison d'eux ?

6.5.5 Arbres d'alignement

6.5.5.1 Effets

La proximité des arbres d'alignement par rapport aux voiries routières induit une difficulté à les éviter lors des projets routiers. Les aménagements routiers nécessitent en effet généralement des reprises du profil en travers des voiries et donc l'extension des zones revêtues sur les accotements plantés.

Dans le cadre du projet de Contournement Ouest de Montpellier, aucun alignement d'arbres n'est présent le long des voiries réutilisées que sont la RM132, la RM132e2 et la RM612. En revanche, un alignement est présent le long de la RN109 sur laquelle le COM se raccorde par un échangeur et 4 alignements sont présents le long de voiries locales dont la géométrie doit être modifiée pour permettre leur rétablissement le long du COM.

Le principal effet potentiel est donc la nécessité de couper ces arbres d'alignement, afin de permettre l'adaptation de ces voiries à l'arrivée du COM. Potentiellement, ce sont 111 arbres d'alignement qui sont susceptibles de devoir être coupés si le projet ne prend pas en compte leur présence dans sa conception. Néanmoins, suite à l'adaptation de la géométrie du projet, à l'adaptation du positionnement d'un écran acoustique le long de la RN109, seuls 16 arbres d'alignement devront être abattus.

Par ailleurs, même les arbres qui peuvent être évités par le projet restent soumis à des risques de blessure, voire d'abattage non prévu lors de la réalisation des travaux : étant situés tout près des voiries modifiées, ils risquent effectivement de subir des chocs de la part des engins de chantier, voire d'être abattus par erreur.

Document issu de l'étude d'impact Page 542.

Association loi 1901, reconnue d'intérêt général
sise au 97 ter rue des Roux – 94240 L'Hay-les-Roses
<https://gnsafrance.org/> - <https://www.facebook.com/LeGNSA>

Une demande de dérogation à l'article L350-3 du Code de l'Environnement concerne 16 arbres répartis tout au long du tracé du COM. Cependant, cet extrait stipule que potentiellement les 111 arbres d'alignements présents sur le tracé peuvent être abattus. Ces abattages peuvent avoir lieu suite à des blessures, des chocs, voire par **ERREUR**.

Comment une entreprise peut-elle abattre un arbre soumis à dérogation par erreur ?

Comment tout simplement un arbre peut-il être abattu par erreur ?

La compensation s'adaptera-t-elle aux arbres supplémentaires abattus, dû aux aléas du chantier ? Il y aura-t-il des demandes de dérogations supplémentaires pour tous les arbres abattus en plus ? Que sera-t-il décidé lors d'un abattage n'ayant pas obtenu une dérogation ?

Nous sommes en droit de nous poser ces questions et de demander des informations et des réponses en amont du chantier.

L'arbre est un bien commun et une entreprise privée ne peut se donner des autorisations d'abattage supplémentaires en fonction de ses intérêts.

Compensation au niveau local jusqu'à 30 km du chantier.

La compensation des zones impactées par le tracé du COM ne peut pas se faire au détriment d'autres espaces boisés. Abattre de nouveaux arbres qui eux ne seront pas compensés n'a aucun sens. La compensation étant déjà un terme qui n'a aucun sens au niveau écologique et environnemental, elle ne peut se faire au détriment d'espaces naturels déjà existants.



Figure 329 : Localisation des opérations de restauration de la ripisylve par reprise de la berge en rive gauche, arasement de merlon et création de dépression humide dans l'ancien bief de décharge du moulin

Dossier Étude d'Impact Page 393

Cette carte est un exemple d'espace naturel existant qui sera défiguré dans le cadre de la compensation. Ici, d'après la légende, certains arbres existants seront abattus. **Seront-ils compensés ? Faudra-t-il prévoir de nouveaux abattages pour compenser cette perte nette ? Ou ne sont-ils pas pris en compte ?**

