

## **Avis très défavorable des Naturalistes des Terres du Languedoc contre le Contournement Ouest de Montpellier**

Nous sommes les Naturalistes des Terres du groupe local Languedoc, un collectif indépendant rassemblant des professionnel-le-s de la biodiversité, issu-e-s d'associations naturalistes, de bureaux d'études et du monde académique. Nous avons choisi de mettre en commun nos compétences pour analyser et dénoncer les atteintes au vivant portées par les projets d'aménagement dans notre région. Notre démarche vient notamment s'opposer à la réduction de la nature à des indicateurs chiffrés et à l'illusion technocratique qui prétend compenser la destruction d'espèces et d'habitats par des équivalences abstraites. La biodiversité n'est pas une variable technique mais une communauté terrestre dont nous dépendons, et chaque perte est irréversible.

C'est dans cet esprit que nous nous opposons fermement au projet de Contournement Ouest de Montpellier. Ce projet autoroutier, dans un territoire déjà saturé par les infrastructures, prévoit la destruction directe de 77 hectares d'habitats d'espèces protégées (dérogation, p. 240-251). Ce ne sont pas quelques individus isolés mais des écosystèmes complexes, comprenant notamment cinq espèces d'insectes protégés comme la Cordulie splendide, la Cordulie à corps fin ou le Grand Capricorne, cinq amphibiens, dix reptiles dont la Cistude d'Europe, cinquante oiseaux nicheurs parmi lesquels le Rollier d'Europe et le Pic épeichette, et vingt-deux mammifères dont la Loutre d'Europe et plusieurs chiroptères arboricoles. Le dossier lui-même reconnaît la richesse du secteur, mais persiste à vouloir autoriser sa destruction au nom d'un intérêt routier contestable.

Le cas de la Loutre d'Europe illustre à lui seul l'absurdité de la démarche. Espèce menacée d'extinction en France, elle voit 2,63 hectares de ses habitats détruits, avec la possibilité de perte d'un à deux jeunes chaque année (p. 207). L'impact brut est qualifié de fort (p. 217), pourtant requalifié ensuite en « dérangement modéré » (p. 248) grâce à un jeu de langage et à quelques mesures pour la plupart non efficace, l'aménagement de passages pour la faune est le plus pertinent, mais ne saurait pourtant exclure totalement le risque de collision.

Plus largement, la méthodologie du dossier est lacunaire et orientée. La flore est sous-estimée avec seulement 187 espèces recensées sur 225 hectares de garrigues, zones humides et ripisylves, comme le rappelle le CNPN. Les lieux précis de reproduction des oiseaux n'ont pas été recherchés. Les pollinisateurs sont totalement absents de l'étude, alors que leur rôle est vital et qu'un Plan National d'Action est en cours. De la même manière le PNA Odonate dont fait partie la Cordulie splendide n'est pas cité et le PNA Maculinea cité n'existe plus et a été remplacé par le PNA Papillons de jour. La liste rouge utilisée est obsolète, ignorant les déclinés les plus récents mis en évidence par la liste rouge 2024 des oiseaux nicheurs d'Occitanie. Ces insuffisances ne sont pas anecdotiques : elles traduisent une volonté de sous-évaluer les impacts pour rendre le projet acceptable.

Quant aux mesures compensatoires, elles ne relèvent que de la fiction. Là où la Loutre et la Cordulie splendide nécessiteraient a minima une vingtaine d'hectares de ripisylve restaurée, ECO-MED n'en estime que onze, et la compensation annoncée ne couvre que 14,5 hectares. Et quid de la réelle plus-value des actions qui seront mises en place ? Aucun état initial n'a été réalisé pour la faune sur ces secteurs de compensations, et il est probable que les ripisylves concernés en bord de Mosson disposent déjà d'intérêt écologique fort pour ces espèces et qu'il n'y a donc aucun travaux de restauration coûteux et impactant pour le milieu à mettre en place.

Sur les 286 ha de compensation, les sites Mas rouge (5,3 ha), le Gué (59 ha), les carrées (79,5 ha) et Valmagne (75 ha) représentent 213 ha situés dans un rayon de 30 km autour du projet dans des écosystèmes différents. Ils n'ont donc aucun lien fonctionnel avec les populations locales détruites. Les destructions sont immédiates et définitives, tandis que les gains escomptés ne se manifesteraient, si

tant est qu'ils adviennent, que dans 5 à 10 ans, avec un suivi limité à trente ans pour les milieux ouverts à semi-ouverts. Ce n'est pas une politique de réparation, mais une politique d'oubli. Ce que l'on détruit ici et maintenant ne sera jamais recréé ailleurs.

