

Liaison Autoroutière de Verfeil à Castres-A69

Concession de la Liaison Autoroutière à 2x2 voies
entre Verfeil (31) et Castres (81)

Pièce E - Pièces spécifiques à la demande d'autorisation

Pièce E5 - Dossier de demande d'autorisation de travaux au titre du code du Patrimoine
(Article L.621-32) et du code de l'environnement (Article L.181-15-1 bis)

Passage de l'A69 dans les périmètres de protection de monuments historiques



ATOSCA A69

Maître d'Ouvrage



Constructeur



Maître d'Œuvre



Pièce O - Guide de lecture

Pièce A - Note de présentation non technique

Pièce B - Identité du demandeur

Pièce C - Localisation du projet et plan de situation

Pièce D - Justification de la maîtrise foncière

Pièce E - Pièces spécifiques à la demande d'autorisation

Pièce E1.a - Volet IOTA (nature, volume et objet des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités) - Rubrique de la nomenclature

Pièce E1.b - Éléments utiles à la compréhension du dossier

Pièce E1.c - Atlas cartographique

Pièce E1.d - Volet IOTA (Étude spécifique aux zones humides)

Pièce E2 - Incidences Natura 2000

Pièce E3 - Dérogation à la destruction des espèces et habitats d'espèces protégées

Pièce E4 - Demande d'autorisation de défrichement

Pièce E5 - Demande d'autorisation spéciale relative aux monuments historiques

Pièce E6 - Demande d'enregistrement d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

Pièce F - Étude d'impact unique actualisée

Pièce F1 - Résumé Non Technique

Pièce F2 - Étude d'impact unique actualisée des projets A680 et A69 - Castelmaurou - Castres

Pièce F3 - Atlas cartographique

Tome 1 : Atlas cartographique A680 - Secteur 1 - Castelmaurou - Verfeil

Tome 2 : Atlas cartographique A69 - Secteurs 2 à 5 - Verfeil - Castres

Pièce F4 - Annexes

Pièce F5 - Réponse à l'avis de l'Autorité environnementale (Ae)

Sommaire de la pièce E5

« Demande d'autorisation de travaux au titre du code du patrimoine et du code de l'environnement »

1> Préambule.....	5
2> L'opération autoroutière et son contexte.....	6
2.1> Contexte général du projet.....	6
2.2> Le projet.....	6
3> Contexte paysager de la liaison autoroutière et situation des périmètres protégés ----	7
3.1> Le cadre paysager général de la nouvelle section	7
3.2> Situation des périmètres protégés	9
4> Le Moulin de Nagasse	10
4.1> Le monument inscrit.....	10
4.1.1. Le bâtiment.....	10
4.1.2. Le cadre paysager de l'édifice.....	10
4.2> Enjeux et impacts du passage du projet dans le périmètre de protection	11
4.3> Mesures d'insertion paysagère proposées au passage du projet dans le périmètre de protection	14
5> Le Château de Scopont	16
5.1> Le monument partiellement inscrit et classé	16
5.1.1. Le bâtiment.....	16
5.1.2. Le cadre paysager de l'édifice.....	16
5.2> Enjeux et impacts du passage du projet dans le périmètre de protection	17
5.3> Mesures d'insertion paysagère du passage du projet dans le périmètre de protection	20
6> Le pigeonnier du colombier.....	23
6.1> Le monument inscrit.....	23
6.1.1. L'édifice.....	23
6.1.2. Le cadre paysager de l'édifice.....	23
6.2> Enjeux et impacts du passage du projet dans le périmètre de protection	24
6.3> Mesures d'insertion paysagère du passage du projet dans le périmètre de protection	27
7> L'ancienne chartreuse de Saix et le domaine de la Fédial	29
7.1> Les monuments inscrits.....	29
7.2> Enjeux et impacts au passage du projet dans les périmètres de protection	30
7.3> Mesures d'insertion paysagère au passage du projet dans les périmètres de protection.....	33

Table de la cartographie

Carte 1 : Carte du tracé du projet.....	6
Carte 2 : Carte des séquences paysagères traversées par le projet, setec	9
Carte 3 : Carte des impacts du projet sur le paysage dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse.....	12
Carte 4 : Carte des mesures d'insertion paysagère du projet dans le périmètre du moulin de Nagasse	15
Carte 5 : Carte des impacts sur le périmètre de protection du château de Scopont.....	18
Carte 6 : Carte des mesures d'insertion paysagère du projet dans le périmètre du château de Scopont	22
Carte 7 : Carte des impacts du projet sur le paysage dans le périmètre de protection du pigeonnier du Colombier	25
Carte 8 : Carte des mesures d'insertion paysagère dans le périmètre du pigeonnier du Colombier.....	28
Carte 9 : Carte des périmètres de protection du domaine de la Fédial et de l'ancienne chartreuse de Saïx, setec	30
Carte 10 : Carte des impacts sur les périmètres de protection de la chartreuse et du domaine de la Fédial...	31
Carte 11 : Carte des impacts sur les périmètres de protection de la chartreuse et du domaine de la Fédial...	34

Table des illustrations

Illustration 1 : Photos de l'Unité Paysagère des collines du Lauragais, setec	7
Illustration 2 : Unités Paysagères de Atlas des paysages du Tarn.....	7
Illustration 3 : Bloc diagramme illustrant l'Unité Paysagère des collines ouvertes du Lauragais, Atlas des paysages de Haute-Garonne	8
Illustration 4 : Photo du moulin de Nagasse dans son écrin boisé, setec	10
Illustration 5 : Carte du périmètre de protection du moulin de Nagasse et de localisation des photos, setec..	11
Illustration 6 : Vues du boisement du moulin et de la ripisylve de la Balermé depuis la RN126, google	11
Illustration 7 : Vues de la haie dense le long de la RN126 et du parc du moulin, google et setec.....	11
Illustration 8 : Coupe A – A' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+550, setec	13
Illustration 9 : Coupe B – B' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+700, setec.....	13
Illustration 10 : Coupe B – B' des mesures d'insertions paysagères du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+700, setec.....	14
Illustration 11 : Coupe A – A' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+550, setec.....	14
Illustration 12 : Photo du château de Scopont, setec.....	16
Illustration 13 : Carte postale ancienne du château, google.....	16
Illustration 14 : Photo de l'alignement de platanes menant au château, setec.....	16
Illustration 15 : Pavillon néo-gothique, google.....	16
Illustration 16 : Carte du périmètre de protection du château de Scopont et de localisation des photos, setec.....	17
Illustration 17 : Photos du contexte paysager autour du château, google et setec (localisation sur carte 5) ...	17
Illustration 18 : Coupe C – C' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du Château de Scopont, PK 24+250, setec.....	19
Illustration 19 : Coupe D – D' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du Château de Scopont, PK 24+650, setec.....	19
Illustration 20 : étude de possibilité de décalage d'axe A69, GCC	20

Illustration 21 : Profil en long A69 présenté à ce stade, GCC	20
Illustration 22 : Profil en long A69 nécessaire pour rétablir la RD35 en passage supérieur, GCC	20
Illustration 23 : Coupe C – C' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du château de Scopont, PK 24+250, setec.....	21
Illustration 24 : Coupe D – D' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du château de Scopont, PK 24+650, setec	21
Illustration 25 : Photos du pigeonnier, fiche Mérimée	23
Illustration 26 : Photo du pigeonnier dans les pentes des terres agricoles à l'ouest du village de Saint-Germain des Prés.....	23
Illustration 27 : Carte du périmètre de protection du pigeonnier du Colombier et de localisation des photos, setec	24
Illustration 28 : Photo de la RN126 actuelle longée par des haies arborées, google.....	24
Illustration 29 : Coupe E – E' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+550 setec	26
Illustration 30 : Coupe F – F' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+800, setec	26
Illustration 31 : Coupe E – E' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+550, setec	27
Illustration 32 : Coupe F – F' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+800, setec	27
Illustration 33 : Photos du mur d'enceinte et du portail de la chartreuse, setec.....	29
Illustration 34 : Dessin de la chartreuse avant sa construction, fiche Mérimée	29
Illustration 35 : Photo de la maison du domaine de la Fédial, Fiche Mérimée	29
Illustration 36 : Photo du boisement de la Fédial habillant la colline, depuis la route de la Fédial, google.....	29
Illustration 37 : Photo de l'Agout et sa ripisylve.....	30
Illustration 38 : Vue depuis la chartreuse vers l'emplacement du projet	30
Illustration 39 : Coupe G – G' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection de la chartreuse de Saïx, PK 59+150, setec	32
Illustration 40 : Coupe H – H' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du domaine de la Fédial, PK 59+550, setec	32
Illustration 41 : Coupe G – G' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection de la chartreuse de Saïx, PK 59+150, setec	33
Illustration 42 : Coupe H – H' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du domaine de la Fédial, PK 59+550, setec	33
Illustration 43 : Photomontage de l'ouvrage depuis la surface de l'eau vers le sud	35
Illustration 44 : Photomontage de l'ouvrage depuis la surface de l'eau vers le nord (pont de la voie ferrée en arrière-plan).....	35
Illustration 45 : Photomontage de l'ouvrage depuis le pont supportant la voie ferrée, vers le sud.....	35

1> Préambule

L'A69, opération de liaison autoroutière (2x2 voies) de Verfeil à Castres, s'inscrit dans le projet de Liaison Autoroutière Castres Toulouse (LACT). Son tracé passe dans les périmètres de protection de cinq monuments historiques protégés, situés dans le département du Tarn (81) et de la Haute Garonne (31) :

- Le **moulin de Nagasse**, Monument Historique inscrit. Ce monument est situé sur la commune de Verfeil (31), mais son périmètre de protection s'étend à la fois sur le département de la Haute-Garonne et sur le département du Tarn,
- Le **château de Scopont**, Monument Historique partiellement inscrit et partiellement classé. Ce monument est situé sur la commune de Maurens-Scopont (81),
- Le **pigeonnier du Colombier**, Monument Historique inscrit. Ce monument est situé sur la commune de Saint-Germain-des-Prés (81),
- L'**ancienne chartreuse de Saïx**, Monument Historique inscrit. Ce monument est situé sur la commune de Castres (81),
- Le **domaine de la Fédial**, Monument Historique inscrit. Ce monument est situé sur la commune de Castres (81).

Ces monuments étant protégés au titre du Code du Patrimoine, leurs périmètres de protection constituent des servitudes de droit public. Les travaux autoroutiers au sein de ces périmètres, susceptibles de modifier les abords des monuments et de porter atteinte à la mise en valeur du patrimoine culturel, sont soumis à autorisation préalable nécessitant l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

Le présent dossier a donc pour objectif de rappeler le **contexte paysager** des sites traversés et des abords des monuments, de présenter le projet d'infrastructure et d'évaluer ses **impacts** au regard des monuments et dans leurs périmètres de protection. Il propose des **mesures d'insertion paysagère** destinées à limiter cet impact.

Ce dossier est à soumettre aux avis des **Architectes des Bâtiments de France (ABF)** des départements concernés.

Rappel du cadre réglementaire

Lorsque les travaux projetés sont soumis à autorisation environnementale, cette dernière tient lieu d'autorisation de travaux dans les abords des monuments historiques, à condition qu'elle ait reçu l'accord de l'ABF (articles L.621-32 et L.632-2 du code du patrimoine ; article L. 181-1 et L.181-2 I. 13° du code de l'environnement).