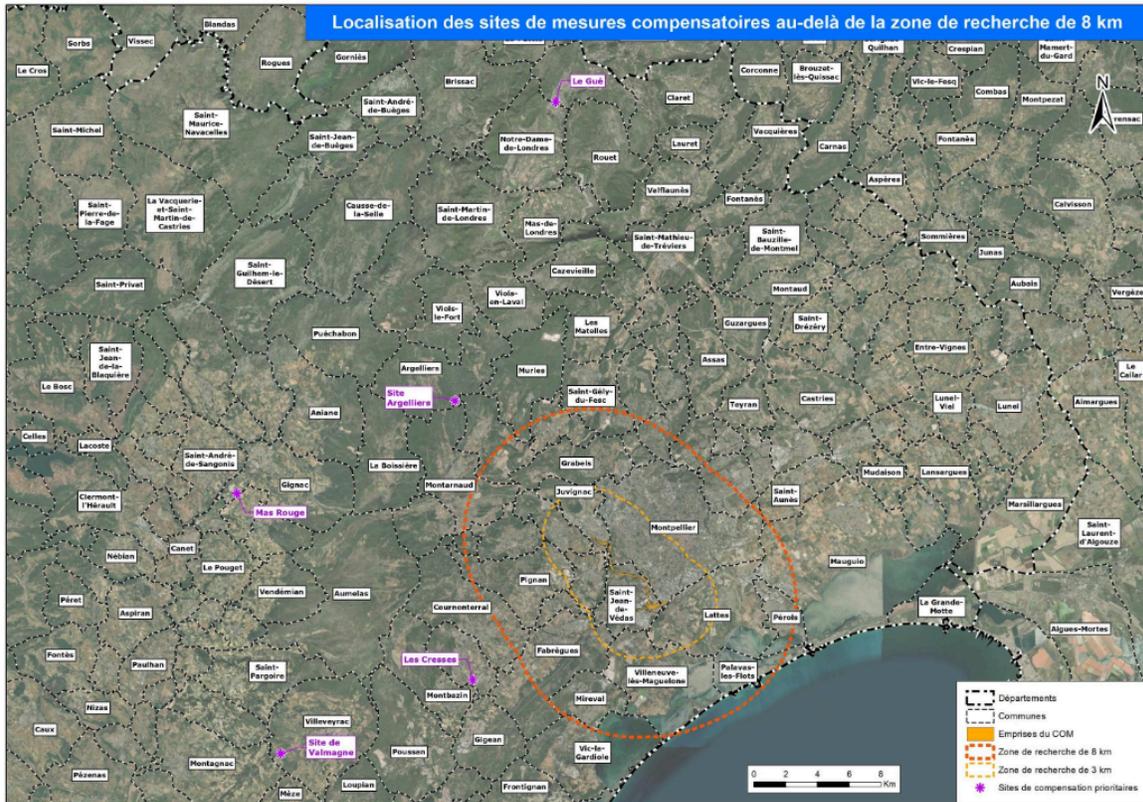


Figure 379 : Sites de mesures écologiques compensatoires situés à plus de 8 km

Étude d'Impact Page 478

Les zones de compensation directes impactées par le COM autre que les espaces de dépressages forestiers sont situés jusqu'à 30 km du projet. **La faune et la flore impactées se déplaceront-elles naturellement sur ces nouvelles zones d'habitats ? Comment peut-on se dire que, naturellement, elles seront guidées pour se rendre dans ces nouveaux espaces ? Les amphibiens, reptiles, insectes et mammifères qui se déplacent au sol, pourront-ils éviter de finir écrasés sur la première infrastructure routière croisée ? Comment se déplaceront-elles à travers la métropole de Montpellier ?** Cette compensation est totalement incohérente et sans intérêt...

Un exemple de compensation qui n'a aucun intérêt ni environnemental ni écologique, est décrit dans l'extrait suivant : Cet espace boisé et forestier sera utilisé pour recréer différentes zones naturelles impactées par le COM. Sur cette parcelle forestière, 4.5 ha de coupe rase destinée à faire un semblant de garrigue, 4.2 ha rouvert, 1.3 ha en ouverture de clairière...

