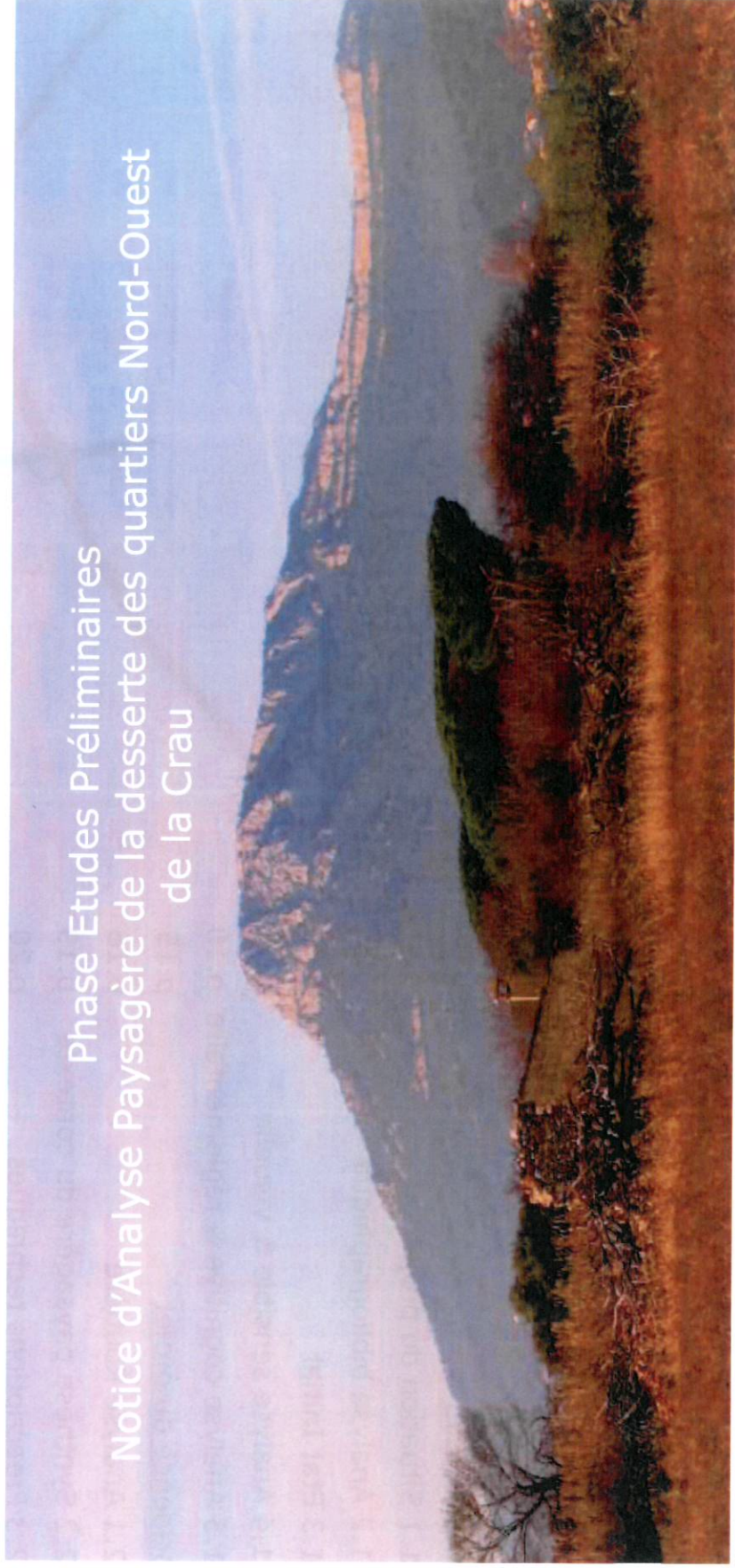


ANNEXE IX : Diagnostic paysager

(Espace Paysager Méditerranéen 2016)