Dans ce cadre, le dossier d'autorisation environnementale doit comporter les éléments suivants (article D.181-15-1-bis du code de l'environnement) :

« 1° Une notice de présentation des travaux envisagés indiquant les matériaux utilisés et les modes d'exécution des travaux ;

2° Le plan de situation du projet, mentionné à l'article R. 181-13, précisant le périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques ;

3° Un plan de masse et des coupes longitudinales adaptées à la nature du projet et à l'échelle du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques faisant apparaître les aménagements, les constructions, les clôtures et les éléments paysagers existants et projetés ;

4° deux documents photographiques permettant de situer le terrain respectivement dans l'environnement proche et le paysage lointain ;

5° Des montages larges photographiques ou des dessins permettant d'évaluer dans de bonnes conditions les effets du projet sur le paysage en le situant notamment par rapport à son environnement immédiat et au périmètre du site patrimonial remarquable ou des abords de monuments historiques. »

Rappel des échanges antérieurs concernant les monuments protégés

Le dossier des engagements de l'État, produit en 2020 à la suite de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, formule un certain nombre d'engagements pris au sujet du passage du projet à proximité des monuments historiques. Ces engagements sont les suivants :

▪ En phase travaux

« Les installations de chantier (installation de concassage, zone de confinement, stockage d'engins ou d'autres matériels) ne seront pas implantées au sein des périmètres de protection et seront à l'écart des habitations, afin de ne pas dénaturer le paysage associé à ces éléments du patrimoine. »

▪ En phase d'exploitation

« Les sections du projet interceptant des périmètres de protection des monuments inscrits et classés identifiés feront l'objet d'aménagements paysagers spécifiques réalisés en concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). L'architecte conseil de la DREAL ou de la DDT pourra être associé. Les mesures suivantes sont prévues afin de réduire les impacts du projet sur les monuments inscrits et classés :

- Moulin de Nagasse
 - Plantation arbustive le long de la RD20 pour filtrer les vues depuis le Moulin,
 - Densification de la ripisylve du cours d'eau inclus dans le périmètre de protection du Moulin (La Balermé), plantation de haies et d'arbres isolés le long de la voie nouvelle.
- Château de Maurens-Scopont (Le Pastelier)
 - Plantation de boisements entre l'autoroute et la RN126, engazonnement de cet espace et plantation de haies le long de l'autoroute ;
 - Plantation d'un alignement d'arbres le long de la RN126.
- Chartreuse de Saïx
 - Plantation d'une haie en pied de talus de l'infrastructure ;
 - Plantation d'un boisement entre l'infrastructure et la voie ferrée. »

Première concertation avec l'Architecte des Bâtiments de France du Tarn

Récemment, un premier échange a eu lieu avec l'Architecte des Bâtiments de France en charge du Tarn, en décembre 2021.

Le présent dossier tient compte de ces premiers échanges.

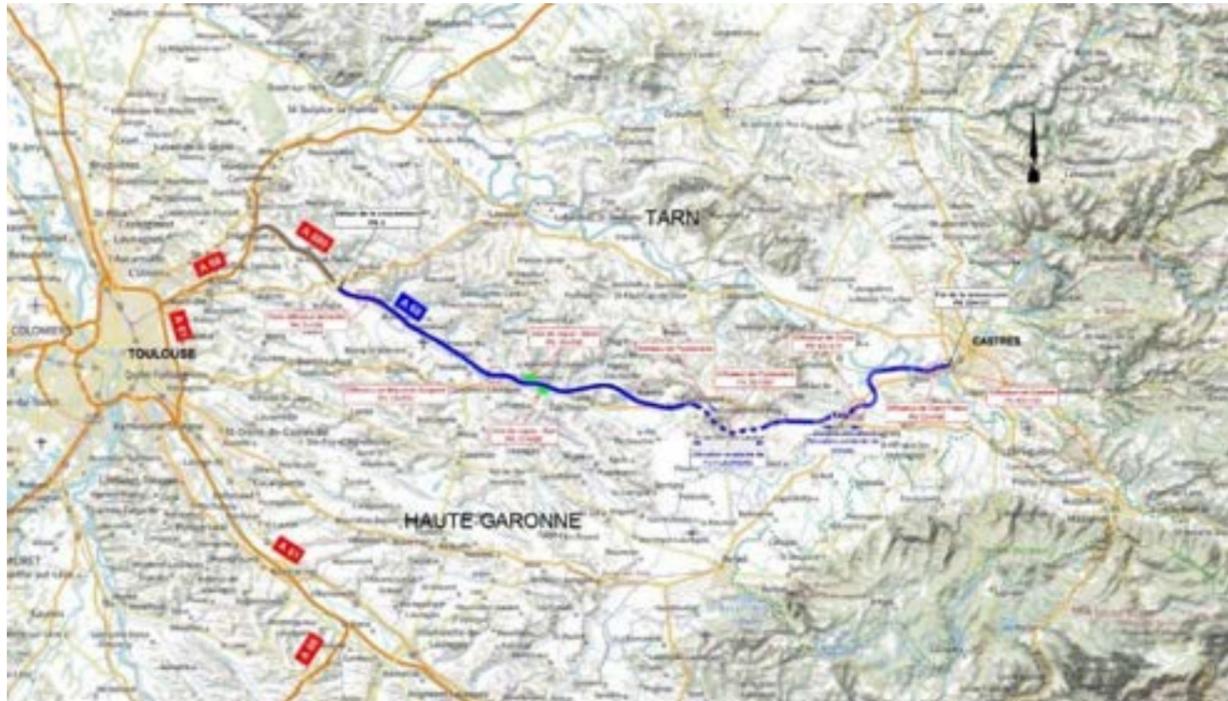
2> L'opération autoroutière et son contexte

2.1> Contexte général du projet

Le projet de liaison autoroutière à 2x2 voies entre Castres (81) et Castelmaurou (31), dénommée Liaison Autoroutière Castres Toulouse (LACT), est composé

- D'une opération d'élargissement à 2x2 voies de la bretelle autoroutière A680 existante entre Verfeil et Castelmaurou avec la création d'un échangeur à Verfeil ;
- **D'une opération de liaison autoroutière à 2x2 voies de Verfeil à Castres, l'A69, récemment concédée à la société concessionnaire ASTOCA et objet du présent dossier.**

Cette seconde opération s'inscrit au sein des départements de la Haute-Garonne et du Tarn. Elle traverse 20 communes du Tarn et de la Haute-Garonne (3 en Haute-Garonne, 17 dans le Tarn).



Carte 1 : Carte du tracé du projet

L'opération de réalisation d'un axe autoroutier a pour vocation de répondre à un besoin de transports efficaces permettant de relier Castres - Mazamet au reste du territoire national, notamment à Toulouse.

Ce projet a pour ambition :

- D'améliorer les déplacements : sécurité routière, rapidité d'accès...
- D'affirmer le développement local : territoire desservi de façon équilibrée, accès amélioré aux équipements métropolitains,
- De développer la situation économique : renforcement de l'attractivité, notamment pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, développement de nouveaux sites d'implantation pour les entreprises, consolidation du tissu économique existant,
- De contribuer à la compétitivité des entreprises : développement des entreprises agroalimentaires, ouverture du tissu économique existant,
- De permettre le développement social en offrant une meilleure accessibilité à l'emploi aux populations des territoires voisins de Toulouse et de Castres.

2.2> Le projet

Le projet Verfeil-Castres (A69), correspond à la création d'une liaison à 2x2 voies entre Castres dans le Tarn (81) et Verfeil en Haute-Garonne (31), comprenant la modification de l'échangeur de Puylaurens et la création des échangeurs de Soual Est et de Castres/Saint Palais. Il relie l'autoroute A68 par la bretelle autoroutière A680, antenne autoroutière de Verfeil concédée à la société des Autoroutes du sud de la France (ASF) avant de suivre l'itinéraire de la RN126 vers Castres. Ce projet est porté conjointement par l'État et les ASF.

Le linéaire de la section courante est d'environ 54 km en intégrant les déviations existantes de Puylaurens (6 km) et de Soual (3 km).

Le projet de liaison Castres-Verfeil a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'État, n° 2018-638 du 19 juillet 2018.

Le projet consiste plus particulièrement en :

- la création d'une 2x2 voies entre Verfeil et Puylaurens ;
- la mise aux normes des tronçons de 2x2 voies existantes de déviation des communes de Puylaurens et Soual et d'un diffuseur à Puylaurens ;
- la création d'une 2x2 voies entre Puylaurens et Saint-Germain et Soual et Castres ;
- la création de 4 dispositifs d'échanges au niveau de Verfeil, Villeneuve-lès-Lavaur/Maurens-Scopont, Soual Est et Castres ;
- le raccordement à la rocade de Castres ;
- la mise en place de péage en « flux libre » ;
- la création d'un barreau de désenclavement sur la commune de Puylaurens.

Ce tracé s'accompagne de merlons acoustiques, de passages inférieurs et supérieurs (cours d'eau, routes et voie ferrée) de bassins et systèmes de gestion des eaux. Le tracé s'inscrit dans le territoire en adoptant une configuration en déblais par rapport au terrain naturel, en remblais ou à niveau.

Au sein des périmètres protégés des monuments historiques, le projet développe essentiellement le tracé de section courante. Il ne comporte pas d'échangeur ni d'aire annexe dans ces périmètres.

3> Contexte paysager de la liaison autoroutière et situation des périmètres protégés

3.1> Le cadre paysager général de la nouvelle section

Le projet s'inscrit dans des paysages ruraux de l'arrière-pays toulousain et plus précisément dans un contexte de large vallée et de plaine. La vallée est celle du Girou, cours d'eau que le projet suit de Verfeil à Puylaurens, avant d'arriver sur la plaine castraise, traversée du nord au sud par des cours d'eau, dont l'Agout, que le projet enjambe. Du fait de sa situation à cheval sur deux départements, la Haute-Garonne et le Tarn, les paysages dans lesquels s'inscrit le projet, sont décrits dans deux atlas des paysages différents. La vallée du Girou, qualifiée de sillon régulier par l'atlas de Haute Garonne, lie les deux départements en leur donnant un bassin versant commun.

Les unités paysagères traversées par l'ensemble du projet sont :

- « Les collines ouvertes du Lauragais » et « la vallée du Girou » pour l'atlas de Haute Garonne ;
- « Le Lauragais » et « la plaine castraise » pour le Tarn.

Dans l'ensemble, on retrouve autour du projet un paysage collinaire adouci et champêtre avec une succession d'horizons ondulants, quadrillé par de grandes parcelles de céréales, maïs et tournesols, qui ont pris la place des productions de pastel. Les routes sont marquées par des alignements de platanes. Quelques villages et bourgs se dressent au sommet de collines et on note la présence de bâtiments agricoles disséminés : pigeonniers, moulins, grandes demeures/châteaux... En arrière-plan, au sud-est, le massif de la Montagne Noire cadre la vue et donne de la profondeur à cette géomorphologie ondoyante.

La pression de l'aire urbaine toulousaine marque les paysages dont les collines sont de plus en plus sujettes à un éparpillement d'habitat pavillonnaire. Selon l'atlas du Tarn, l'habitat dispersé et les pratiques agricoles intensives aux paysages épurés (rareté de l'arbre, géométrie du parcellaire, répétition des agencements) génèrent des paysages répétitifs. En fond de vallée, la ripisylve du Girou dessine un cordon végétal continu sur lequel s'accrochent des boisements (bois plantés ou ramiers, végétations liées à l'enfrichement des parcelles agricoles).



Illustration 1 : Photos de l'Unité Paysagère des collines du Lauragais, setec



Illustration 2 : Unités Paysagères de Atlas des paysages du Tarn



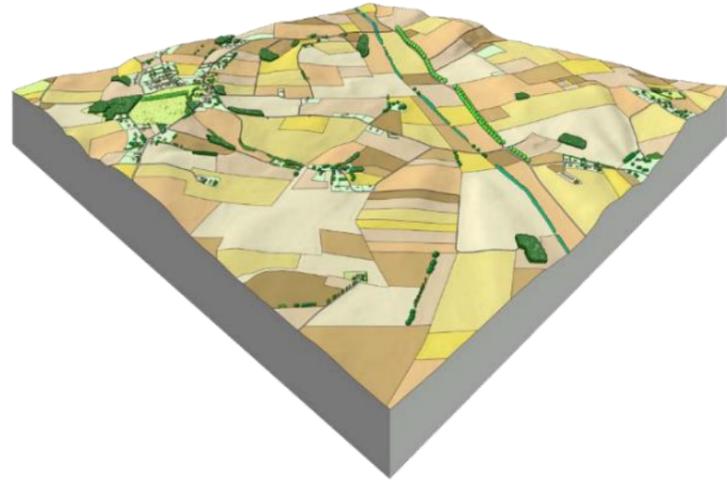


Illustration 3 : Bloc diagramme illustrant l'Unité Paysagère des collines ouvertes du Lauragais, Atlas des paysages de Haute-Garonne