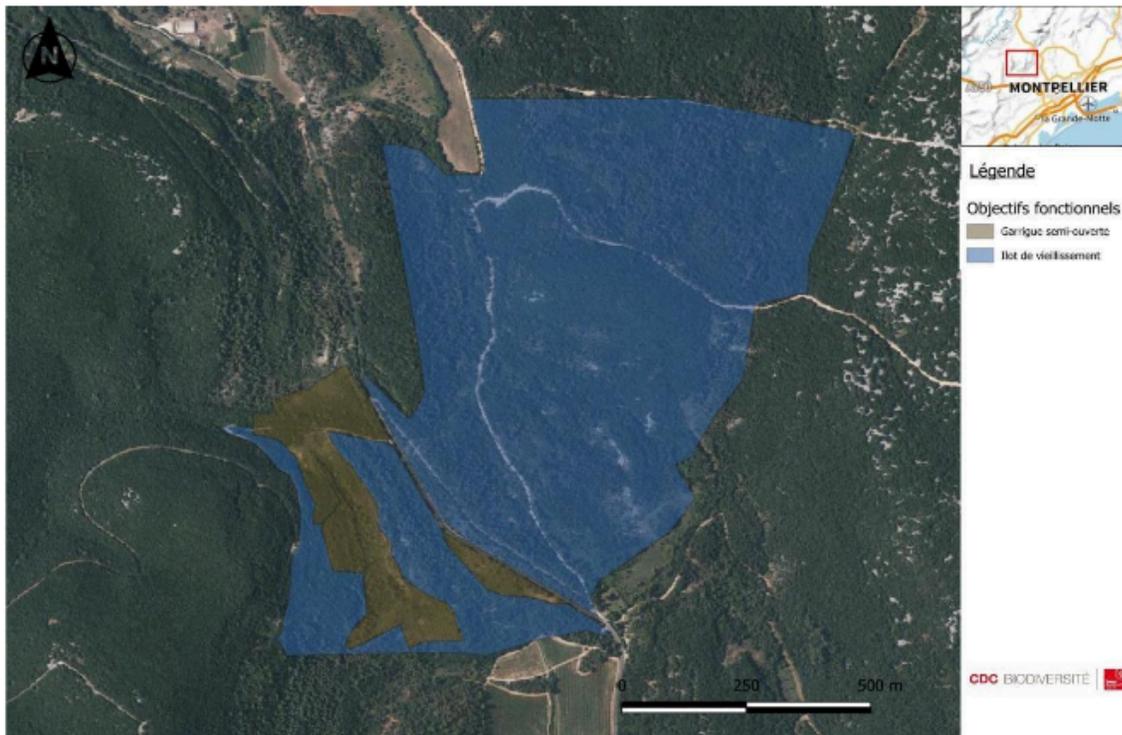
Comment est-il possible de proposer une coupe rase pour une compensation d'un projet destructeur ?

Dans l'état actuel de nos milieux naturels, de nos espaces forestiers, nous ne pouvons pas nous permettre de telles absurdités. Et de détruire ainsi plusieurs hectares de forêts pour compenser une perte nette de biodiversité.

La garrigue semi-ouverte sera obtenue :

- Par la coupe rase des plantations de jeunes pins (4,5 ha) ;
- Par la réouverture partielle d'une zone de garrigue qui s'est boisée au fil du temps (4,2 ha) ;
- Par l'ouverture de clairières en alvéoles au sein d'un boisement à l'extrême ouest du site (1,3 ha).

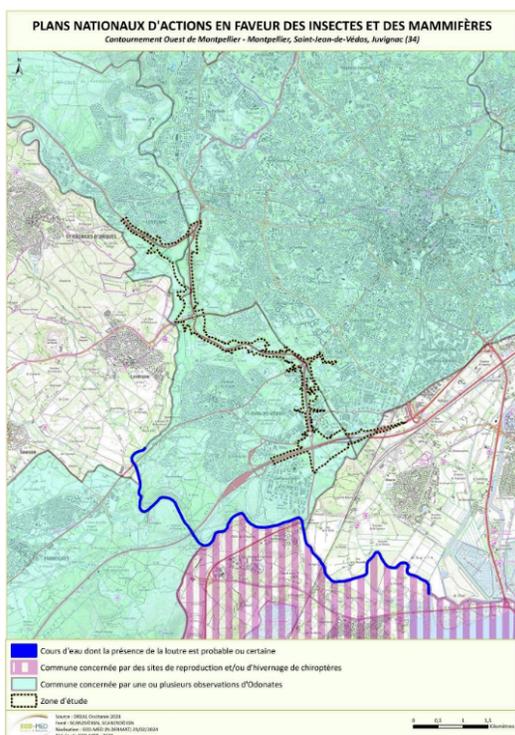
Ci-dessous, la carte présente les mesures proposées sur l'ensemble du site. Les surfaces et localisations précises des travaux (réouverture, coupe rase, etc.) seront à définir après la réception de l'état écologique initial du site.