L'Autorité environnementale souligne que la démonstration de l'effectivité des gains écologiques est à renforcer pour certains des sites de compensation, car souvent cela revient à protéger des zones déjà semi-naturelles et en relatif bon état écologique, au lieu d'en désartificialiser. Actuellement en France, il est estimé que seulement 3 à 8 % des zones qui servent à la compensation étaient à l'origine des zones artificialisées. Pourtant, pour qu'une vraie compensation puisse avoir lieu, elle devrait théoriquement prendre place sur un site aussi dégradé que le deviendra le site détruit, la compensation réalisée sur des sites déjà naturels ou semi-naturels ne permettant pas de compenser la biodiversité détruite ailleurs. La compensation qui semble ambitieuse avec 290 ha compense pour 77 ha détruits et même peut-être 100 ha de plus permet presque exclusivement de sanctuariser des espaces naturels déjà riches et dont certaines actions de gestion sont susceptibles de porter atteinte à l'écosystème présent pour le modifier et justifier du gain écologique vis-à-vis du projet.

Derrière la froideur des tableaux et des cartes, nous voyons ce que ce projet signifie réellement : une fragmentation accrue des milieux, l'interruption de couloirs écologiques vitaux, l'augmentation du dérangement pour le vivant (pollutions, dérangement sonore et visuel) qui devrait provoquer des pertes notables d'habitat à proximité du projet et dont les impacts indirects n'ont pas été présentés ne sont donc pas pris en compte dans le cadre du calcul des ratios de compensation. Ce n'est pas un contournement, c'est une barrière encore plus infranchissable que les infrastructures déjà présentes imposées au vivant.

Et tout cela pour quoi ? Pour prolonger un modèle autoroutier obsolète. Le COM est présenté comme une solution à la congestion routière, alors que l'effet d'appel est connu : toute nouvelle route attire de nouveaux véhicules et finit par générer plus de trafic. Ce projet accroîtra les émissions de gaz à effet de serre et de particules fines, aggravera la dépendance automobile, dégradera des paysages précieux pour le bien-être et l'attractivité du territoire. Persister dans ce type de logique, c'est choisir l'automobile contre la vie, le court terme contre la possibilité d'un avenir habitable.

Nous rappelons également qu'une dérogation portant atteinte à des espèces protégées ne peut être accordée qu'à condition que le projet réponde à un « intérêt public majeur » et qu'aucune alternative de moindre impact n'existe. Or, cette exigence fondamentale n'est pas respectée. Aucune étude sérieuse n'a été menée sur les scénarios alternatifs, notamment sur le développement des transports collectifs ou des mobilités actives, qui constituent pourtant les solutions de moindre coût écologique et de véritable avenir pour la métropole. En ne considérant que l'option autoroutière, le maître d'ouvrage fausse le cadre de l'évaluation et impose comme nécessaire ce qui n'est qu'un choix politique déjà orienté. L'intérêt public majeur n'est pas démontré : il aurait supposé une analyse complète des possibilités de report modal, développement du rail, des bus express ou des pistes cyclables, toutes options infiniment moins destructrices pour les écosystèmes et plus cohérentes avec les engagements climatiques de la France.

Nous, Naturalistes des Terres du Languedoc, affirmons que ce projet est écologiquement destructeur, juridiquement fragile et éthiquement insoutenable. Il témoigne d'une vision dépassée où la biodiversité est un stock à gérer et où l'effondrement du vivant pourrait se compenser sur le papier. Nous réaffirmons qu'il n'existe pas de solde écologique qui justifie la destruction de 77 hectares d'habitats protégés dans un des territoires les plus riches de France. Nous demandons l'abandon pur et simple du projet de Contournement Ouest de Montpellier et de nouvelles études sur les moyens de transports doux.

Les Naturalistes des Terres du Languedoc  
Collectif de professionnel·le·s de la biodiversité issu·e·s d'associations naturalistes, de bureaux  
d'études et du monde académique