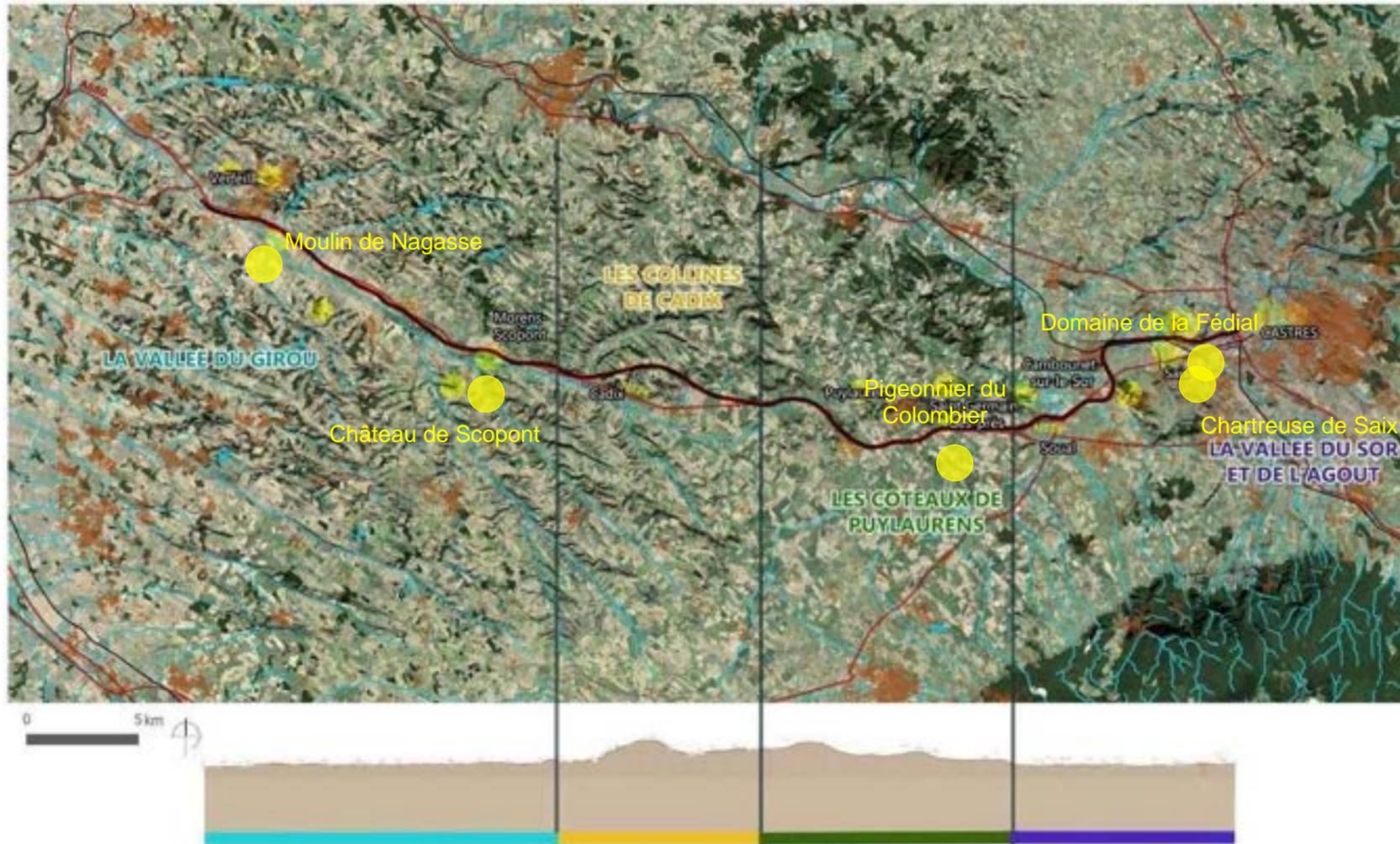
La plaine castraise présente un contexte urbain et péri-urbain grignotant les terres agricoles. Ses paysages sont complexes, fruits de la superposition de différentes logiques spatiales où les axes majeurs de circulation sont le moteur de la diffusion urbaine. Des coteaux boisés marquent la transition avec l'unité du Lauragais. Les paysages de la plaine castraise sont des paysages du quotidien qui évoluent rapidement et que l'on pourrait qualifier de banals.

3.2> Situation des périmètres protégés

Pour décrire plus précisément les paysages traversés par le projet, des séquences paysagères ont été identifiées en s'appuyant sur la situation géomorphologique, l'occupation du sol et les paysages qui en résultent.

Les monuments historiques concernés par le présent dossier se trouvent dans les séquences paysagères de la vallée du Girou (moulin de Nagasse et château de Scopont), des coteaux de Puylaurens (pigeonnier du colombier) et de la vallée du Sor et de l'Agout (chartreuse de Saix et domaine de de la Fédial), comme le montre la carte ci-après.

Carte 2 : Carte des séquences paysagères traversées par le projet, setec

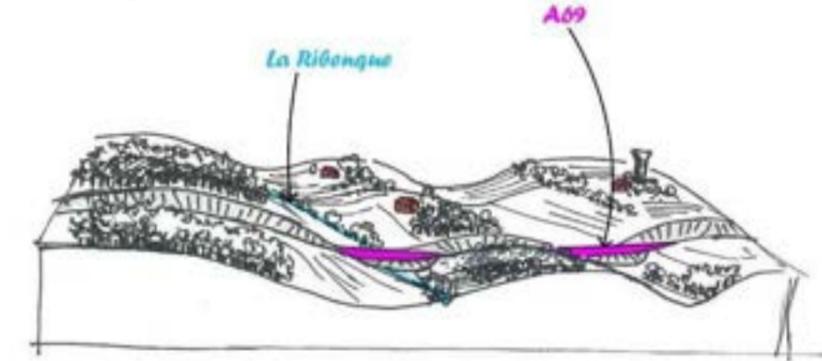


La vallée du Girou : Elle présente un paysage champêtre et bucolique aux formes rondes et bordées de haies bocagères. Les crêtes des collines dominants la vallée, au nord comme au sud, sont les lieux privilégiés pour l'installation des villages, qui trouvent en ces hauteurs des positions dégagées et favorables.

Le Girou, ondulant ou rectiligne, sillonne longitudinalement le cœur de la plaine, accompagné de sa fine ripisylve.

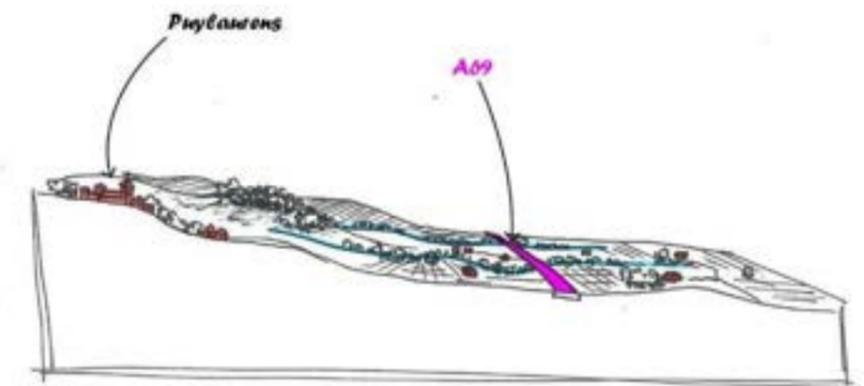


Les collines de Cadix : Aux alentours de Cadix, le tracé monte dans les collines au nord de la vallée du Girou. Le relief y est ondoyant et bordé de cordons arborés qui accompagnent les vallons et crêtes. L'habitat est rare sur ces hauteurs

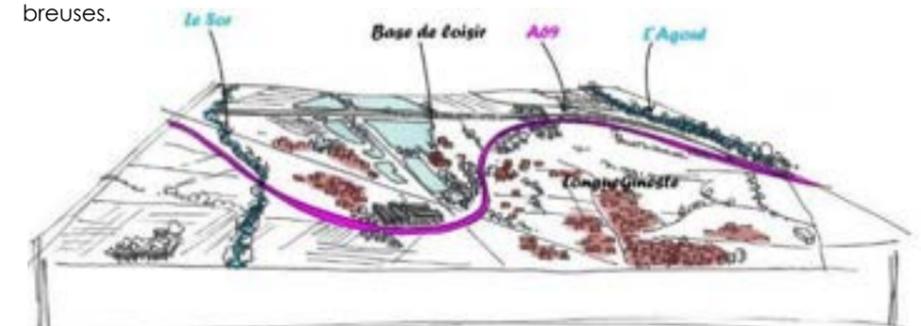


Les coteaux de Puylaurens : Le tracé rejoint la RN126 qui contourne Puylaurens.

Le passage dans ces coteaux permet d'apprécier la vue dégagée sur les horizons (notamment sur la chaîne de la Montagne Noire au sud). Le paysage reste semblable à celui de la vallée du Girou, mais plus ouvert car il s'agit des coteaux d'une grande plaine alluviale dessinée par la rencontre de plusieurs cours d'eau.



La vallée du Sor et de l'Agout : Passé Saint-Germain-des-Prés, le tracé traverse la vallée du Sor et de l'Agout entre Soual et Castres. Le relief est peu marqué mais l'enchevêtrement des strates (hydrique, urbaine, agricole, économique...) est plus complexe et étroit. C'est aussi à partir de Saint-Germain-des-Prés que progressivement s'installe une séquence où les proximités riveraines deviennent plus nombreuses.



4> Le Moulin de Nagasse

4.1> Le monument inscrit

4.1.1. Le bâtiment

Ce monument historique se trouve dans la séquence paysagère de la vallée du Girou, sur la commune de Verfeil. Il se situe près de la limite entre le Tarn et la Haute Garonne, qui suit en partie le tracé du cours d'eau de la Balerme, ce qui induit que son périmètre de protection s'étend à la fois sur le département de la Haute-Garonne et sur le département du Tarn. On accède au moulin par le chemin du moulin de Nagasse.

Ce moulin à énergie hydraulique, dans sa forme actuelle, a été construit en 1699, mais sa présence, due à son emplacement stratégique au croisement du Girou et de son affluent la Balerme, est attestée dès le 14ème siècle. Aujourd'hui, toute la mécanique ancienne a disparu.

Les eaux qui le faisaient fonctionner venaient du Girou par un canal, aujourd'hui comblé mais dont l'arrivée a été reconstruite à l'identique, par deux murs de briques en forme d'entonnoir. Les eaux étaient restituées vers la Balerme. Aujourd'hui un plan d'eau alimenté par un dispositif souterrain de dérivation souligne la beauté du site.

Ce monument se présente sous la forme d'un bâtiment à plan carré, entièrement en briques, agrémenté de deux tours opposées. Il a été réhabilité après l'inscription de ses façades et la protection de ses abords en avril 1971.

4.1.2. Le cadre paysager de l'édifice

Le moulin se situe au cœur d'une excroissance boisée, à la rencontre des ripisylves du Girou et de la Balerme. Ces boisements créent une situation fermée et intime autour du moulin, qui contraste avec le contexte très ouvert des champs alentours.

La topographie autour du moulin présente une pente douce vers le centre de la vallée, marqué par le Girou, et constitué de champs quadrillés par des trames arborées et arbustives. À proximité du moulin, mais hors du périmètre de protection, se trouvent des zones habitées de la commune de Teulat.

Dans ce paysage ouvert passe la RN126 dont une partie est bordée par une haie arbustive dense qui, tout comme les ripisylves du Girou et de la Balerme, apporte de la verticalité à ce paysage de champs.

Depuis la route, le moulin est signalé par la présence de la ripisylve de la Balerme qui croise la RN126 et, plus loin, du boisement l'entourant et d'où ne dépasse qu'un morceau de toiture.

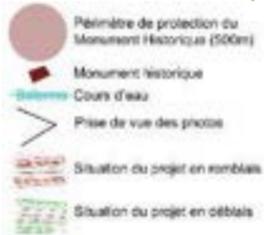
Illustration 4 : Photo du moulin de Nagasse dans son écrin boisé, setec



4.2> Enjeux et impacts du passage du projet dans le périmètre de protection



Illustration 5 : Carte du périmètre de protection du moulin de Nagasse et de localisation des photos, setec



Le projet autoroutier passe dans la frange nord-est du périmètre, à une distance de 420 m du moulin. Il se positionne selon trois configurations successives par rapport au terrain naturel :

- Venant du nord, le projet est en grande partie en situation de déblais (jusqu'à -6m),
- Puis il s'élève à 4m au-dessus du terrain naturel lors de son passage sur la Balermie pour franchir le cours d'eau
- Il poursuit ensuite vers le sud en déblais de 4m de profondeur environ.

La situation en remblai peut rendre le projet visible depuis le moulin, bien que le monument et l'infrastructure soient relativement éloignés l'un de l'autre (420m).

Les enjeux de visibilité du projet depuis le moulin sont faibles puisque des trames arborées existent déjà entre ces deux entités : la ripisylve de la Balermie et le boisement qui s'y accroche, encerclant le moulin, les haies et arbres isolés en bordures de parcelles, la haie arbustive dense le long de la RN126.



Illustration 6 : Vues du boisement du moulin et de la ripisylve de la Balermie depuis la RN126, google



Illustration 7 : Vues de la haie dense le long de la RN126 et du parc du moulin, google et setec

De plus, le moulin dans sa configuration architecturale est plus tourné vers le sud et centre de la plaine que vers le projet.

Dans le périmètre du moulin, le projet va avoir un impact sur la Balermie et sa ripisylve en passant par-dessus. L'activité agricole va également être perturbée puisque le projet s'installe sur des parcelles agricoles de maïs et céréales.

Du fait de la situation topographique du site, les habitations de Teulat au nord du projet risquent de se retrouver en léger surplomb, favorisant les vues sur celui-ci, bien qu'il soit en déblai sur cette portion.