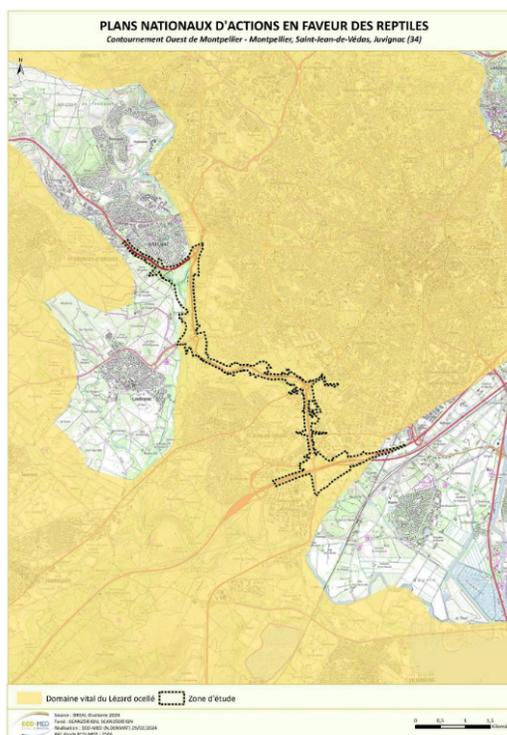
Cas des espèces protégées

La quantité d'espèces protégées impactée par le tracé du COM est importante, de nombreux mammifères, oiseaux, amphibiens, reptiles, insectes, seront détruits ou verront leurs habitats et leurs écosystèmes détruits. De plus, le COM impacte directement des espèces faisant l'objet de Plans Nationaux d'Actions (PNA).

Le tracé sélectionné étant en plein axe et sur le seul passage de certains corridors écologiques. C'est le cas pour les cartes des Plans Nationaux d'Actions en faveur des Reptiles, Mammifères et Insectes : Ces cartes sont une représentation du schéma régional de cohérence écologique. Déployer une infrastructure aussi importante couperait en deux ces secteurs et donc la cohérence écologique du territoire. Le COM aura aussi un impact sur la Mosson, cours d'eau classé, une incidence sur une zone Natura 2000 et un impact sur une ZNIEFF.



Carte 8 : Plans Nationaux d'Actions en faveur des insectes et des mammifères



Carte 9 : Plans Nationaux d'Actions en faveur des reptiles

Pièce E Dérogation espèces protégées. Page 58

Certains secteurs du tracé sont des corridors écologiques pour de nombreuses espèces de chiroptères. L'étude réalisée et disponible en Pièce E de la Dérogation espèces protégées, en page 145, montre une activité élevée et régulière le long des rives de la Mosson, 445 contacts par heure et 46 contacts par heure le long du couloir intérieur du Rieu Coulon. La destruction de ces secteurs et ripisylves aurait un impact direct sur les populations de chiroptères.

Le tableau ci-dessous présente les impacts et les enjeux sur plusieurs espèces de chiroptères qui sont des espèces protégées.

Le COM détruirait de nombreux lieux d'habitats, des corridors écologiques alimentaires et de transit de la faune. La destruction d'individus est même intégrée dans ce tableau.

Espèce concernée	Enjeu zone d'étude	Impacts bruts				Intensité de l'impact	Évaluation globale des impacts bruts en phase chantier	Évaluation globale des impacts bruts en phase exploitation	
		1 : Destruction d'individus en phase chantier 2 : Destruction d'individus en phase exploitation par collision routière 3 : Dérangement d'individus en période de reproduction 4 : Destruction de gîte 5 : Destruction d'habitat d'alimentation et transit 6 : Altération d'habitat d'alimentation et transit 7 : Destruction de corridors 8 : Pollutions environnement naturel							
		Nature	Type	Durée	Portée				
		(9,57 km)							
		8	Direct	Permanente	Locale	--			
Barbastelle d'Europe* (<i>Barbastella barbastellus</i>)	Fort	1	Direct	Temporaire	Locale	--	Forts	Forts	
		2	Direct	Permanente	Locale	-			
		3	Indirect	Temporaire	Locale	--			
		4	(23 arbres gîtes et 8 gîtes anthropiques)	Indirect	Permanente	Locale			---
		5	(11,11 ha)	Indirect	Permanente	Locale			--
		6	(1,37 ha)	Indirect	Temporaire	Locale			---
		7	(9,57 km)	Indirect	Permanente	Locale			-
		8	Direct	Permanente	Locale	--			
Grand Rhinolophe* (<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>)	Fort	1	Direct	Temporaire	Locale	--	Forts	Forts	
		2	Direct	Permanente	Locale	-			
		3	Indirect	Temporaire	Locale	--			
		4	(23 arbres gîtes et 8 gîtes anthropiques)	Indirect	Permanente	Locale			---
		5	(11,11 ha)	Indirect	Permanente	Locale			--
		6	(1,37 ha)	Indirect	Temporaire	Locale			---
		7	(9,57 km)	Indirect	Permanente	Locale			-
		8	Direct	Permanente	Locale	--			
Petit	Fort	1	Direct	Temporaire	Locale	--	Forts	Forts	

Espèce concernée	Enjeu zone d'étude	Impacts bruts				Intensité de l'impact	Évaluation globale des impacts bruts en phase chantier	Évaluation globale des impacts bruts en phase exploitation	
		1 : Destruction d'individus en phase chantier 2 : Destruction d'individus en phase exploitation par collision routière 3 : Dérangement d'individus en période de reproduction 4 : Destruction de gîte 5 : Destruction d'habitat d'alimentation et transit 6 : Altération d'habitat d'alimentation et transit 7 : Destruction de corridors 8 : Pollutions environnement naturel							
		Nature	Type	Durée	Portée				
Rhinolophe* (<i>Rhinolophus hipposideros</i>)	Fort	2	Direct	Permanente	Locale	-	Forts	Forts	
		3	Indirect	Temporaire	Locale	--			
		4	(23 arbres gîtes et 8 gîtes anthropiques)	Indirect	Permanente	Locale			---
		5	(11,11 ha)	Indirect	Permanente	Locale			--
		6	(1,37 ha)	Indirect	Temporaire	Locale			---
		7	(9,57 km)	Indirect	Permanente	Locale			-
		8	Direct	Permanente	Locale	--			
		1	Direct	Temporaire	Locale	--			
Pipistrelle pygmée* (<i>Pipistrellus pygmaeus</i>)	Fort	2	Direct	Permanente	Locale	-	Forts	Forts	
		3	Indirect	Temporaire	Locale	--			
		4	(23 arbres gîtes et 8 gîtes anthropiques)	Indirect	Permanente	Locale			---
		5	(72,36 ha)	Indirect	Permanente	Locale			--
		6	(7,42 ha)	Indirect	Temporaire	Locale			---
		7	(9,57 km)	Indirect	Permanente	Locale			-
		8	Direct	Permanente	Locale	--			
		1	Direct	Temporaire	Locale	--			
Murin de Daubenton* (<i>Myotis daubentonii</i>)	Fort	2	Direct	Permanente	Locale	-	Forts	Forts	
		3	Indirect	Temporaire	Locale	--			
		4	(23 arbres gîtes et 8 gîtes)	Indirect	Permanente	Locale			---

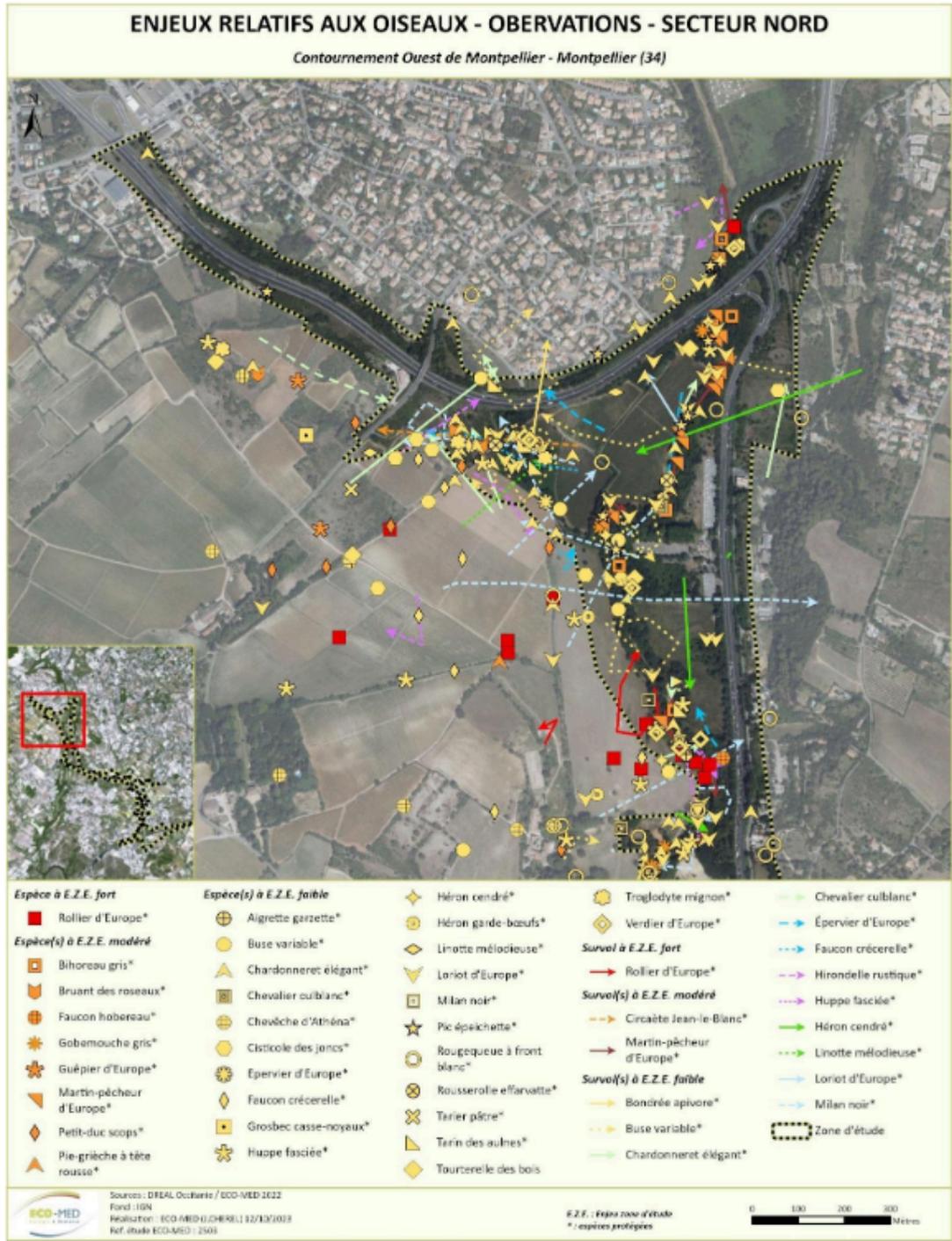
La synthèse des enjeux et fonctionnalités écologiques, en page 163, précise que sur les 29 espèces de chiroptères recensées dans la région, 19 ont été avérées dans la zone d'étude. *“Cette diversité spécifique est certainement en lien avec la mosaïque d'habitats favorables ainsi que la présence de deux corridors de transit majeurs et importants localement (Rieu Coulon et Mosson).”* Toujours, selon cette synthèse, la mosaïque d'habitats présente le long de la Mosson, représente un secteur à fort enjeu écologique pour le cortège avifaunistique. La Mosson au droit du projet est classée en liste 1 de l'article L214-17 : protection complète de l'Anguille. Les rives du Rieu Coulon et de la Mosson présentent des intérêts forts pour la préservation des insectes.