Les mesures sont proposées pour limiter l'impact du projet sur ces riverains, en plus de celles concernant le moulin de Nagasse.

Les enjeux de visibilité sont jugés de niveau faible.

Les coupes et la vue en plan ci-après illustrent ces enjeux.

Carte 3 : Carte des impacts du projet sur le paysage dans le périmètre de protection du moulin

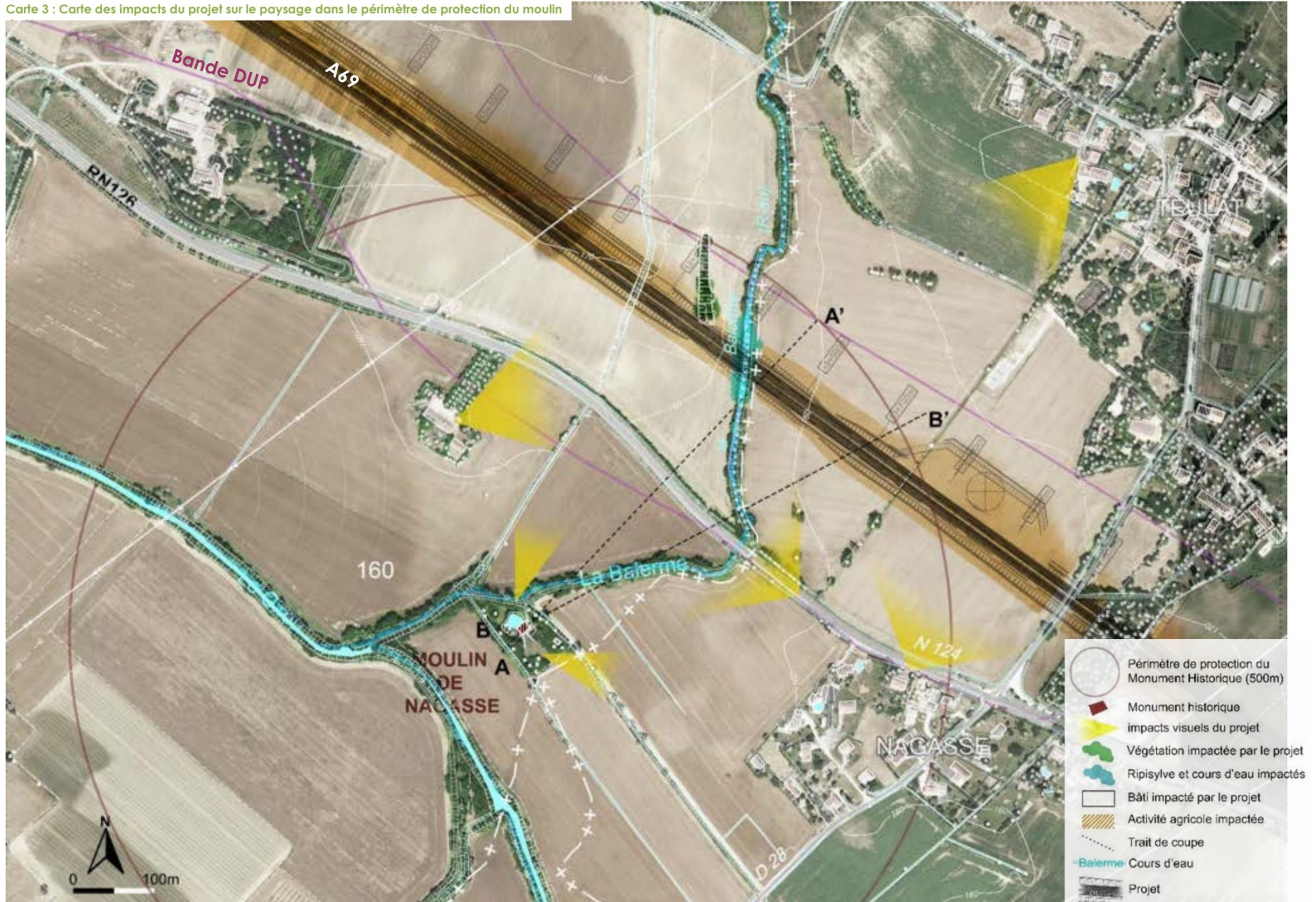




Illustration 8 : Coupe A – A' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+550, setec



Illustration 9 : Coupe B – B' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+700, setec

4.3> Mesures d'insertion paysagère proposées au passage du projet dans le périmètre de protection

Pour rappel les engagements de l'État requièrent les mesures suivantes :

« Plantation arbustive le long de la RD20 pour filtrer les vues depuis le Moulin, densification de la ripisylve du cours d'eau inclus dans le périmètre de protection du Moulin (La Balerme), plantation de haies et d'arbres isolés le long de la voie nouvelle »

Les mesures proposées dans le projet respectent au mieux ces demandes et développent un projet paysager et écologique décrit ci-après.

Afin d'insérer au mieux le projet dans son contexte et limiter les impacts vis-à-vis du moulin de Nagasse et, plus généralement du paysage au sein du périmètre de protection, les mesures s'appuient sur la reconstitution des marqueurs végétaux et paysagers détruits ou modifiés. Ces aménagements s'appuient sur les configurations végétales existantes (haies, alignement, arbres isolés, ripisylve) et les transposent ou les étoffent.

Plus précisément, les mesures se portent sur les actions suivantes :

- La plantation des talus du remblai autoroutier au franchissement de la Balerme, afin de minimiser l'impact visuel de ce passage et assurer la continuité de la ripisylve au plus proche du projet ;
- Le renforcement de la ripisylve de la Balerme. La continuité arborée de la ripisylve est reconstituée au plus près de l'autoroute, par plantation d'arbres de milieux humides et d'arbustes de bord de berges. L'épaississement de la ripisylve entre l'A69 et la RN126 permet la création d'un masque visuel supplémentaire entre le moulin et l'A69 ;
- L'installation d'une zone humide continue, depuis le bassin technique au nord de l'A69, jusqu'à la Balerme. Les berges élargies de ce bassin permettent la plantation d'une végétation arborée, filtrant les vues depuis les habitations les plus proches (Teulat) ;
- La restitution agricole des abords du projet impactés par le chantier, si leur situation y est favorable (accessibilité, surface, qualité du sol) ;
- La plantation, le long de l'A69, à l'ouest de la Balerme, d'une haie arbustive en crête de talus, qui accompagne le tracé du projet en déblai et masque les pentes de talus qui pourraient être visibles depuis la RN126. Cette haie arbustive reprend le motif de la haie de bord de parcelle agricole et fait également écho à celle qui longe actuellement la RN126.

Les coupes et la vue en plan ci-après illustrent ces mesures.



Illustration 11 : Coupe A – A' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+550, setec

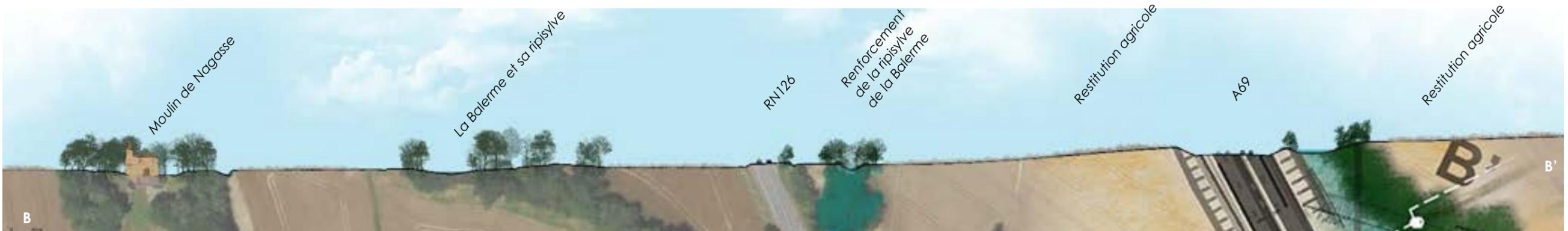
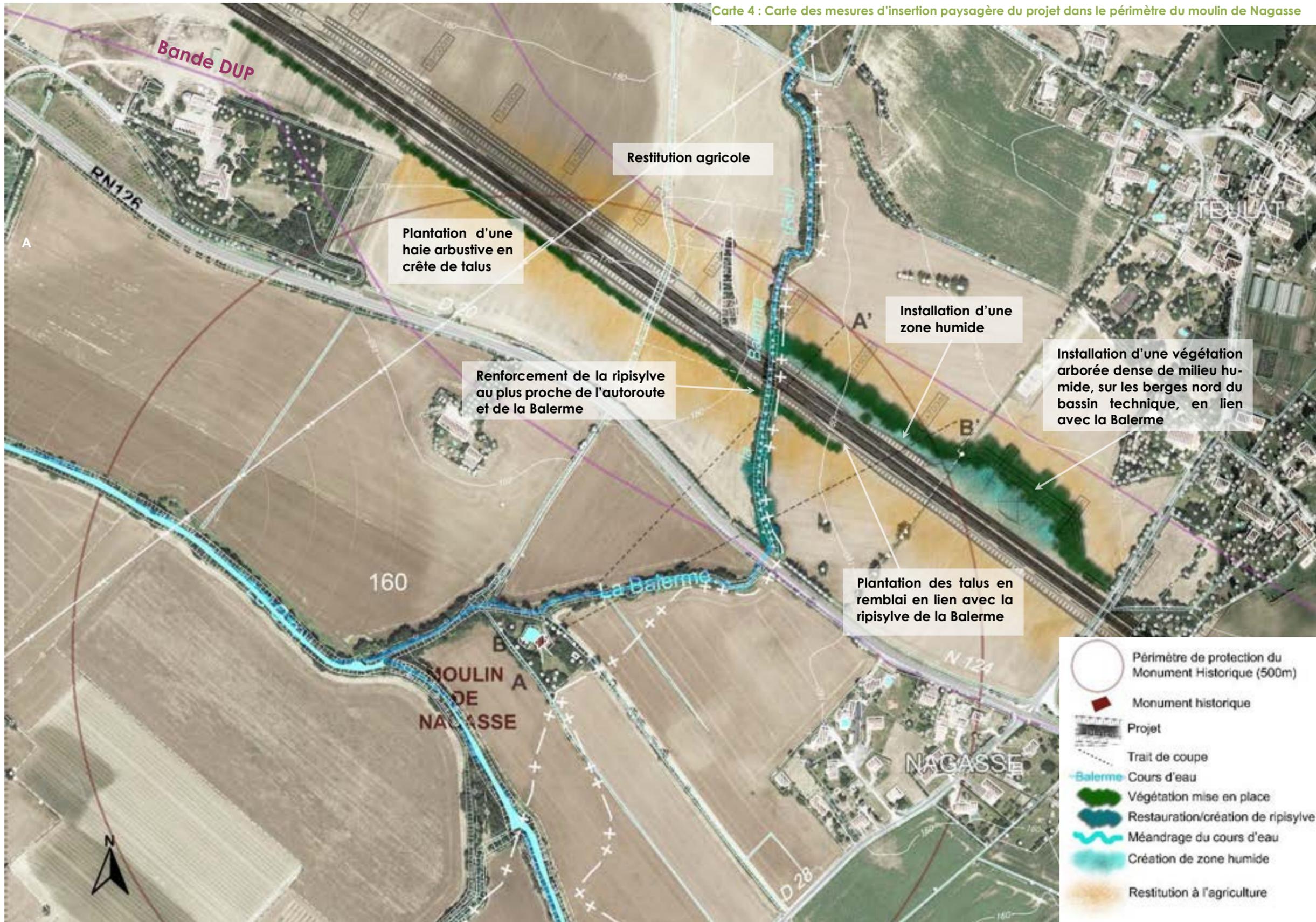


Illustration 10 : Coupe B – B' des mesures d'insertions paysagères du projet dans le périmètre de protection du moulin de Nagasse, PK 13+700, setec

Carte 4 : Carte des mesures d'insertion paysagère du projet dans le périmètre du moulin de Nagasse



5> Le Château de Scopont

5.1> Le monument partiellement inscrit et classé

5.1.1. Le bâtiment

Le Château de Scopont se trouve sur la commune de Maurens-Scopont, dans la séquence paysagère de la vallée du Girou.

Ce monument se présente sous la forme de plusieurs bâtisses protégées au sein d'un parc boisé d'environ 12 hectares, desservi par une allée plantée :

- Le château et son orangerie sont inscrits par arrêté du 4 février 1992,
- Le pavillon néo-gothique qui se trouve à l'écart est lui classé par arrêté du 17 février 1995.

Le château a été reconstruit vers 1750 mais les premières mentions remontent à 1423.