Au vu des impacts sur ces espèces protégées, notamment sur la fréquentation des chiroptères, quel est l'intérêt de détruire ces espaces au profit des voitures et du bitume ?

Cas des habitats d'espèces protégées

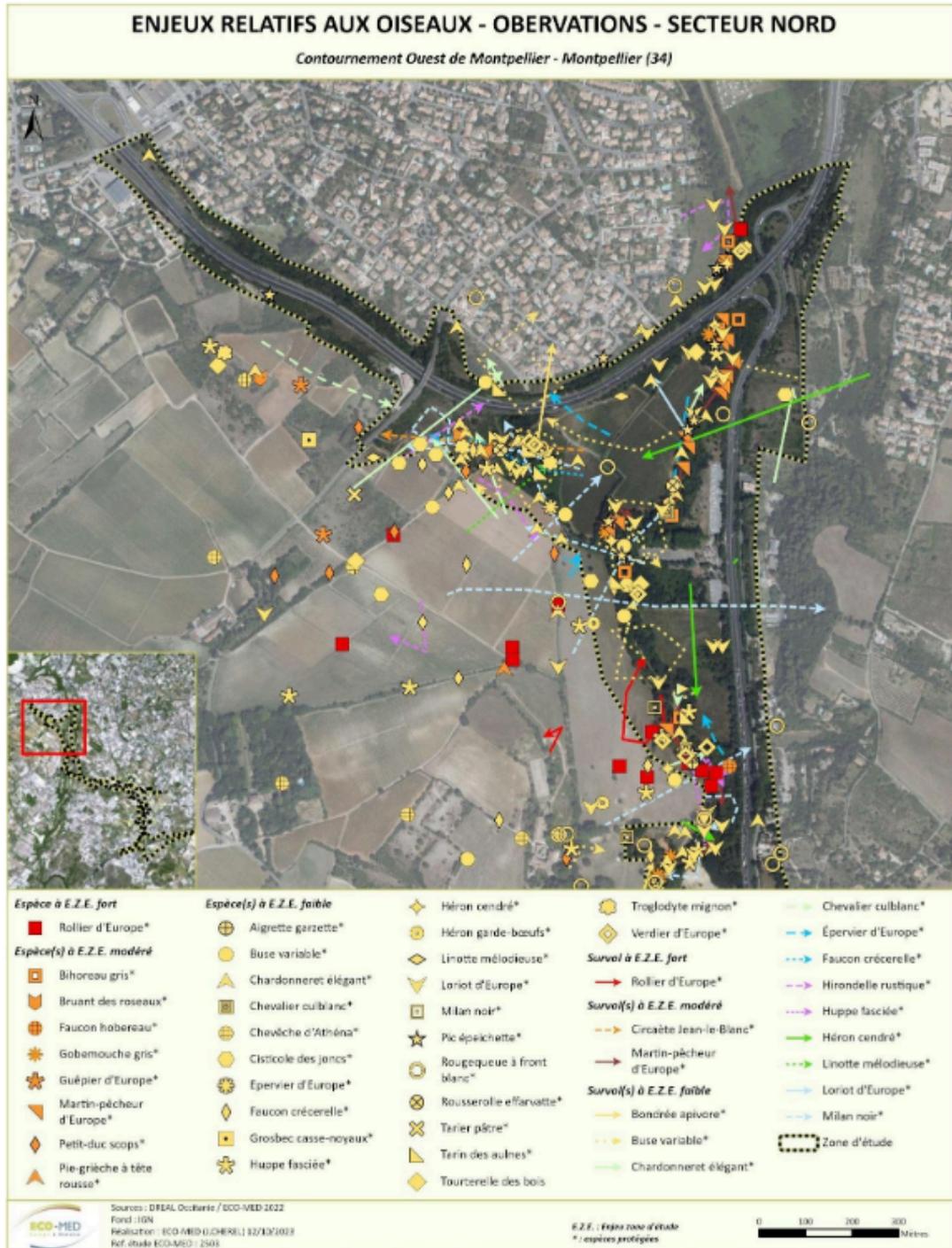
Le COM, en impactant les arbres, la faune et la flore protégées, entraîne alors un impact sur les habitats d'espèces protégées. **Où iront les animaux lors de la destruction de leurs habitats ?** Nous avons développé dans les précédentes pages les études compensatoires et leurs non-sens au vu des distances prévues, de la nouvelle destruction d'espaces naturels qui entraînera de nouveau la destruction des habitats et espèces qui y vivent.