Côté nord, une vaste esplanade dégagée s'étend entre le château et l'allée de platanes y permettant l'accès. La façade sud possède deux tours d'angle datant du 17^e siècle et dépassant de la masse boisée.

À l'écart, le pavillon néo-gothique, construit à la demande du marquis de Castellane, est composé de remplois archéologiques.



Illustration 12 : Photo du château de Scopont, setec



Illustration 13 : Carte postale ancienne du château, google

5.1.2. Le cadre paysager de l'édifice

Dans le paysage agricole ouvert de la vallée du Girou, le château de Scopont est signalé, mais également protégé, par un parc boisé dans lequel sont éparpillées les trois bâtisses composant le monument protégé.

Ce bois dense crée un écrin autour des monuments et empêche les vues directes depuis les alentours vers les édifices.

Toutefois, en période hivernale ; alors que les bois sont moins denses et plus transparents, le pavillon neo-gothique se laisse percevoir depuis la RN126. De même, le château est visible depuis l'axe de l'entrée.

L'allée de platanes majestueux annonce l'entrée vers le château, et cette allée vient s'accrocher à la RN126, signalant ainsi la présence du domaine. L'espacement des troncs laisse passer les vues depuis l'entrée du château vers la RN126 et l'emplacement de la future autoroute.

Aux alentours du domaine, le Girou s'étire au sud du périmètre et au nord, la RN126 le traverse par une large courbe. Un haut silo agricole s'élève au bord de la route, à 300 m du château.



Illustration 14 : Photo de l'alignement de platanes menant au château, setec

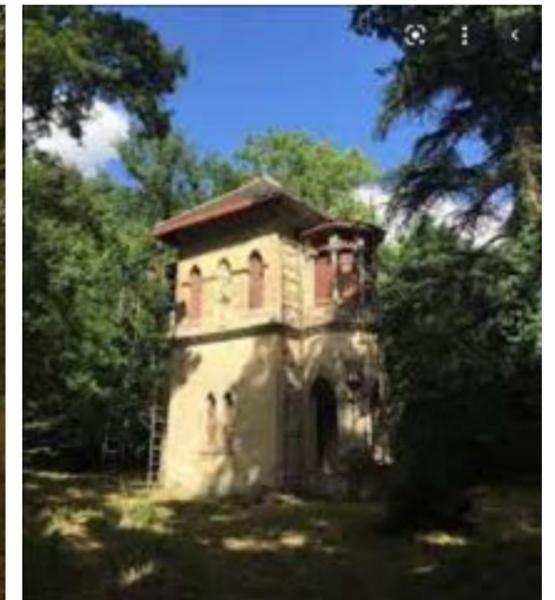
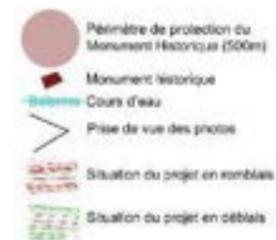


Illustration 15 : Pavillon néo-gothique, google

5.2> Enjeux et impacts du passage du projet dans le périmètre de protection



Illustration 16 : Carte du périmètre de protection du château de Scopont et de localisation des photos, setec



Les trois édifices protégés - le château, l'orangerie et le pavillon néo-gothique - délimitent ensemble un périmètre élargi que le projet autoroutier traverse dans sa partie nord-est. L'intégralité de la bande déclarée d'utilité publique (DUP), dans laquelle doit s'inscrire le tracé, est située dans le périmètre du château de Scopont.

L'infrastructure est distante de 180m du pavillon, et de 315 m du château et de l'orangerie. Dans toute sa traversée du périmètre, le projet se trouve dans différentes configurations de tracé :

- Venant du nord, le projet est en situation de remblai peu élevé ;
- Puis il poursuit sur une position très proche du niveau du terrain naturel (0 à 1,5m) ;
- Enfin il s'élève en remblai, de 4m environ au droit d'un rétablissement de voirie locale ;
- Et entre en déblai, de 4m environ de profondeur, pour poursuivre ensuite vers le sud.

Le parc boisé contribue à couper visuellement les monuments du contexte extérieur, et notamment le pavillon néo-gothique qui est pourtant le plus proche du projet. A proximité, la maison située entre le château et la RN126 ne bénéficie pas d'une épaisseur importante de boisement et peut avoir vue sur le projet.

C'est sans doute au niveau du remblai de 4m que le projet peut potentiellement être le plus en covisibilité avec les monuments, ainsi que dans l'axe de l'esplanade du château. La construction de l'autoroute nécessite par ailleurs la destruction des bâtiments situés au carrefour actuel de la RD35 et de la RN126, ainsi que partiellement des boisements qui les entourent. Une haie agricole, hors du périmètre protégé, est également impactée.



Illustration 17 : Photos du contexte paysager autour du château, google et setec (localisation sur carte 5)

L'installation du projet et la mise en place d'un rétablissement de chemin à l'est du château, va avoir un impact important sur l'activité agricole, marquée par les champs inclinés vers le centre de la vallée et des marqueurs visuels tels que les haies ou les infrastructures agricoles (silo). En plus de supprimer des surfaces cultivables, le projet va créer des délaissés agricoles, notamment entre l'A69 et la RN126. La proximité des deux routes forme un petit pincement, difficilement accessible pour les agriculteurs et dont la surface ne permet pas la restitution à l'agriculture.

Enfin, au-delà du monument en lui-même, le projet modifie les ambiances, notamment depuis la RN126. Le contexte ouvert, dans lequel émergent le parc et l'alignement du château va se trouver plus fermé visuellement puisque bordé par l'A69, à niveau voire légèrement au-dessus du terrain naturel.

Les enjeux de visibilité sont jugés de niveau moyen.

Les coupes et la vue en plan ci-après illustrent ces enjeux.



Illustration 18 : Coupe C – C' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du Château de Scopont, PK 24+250, setec

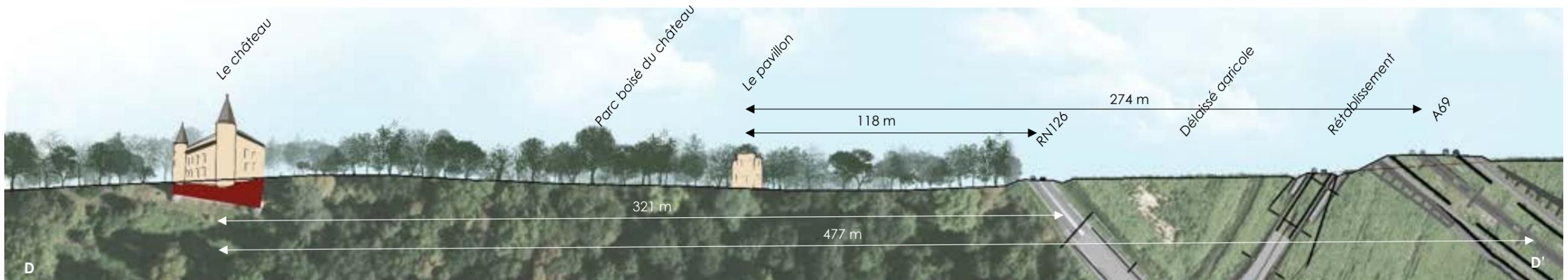


Illustration 19 : Coupe D – D' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du Château de Scopont, PK 24+650, setec

5.3> Mesures d'insertion paysagère du passage du projet dans le périmètre de protection

Pour rappel, les engagements de l'État requièrent les mesures suivantes :

« Plantation de boisements entre l'autoroute et la RN126, engazonnement de cet espace et plantation de haies le long de l'autoroute, plantation d'un alignement d'arbres le long de la RN126 »

Lors de la concertation préalable, il a été demandé d'étudier les solutions techniques envisageables afin d'atténuer l'impact du tracé dans le périmètre de protection, de manière complémentaire au projet paysager.

Différentes possibilités ont été étudiées :

■ Modification de l'axe en plan du tracé afin de s'écarter du périmètre

Après analyse, le périmètre de protection s'étend bien au-delà de la bande Déclarée d'Utilité Publique (DUP) dans laquelle doit s'inscrire le tracé. Il ne peut donc pas être décalé en dehors du périmètre du château et du pavillon.

Le Hameau d'Esclauzolle et sa zone d'activité artisanale (zone exclue de la bande de DUP) ainsi que le diffuseur de Villeneuve les Lavaur /Maurens Scopont (qui s'étend toute la largeur de la bande de DUP hors zone inondable), de part d'autre du périmètre de protection, constituent deux points fixes proches ; au droit desquels l'axe du tracé est imposé.

Une modification par décalage du tracé au peu plus au Nord (tracé rouge ci-dessous) conduirait à introduire une série de courbes contrecourbes serrées afin de se raccorder à l'Ouest sur le diffuseur et à l'Est sur le bord de la RN126 au droit du hameau. Cela implique de déverser les chaussées avec pour conséquence un exhaussement de la plateforme, et donc du profil en long, préjudiciable à la bonne insertion paysagère, ainsi qu'une dégradation des conditions de confort et de sécurité (visibilité) de l'infrastructure, sans pour autant s'éloigner très franchement du monument classé.



Illustration 20 : étude de possibilité de décalage d'axe A69, GCC

■ Modification du profil en long de l'A69 au droit du périmètre afin « d'enterrer » le tracé au droit château

Le rétablissement de la RD35 présenté à ce stade des études passe **au-dessous de l'A69 à 2 m de profondeur** par rapport au niveau du terrain (cf. coupe ci-dessous).



Illustration 21 : Profil en long A69 présenté à ce stade, GCC

Afin « d'enterrer » le tracé de l'A69 à ce niveau, il est nécessaire de descendre le profil en long de l'autoroute d'environ 6 m par rapport au terrain. Avec cette proposition, le rétablissement de la route de Maurens Scopont (RD35) peut passer **au-dessus de l'A69** avec des caractéristiques géométriques permettant de respecter les contraintes de visibilité et de sécurité, tout en se raccordant au carrefour existant sur la RN126/RD826.

Cependant, la **principale contrainte** à prendre en compte dans ce cas-là est la **profondeur de la nappe** au droit du coteau en face du château. Celle-ci se situe à environ 3m de profondeur. De ce fait, un **approfondissement du tracé dans le périmètre** s'avère géométriquement et hydrologiquement **incompatible** avec la nécessité de maintenir la transparence hydraulique de la nappe en lien, notamment, avec le maintien de l'alimentation en eau du boisement humide situé autour du Pavillon au niveau du parc du château (enjeu écologique très fort).



Illustration 22 : Profil en long A69 nécessaire pour rétablir la RD35 en passage supérieur, GCC

En conséquence, en accord avec les engagements de l'Etat, et en l'absence d'alternative géométrique au tracé de référence de l'étude de 2016 préalable à la DUP (confirmé par les études du concessionnaire ATOSCA), les mesures proposées afin d'insérer au mieux le projet dans son contexte et limiter les impacts vis-à-vis du château de Scopont et, plus généralement du paysage au sein du périmètre de protection, portent sur l'affirmation de motifs paysagers prédominants dans ce secteur, à savoir les boisements denses et les champs.

Les mesures proposées visent à renforcer les mesures d'atténuation. Elles découlent des études, demandes et engagements soumis à enquête publique préalable et développent le projet paysager et écologique décrit ci-après.

L'application de ces mesures se traduit par :

- La création de trois boisements denses et épais entre la RN126 et le projet autoroutier, à proximité du domaine forestier du château. Ces masses s'installent dans des délaissés agricoles et se présentent comme des prolongements du parc boisé du château, renforçant l'écrin boisé déjà en place. Le premier se trouve dans le prolongement de l'alignement de platanes et de l'axe de l'esplanade du château, au croisement de la RN126 et de la RD35, les deux autres, au droit du giratoire créé sur la RN126.
- La plantation de haies le long de l'autoroute et de la voie de rétablissement, dans cette section où la remise en culture est privilégiée. Les haies créeront un masque visuel tout en laissant les parcelles disponibles.
- Le long de la RN126, la végétation existante n'est pas touchée. Des plantations complémentaires ne sont pas proposées car elles seraient situées en dehors des emprises du projet autoroutier, et en dehors de la compétence du concessionnaire dans le cadre de cette opération.

Les coupes et la vue en plan ci-après illustrent ces mesures.



Illustration 23 : Coupe C – C' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du château de Scopont Pk 24+250 , setec.



Illustration 24 : Coupe D – D' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du château de Scopont, Pk 24+650, setec

6> Le pigeonnier du colombier

6.1> Le monument inscrit

6.1.1. L'édifice

Le pigeonnier du Colombier se situe sur la commune de St-Germain-des-Prés, dans la séquence paysagère des coteaux de Puylaurens. Il est inscrit au titre des monuments historiques depuis le 20 avril 2011.

Cette construction du 19^e siècle, de type caisse carrée sur piliers dont les murs sont appareillés de briques et de croisillons de bois est recouverte par un toit à quatre pans en tuiles plates.



Illustration 25 : Photos du pigeonnier, fiche Mérimée

6.1.2. Le cadre paysager de l'édifice

Le pigeonnier se situe au sein de l'espace agricole dégagé et doucement penté vers le sud. Il se trouve à l'écart, à l'ouest du village de Saint-Germain-des-Prés.

En situation isolée, le pigeonnier trône au milieu d'un champs de céréales et ne s'accompagne d'aucune forme végétale arborée ni arbustive.

Un ruisseau se situe en bas des pentes, près de la RN126. Il s'écoule depuis les versants vers le village et s'installe dans le cadre paysager du pigeonnier, en s'accompagnant d'une très fine ripisylve parsemée d'arbres.

Depuis l'édifice, les vues sont amples et directes vers son environnement et vers la RN126 qui se signale par le cortège végétal qui l'accompagne. De même, depuis l'environnement proche ou même éloigné, le monument se perçoit aisément.



Illustration 26 : Photo du pigeonnier dans les pentes des terres agricoles à l'ouest du village de Saint-Germain des Prés

6.2> Enjeux et impacts du passage du projet dans le périmètre de protection



Illustration 27 : Carte du périmètre de protection du pigeonnier du Colombier et de localisation des photos, setec



Le projet autoroutier passe dans la frange sud du périmètre du monument historique, à une distance de 340 m du pigeonnier. Durant tout son passage dans le périmètre de protection, le projet se positionne en déblai plus ou moins profond par rapport au terrain naturel. Il s'installe à l'emplacement de la RN126 actuelle, elle-même rétablie plus au sud, parallèle à la future autoroute.

Au nord du projet, une voie locale est également rétablie le long de l'infrastructure, à une distance de 300 m environ du pigeonnier.

La topographie descendant légèrement vers le projet autoroutier, les vues depuis le pigeonnier seront dégagées et naturellement dirigées vers l'autoroute.

Toutefois, il faut noter que l'autoroute, lors de son passage dans le périmètre protégé, se trouvera en déblais d'environ 6m. Il en sera de même pour la RN126 rétablie à l'arrière-plan, également en déblai d'environ 6m.

Le ruisseau qui s'écoule depuis les versants vers le village devra être dérivé et coordonné avec le rétablissement de voirie locale le croisant.

Ainsi l'impact visuel du projet résidera essentiellement dans :

- La perte de la végétation qui longe actuellement la RN126 et qui sera abattue par les travaux ;
- La perception des crêtes des talus de déblais de la future autoroute et du rétablissement de la RN126. Ils pourront être visibles depuis le pigeonnier. Cependant, les chaussées des infrastructures resteront dissimulées, à l'intérieur des déblais ;
- Le rescindement du cours d'eau local et la modification de sa fine ripisylve qui passent non loin du pigeonnier ;
- Les vues potentielles depuis le village vers le projet.

Les enjeux de visibilité du projet sont jugés de niveau moyen.

Les plans et coupes ci-après illustrent les impacts du projet.



Illustration 28 : Photo de la RN126 actuelle longée par des haies arborées, google

Carte 7 : Carte des impacts du projet sur le paysage dans le périmètre de protection du pigeonnier du Colombier

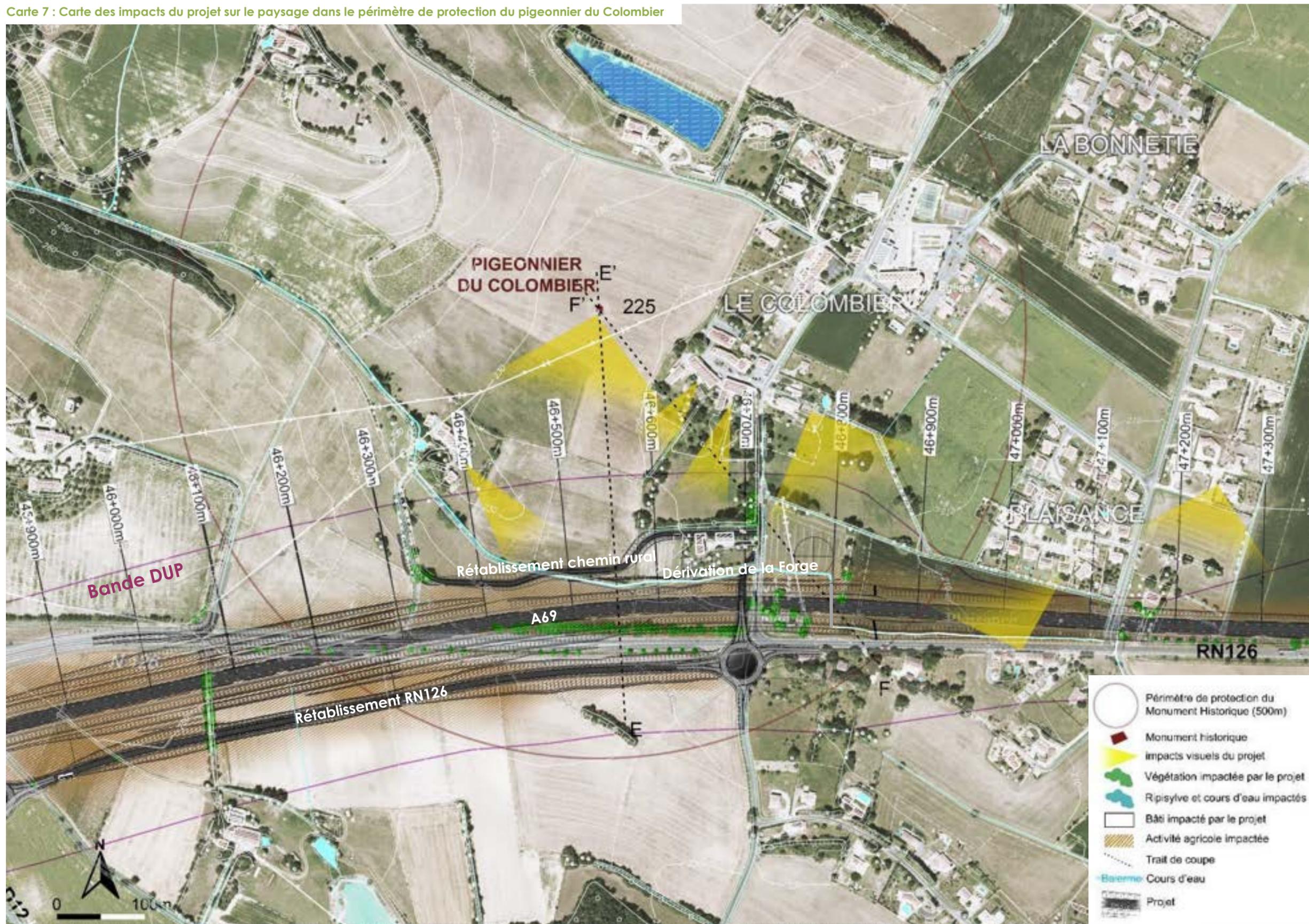




Illustration 29 : Coupe E – E' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+550 setec

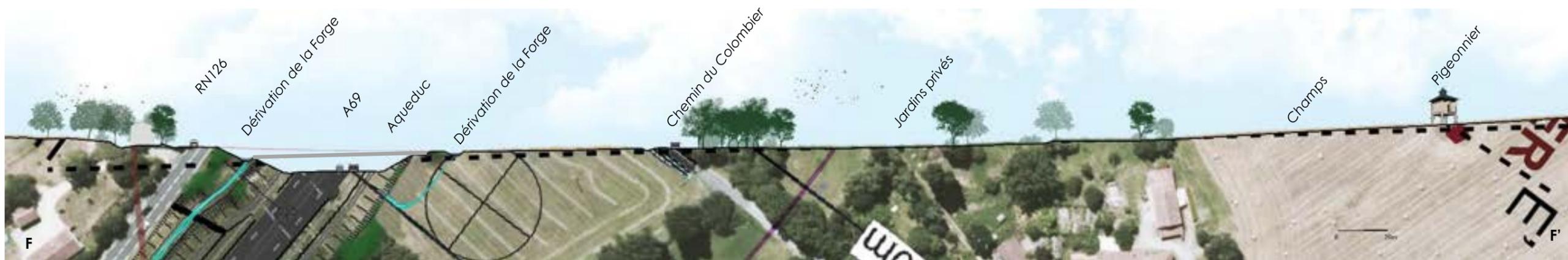


Illustration 30 : Coupe F – F' de l'implantation du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+800, setec

6.3> Mesures d'insertion paysagère du passage du projet dans le périmètre de protection

Pour rappel, les engagements de l'État ne requièrent pas de mesures particulières vis-à-vis de ce monument.

Les mesures proposées dans le projet sont décrites ci-après.

- Les talus de déblais des infrastructures seront doucement modelés pour obtenir des formes arrondies, gommant l'aspect technique de leurs pentes ;
- Ces talus seront également plantés de petits bois et d'épaisses haies, entre l'A69 et la RN126, ainsi qu'au nord et au sud de ces voies, afin de restaurer les lisières végétales initialement présentes le long de la RN126 et de recréer des filtres végétaux successifs dans le paysage ;

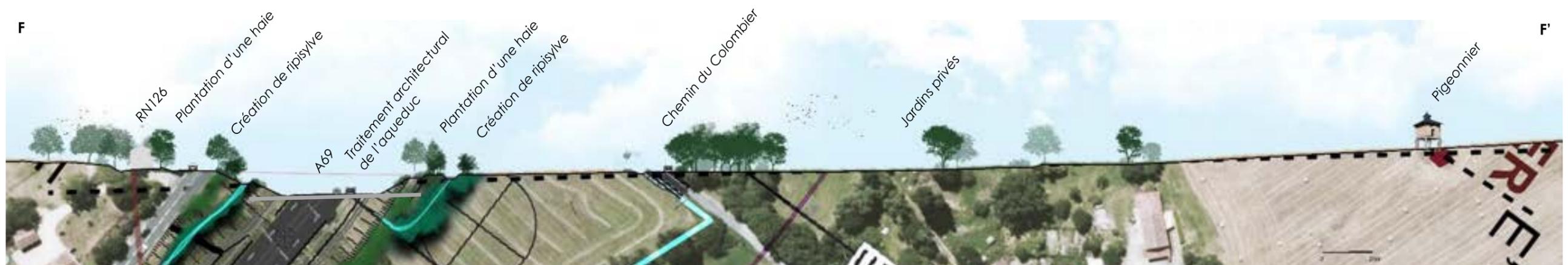
- Le rétablissement du chemin rural au premier plan du projet (depuis le pigeonnier), sera étudié de concert avec la dérivation du cours d'eau, afin de rescinder ce dernier et planter, tout en minimisant les entrées en terre de la voirie locale ;
- L'aqueduc conduisant le ruisseau de la Forge fera l'objet d'un traitement architectural ;
- Des haies complémentaires et petits arbres isolés pourront être installés en gardant le caractère de la trame végétale locale.

Les coupes et la vue en plan ci-après illustrent ces mesures.