Les deux cartes suivantes présentent les enjeux relatifs aux oiseaux et les enjeux relatifs à leurs habitats. La grande majorité des observations d'oiseaux ont été faites dans la zone du COM. La destruction de ces habitats entraînerait au passage la destruction de plusieurs espèces d'oiseaux.



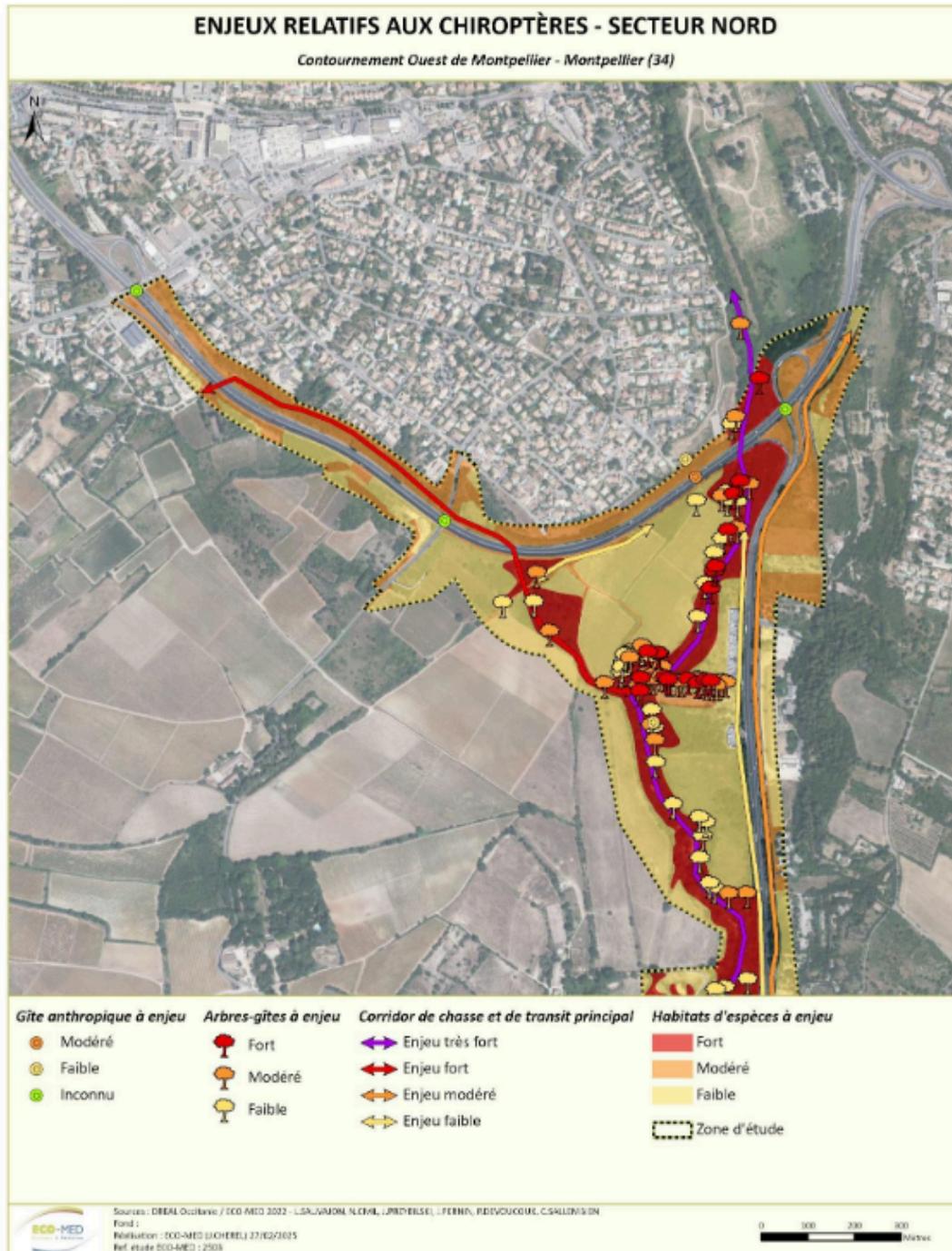
Carte 64 : Enjeux relatifs aux oiseaux – observations secteur nord

Association loi 1901, reconnue d'intérêt général
sise au 97 ter rue des Roux – 94240 L'Hay-les-Roses
<https://gnsafrance.org/> - <https://www.facebook.com/LeGNSA>



Carte 64 : Enjeux relatifs aux oiseaux – observations secteur nord

Association loi 1901, reconnue d'intérêt général
sise au 97 ter rue des Roux – 94240 L'Hay-les-Roses
<https://gnsafrance.org/> - <https://www.facebook.com/LeGNSA>



Carte 73 : Enjeux relatifs aux chiroptères – secteur nord

Pièce E Dérogation espèces protégées Pages 133 et 135.

Association loi 1901, reconnue d'intérêt général
sise au 97 ter rue des Roux – 94240 L'Hay-les-Roses
<https://gnsafrance.org/> - <https://www.facebook.com/LeGNSA>

La carte 73 provenant du même document montre les impacts sur les chiroptères et leurs habitats. La plupart des milieux, autre que les milieux ouverts, présentent des enjeux forts à très forts. Le tracé du COM détruirait tous ces habitats. Les chiroptères et autres oiseaux cavernicoles ne nichent pas dans des jeunes arbres. Ils nécessitent la présence d'arbres d'un certain âge leur offrant de nombreux habitats dont des cavités et des sources de nourriture. De jeunes sujets replantés après le projet ne joueront pas ce rôle. De plus, de nombreux oiseaux ou chiroptères ne parcourront pas de grandes distances pour trouver de nouveaux habitats.

Conclusion

Au regard des destructions liées à la faune, la flore et leurs habitats naturels, du non-sens écologique, environnemental et social, et de l'incohérence de la compensation menée par un tel projet, le Groupe National de Surveillance des Arbres (GNSA) antenne de Montpellier émet un **AVIS DÉFAVORABLE** à ce projet de Contournement Ouest de Montpellier.

Ce projet ne répond à aucun moment aux conditions de la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeure (RIIPM) :

- *"Il n'existe pas d'alternative raisonnable au projet"* : c'est FAUX, le collectif Autre COM propose un projet alternatif qu'il serait intéressant de consulter.
- *"Qu'il répond à une RIIPM sur la sécurité publique"* : comment une infrastructure autoroutière qui va défigurer l'ouest de l'agglomération rendra le déplacement de la population plus sûr ? Et quand est-il de la santé publique ?
- *"Qu'il possède une nécessité socio-économique très importante"* : l'agglomération de Montpellier est bien loin d'être un territoire sous-développé, bien au contraire...
- *"Qu'il prévoit des mesures compensatoires strictes et efficaces pour garantir que la cohérence globale du réseau Natura 2000 ou de la biodiversité soit préservée"* : aucune mesure compensatoire prise par Vinci n'est cohérente avec les enjeux de préservation de la biodiversité et de l'environnement, dans leur globalité : destruction d'espèces protégées, destructions d'espaces naturels, de la trame verte et bleue du secteur, impacts sur les PNA insectes et mammifères, compensations bâclées et incohérentes avec le territoire, marge d'erreur trop importante notamment sur les abattages d'arbres...

Pour rappel, selon l'article 2 de la Charte de l'Environnement.

Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement

L'équipe du GNSA Montpellier.