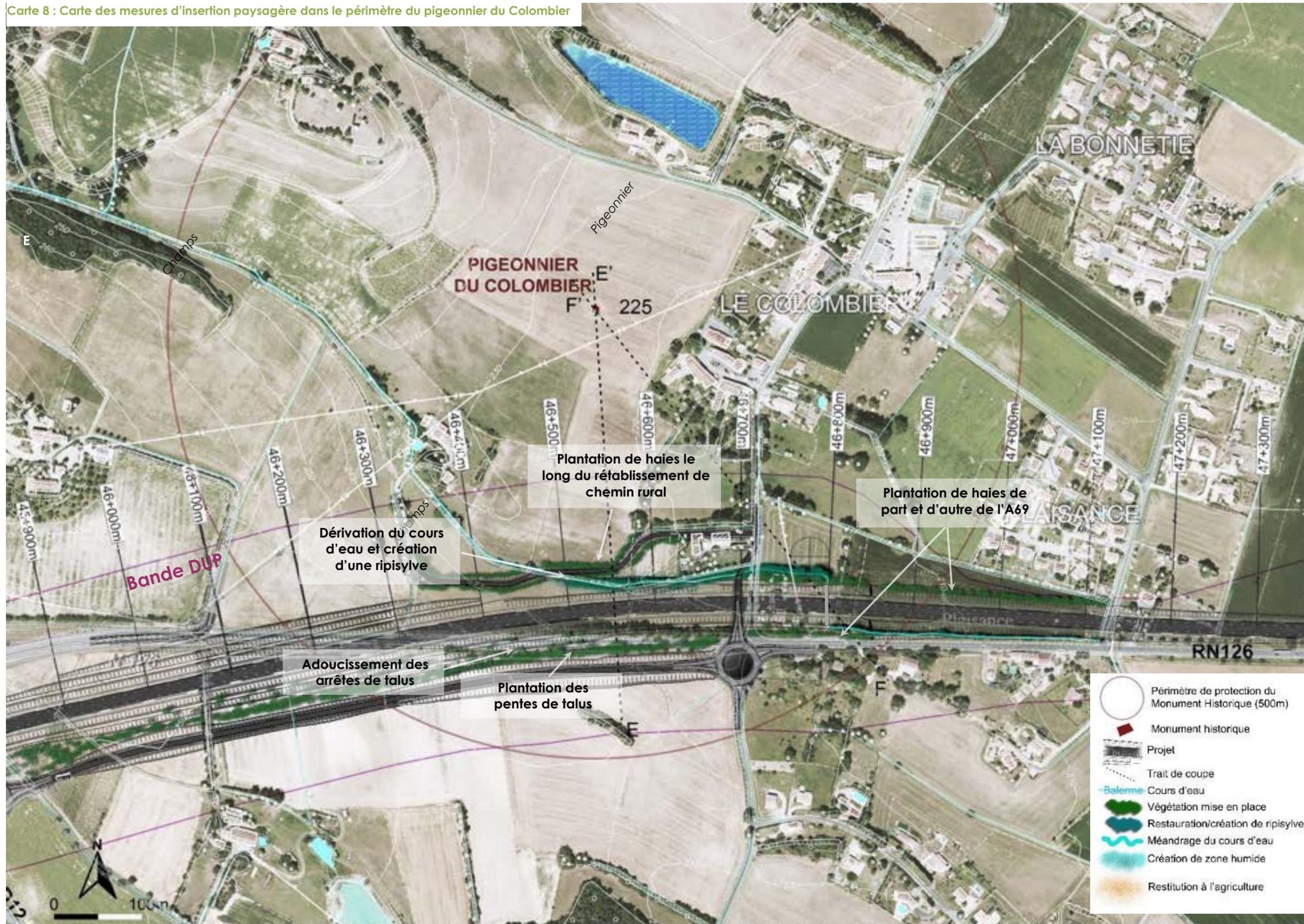


Illustration 31 : Coupe E – E' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+550, setec

Illustration 32 : Coupe F – F' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du pigeonnier du colombier, PK 46+800, setec



Carte 8 : Carte des mesures d'insertion paysagère dans le périmètre du pigeonnier du Colombier



7> L'ancienne chartreuse de Saix et le domaine de la Fédial

7.1> Les monuments inscrits

L'ancienne chartreuse de Saix et le domaine de la Fédial se situent dans la séquence paysagère de la vallée du Sor et de l'Agout.

▪ L'édifice de l'ancienne chartreuse de Saix



Illustration 33 : Photos du mur d'enceinte et du portail de la chartreuse, setec

Ce monument, partiellement inscrit le 24 janvier 1978, est localisé sur la commune de Castres. Il regroupe l'abbaye des chartreux et l'ancien monastère des chartreux.

L'édifice est composé d'un mur d'enceinte avec six tours carrées, d'un portail d'entrée, d'un vivier situé dans la courbe de la rivière et du sol de l'ancienne abbaye avec les vestiges qu'il peut renfermer.

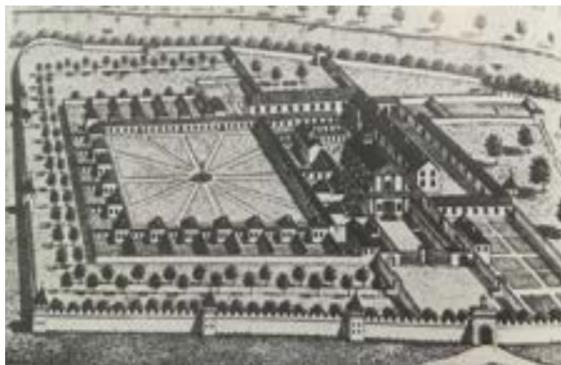


Illustration 34 : Dessin de la chartreuse avant sa construction, fiche Mérimée

Les terres accueillant ce monument sont offertes à l'évêque en 1359, en vue d'y installer une fondation cartusienne. Cette chartreuse s'agrandit au 15^e siècle mais la construction ne s'achève qu'en 1674. De cette chartreuse ne subsiste que le mur de clôture, les tours et le portail, tous les bâtiments conventuels ayant été rasés à la Révolution, et leurs matériaux pillés.

▪ L'édifice du domaine de la Fédial

Cette propriété agricole située sur la commune de Castres est celle de Jules Jaurès, le père de Jean Jaurès.



Lors de son acquisition en 1856, elle comprenait d'autres terres sur lesquelles existaient des bâtiments d'exploitation. Jean Jaurès y passa son enfance.

Si la taille du domaine a diminué, il représente actuellement environ 20 hectares avec un bâtiment d'habitation, des bâtiments agricoles, un boisement et des parcelles cultivables. Le tout est inscrit au titre des monuments historiques depuis le 5 mai 1964.

Illustration 35 : Photo de la maison du domaine de la Fédial, Fiche Mérimée



Illustration 36 : Photo du boisement de la Fédial habillant la colline, depuis la route de la Fédial, google

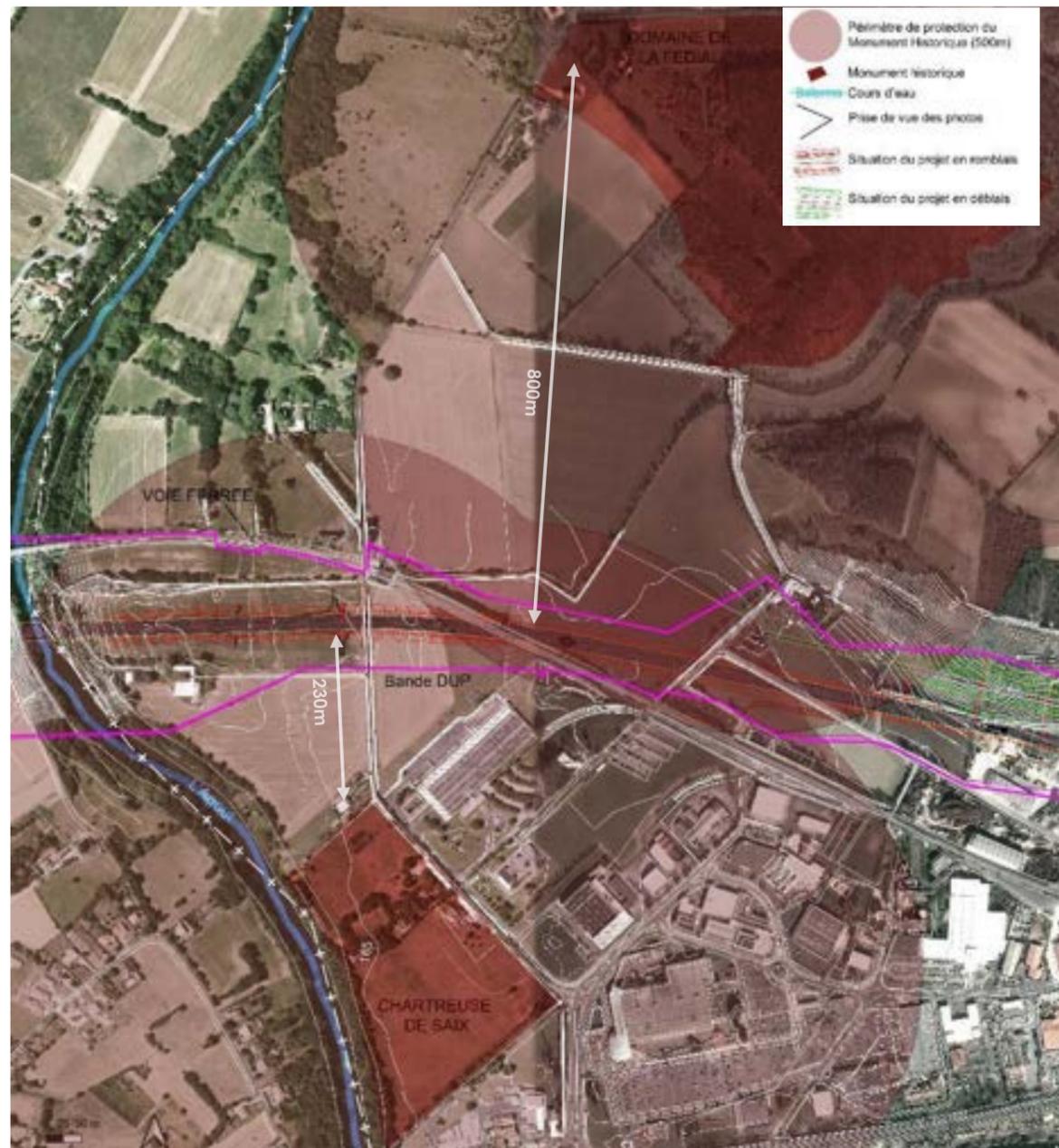
▪ Cadre paysager des édifices

Dans l'ensemble, le contexte où se trouvent ces deux monuments est ouvert et périurbain. Il mêle agriculture et zone d'activité. La topographie présente des collines se transformant en pente légère vers les rives de l'Agout. La présence du cours d'eau est marquée par une importante ripisylve dont se détachent de petits boisements. La proximité de la ville et le contexte paysager et patrimonial font de ce lieu un site fréquenté, par des touristes ou promeneurs.

Plus spécifiquement, la chartreuse se trouve enserrée entre l'Agout et la zone d'activité. Cette situation en point bas ne permet que des vues rapprochées sur les entreprises aux alentours. Un lien, visuel et physique, vers la colline du domaine de la Fédial existe cependant depuis la rue Albert Calmettes, perpendiculaire au futur projet. Cet axe lie les deux monuments et propose des paysages pittoresques entre collines boisées, champs bordés de haies et masses boisées humides.

Situé en haut d'une colline surplombant l'Agout, le domaine de la Fédial possède un important boisement qui constitue un écrin pour la partie habitée.
Les arbres accompagnant la voie ferrée s'interposent entre les deux monuments.

7.2> Enjeux et impacts au passage du projet dans les périmètres de protection



Carte 9 : Carte des périmètres de protection du domaine de la Fédial et de l'ancienne chartreuse de Saïx, setec

Les franges des périmètres des deux édifices protégés, l'ancienne chartreuse de Saïx et le domaine de la Fédial, se superposent et délimitent ensemble un vaste périmètre que le projet autoroutier traverse dans sa partie médiane, en passant entre les deux monuments.

Des deux monuments, c'est la chartreuse qui est la plus proche de l'infrastructure, puisque l'extrémité nord de son mur d'enceinte est distante de 230m du projet. La bâtisse du domaine de la Fédial, elle, se trouve à 800m du projet. Sa plus grande proximité se trouve à l'extrémité sud du boisement du domaine, à 400m environ du tracé du projet.

En plus de cette distance, le domaine de la Fédial présente une situation en crête de colline tournée plus vers le nord que vers le projet. Mais son versant sud offre une vue plongeante sur l'emplacement du projet.

Dans toute sa traversée du périmètre, le projet trouve dans une configuration de remblai :

- Venant de Castres, le projet est en situation de remblai qui s'élève à 7-8m de haut pour passer sur la voie ferrée,
- Puis il poursuit en remblai d'environ 6m pour franchir la route partant de la chartreuse en direction de la Fédial, puis pour atteindre ensuite les berges de l'Agout qu'il franchit en viaduc, en sortant du périmètre protégé.

Les enjeux résident dans :

- Les vues dominantes potentielles depuis le versant de la Fédial,
- L'interruption de la route partant de la chartreuse en direction de la Fédial, formant un itinéraire privilégié entre les deux monuments,
- La hauteur du remblai autoroutier qui se développe directement au nord de la chartreuse, sur des espaces cultivés actuellement dégagés au pied du coteau, et à proximité de la chartreuse,
- Le franchissement de la voie ferrée, perceptible par sa hauteur et les dispositifs de sécurité qui devront être installés sur l'autoroute à ce passage. Ce franchissement est proche des établissements industriels Pierre Fabre et entraîne une destruction localisée de végétation,
- Le franchissement de l'Agout.

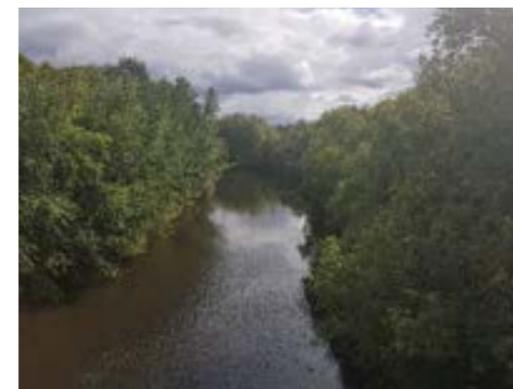


Illustration 37 : Photo de l'Agout et sa ripisylve



Illustration 38 : Vue depuis la chartreuse vers l'emplacement du projet

Les enjeux sont jugés de niveau fort.

La carte et les coupes ci-après illustrent ces enjeux.

Carte 10 : Carte des impacts sur les périmètres de protection de la chartreuse et du domaine de la Fédial

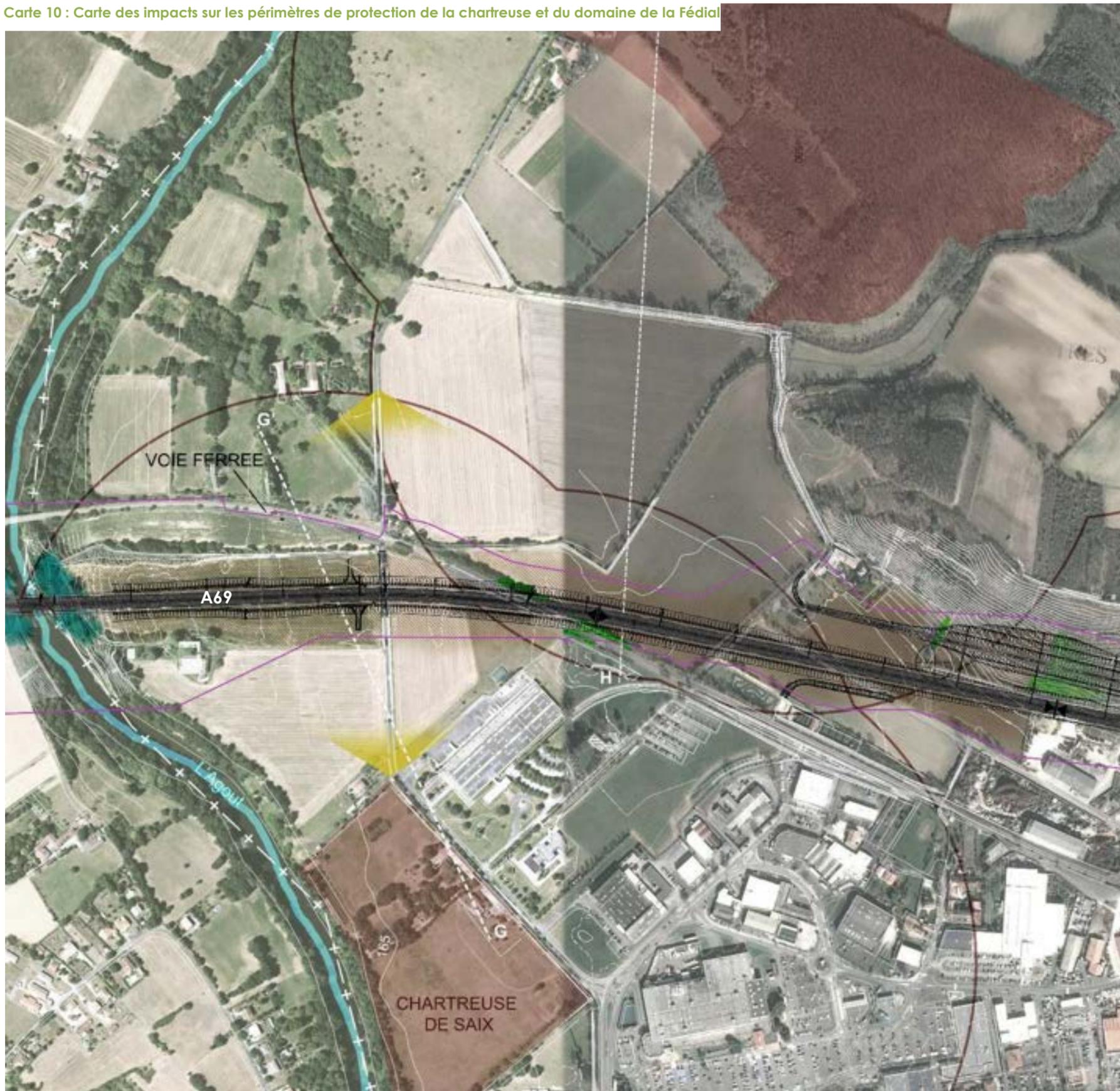




Illustration 39 : Coupe G – G' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection de la chartreuse de Saix, PK 59+150, setec

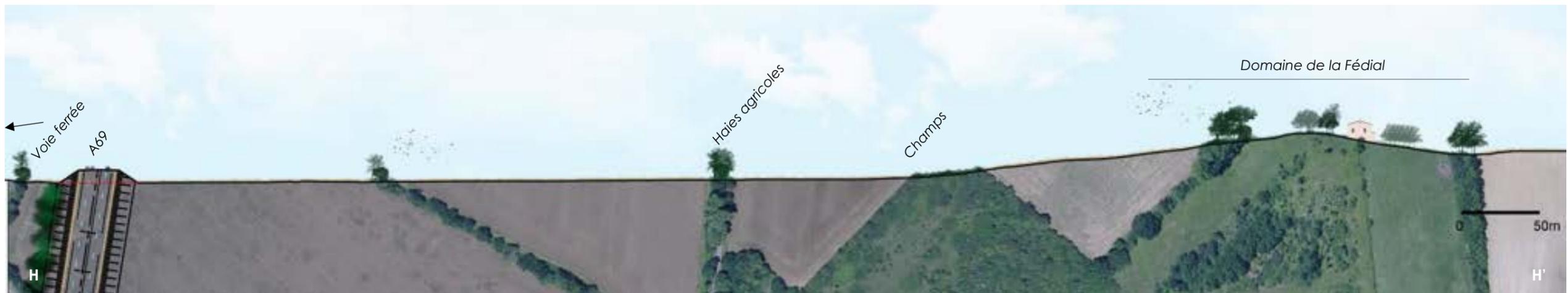


Illustration 40 : Coupe H – H' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du domaine de la Fédial, PK 59+550, setec

7.3> Mesures d'insertion paysagère au passage du projet dans les périmètres de protection

Pour rappel les engagements de l'État requièrent les mesures suivantes, concernant la chartreuse de Saix :

« Plantation d'une haie en pied de talus de l'infrastructure, Plantation d'un boisement entre l'infrastructure et la voie ferrée. »

Les mesures proposées dans le projet respectent au mieux ces demandes et développent un projet paysager et écologique décrit ci-après.

Afin d'insérer au mieux le projet dans son contexte et limiter les impacts vis-à-vis de la chartreuse et du domaine de la Fédial, et plus généralement du paysage au sein de leurs périmètres de protection, les mesures proposées sont :

- La plantation fournie du remblai autoroutier par des arbres et arbustes forestiers ;
- Le prolongement des plantations du remblai sur une frange large en pied du remblai quand l'emprise le permet, afin de former un boisement plus important ;
- La plantation d'un alignement le long de la rue A. Calmettes, de la chartreuse jusqu'au passage sous l'autoroute ;
- Le traitement architectural de l'ouvrage de passage sous le remblai ;
- Le modelage du sol et des plantations renforcées autour de l'ouvrage sur la voie ferrée ;
- Le traitement architectural de l'ouvrage sur l'Agout.

Les coupes, plan et vues ci- après illustrent ces propositions.

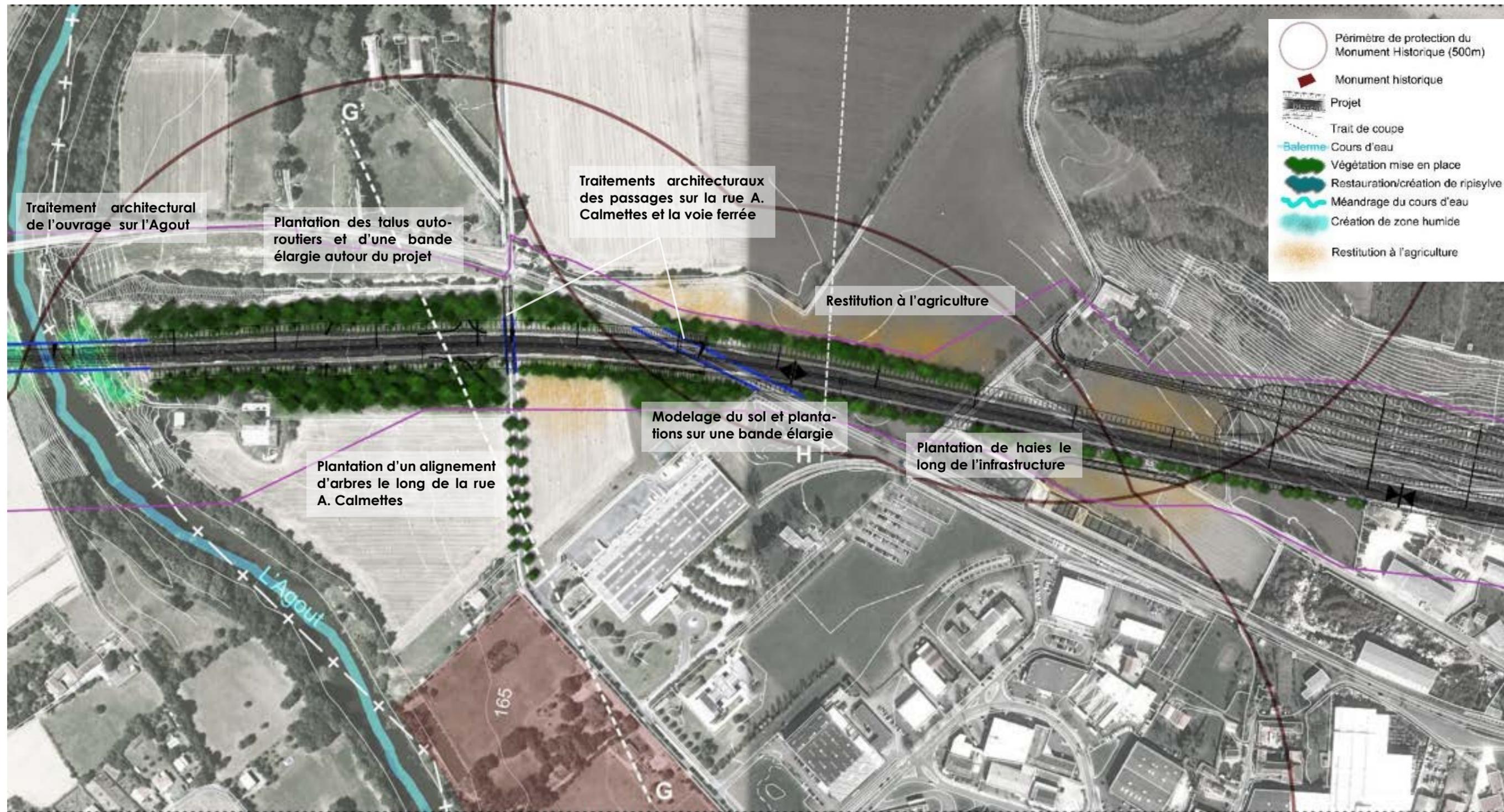


Illustration 41 : Coupe G –G' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection de la chartreuse de Saix, PK 59+150, setec



Illustration 42 : Coupe H – H' des mesures d'insertion paysagères du projet dans le périmètre de protection du domaine de la Fédial, PK 59+550, setec

Carte 11 : Carte des impacts sur les périmètres de protection de la chartreuse et du domaine de la Fédial



Les ouvrages de franchissement (Agout, rue A. Calmettes, voie ferrée) font l'objet d'une attention particulière. Un traitement architectural sobre et travaillé est proposé pour ces trois franchissements afin de rendre harmonieuse leur insertion dans le paysage des monuments historiques et de proposer de rendre agréable le parcours sur les voies inférieures.

Dans le cas du franchissement de l'Agout, une attention particulière sera portée au maintien de la ripisylve, tant dans la structure du viaduc que durant la phase de chantier. L'ouvrage de franchissement sera traité de manière à s'insérer dans le paysage environnant (forme et matériaux) et à offrir, depuis les berges mais également la voie ferrée, une covisibilité harmonieuse.

Ici, la modélisation de l'ouvrage de franchissement de l'Agout :



Illustration 43 : Photomontage de l'ouvrage depuis la surface de l'eau vers le sud



Illustration 44 : Photomontage de l'ouvrage depuis la surface de l'eau vers le nord (pont de la voie ferrée en arrière-plan)



Illustration 45 : Photomontage de l'ouvrage depuis le pont supportant la voie ferrée, vers le sud