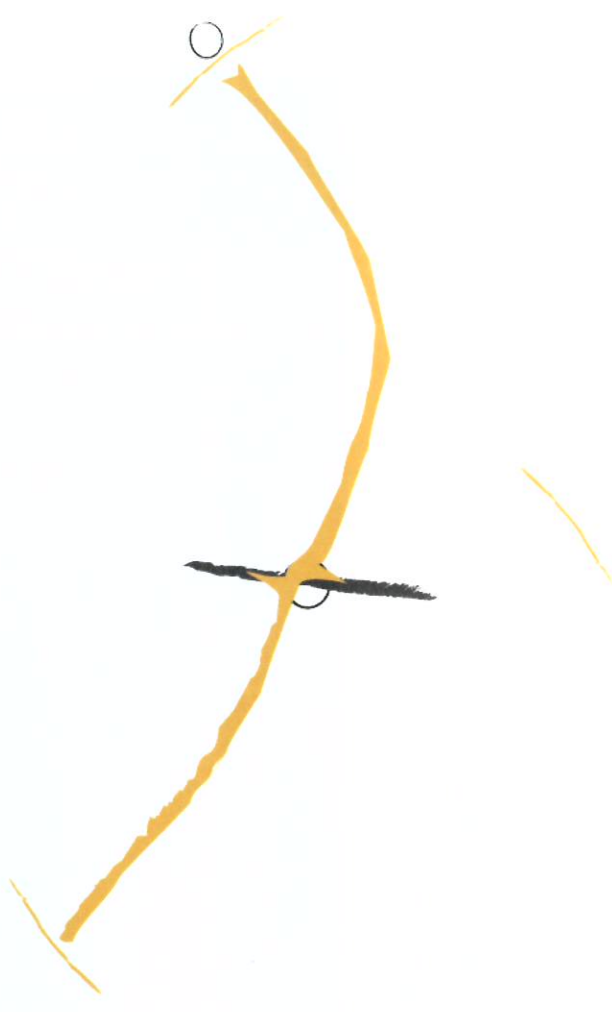
Conseil Général du Var
D.R.T.P.F.
Direction Des Routes

Dossier Préliminaire pour les infrastructures routières du Département du Var

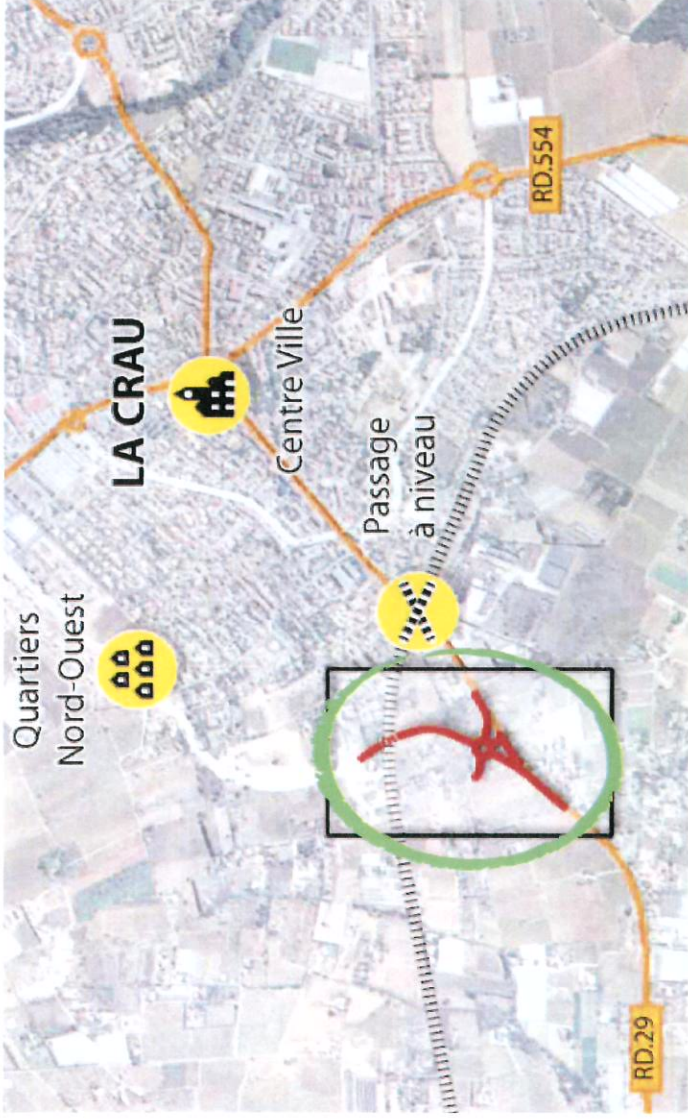


Parc Tertiaire de Valgora - Bat N°11
Avenue G. Charpak - 83 160 LA VALETTE DU VAR
T 04 94 12 15 25
espace-paysager@wanadoo.fr

<u>1. Présentation</u>	p.3
1.1 Situation du projet	p.4
1.2 Analyse bibliographique	p.5
1.3 Etat Initial	p.6
1.4 Analyse sensible & Visuelle	p.7
1.5 Analyse cognitive & réglementaire	p.10
<u>2. Incidence du projet</u>	p.15
2.1 Analyse Routière	p.16
2.2 Synthèse paysagère du contexte	p.19
2.3 Prescriptions techniques	p.20



1.1 Situation du projet



Plan de situation

Située sur la partie Ouest de La Crau, la Route Départementale n° 29 relie les communes de La Crau et de La Garde.

La RD 29 constitue la continuité visuelle de l'Avenue de la Gare depuis le centre de La Crau, se prolongeant par l'Avenue de Toulon après le passage sur la voie ferrée, où l'on croise, à ce point, le chemin des Tourraches et des charretiers au Nord, parallèles à la voie ferrée.

La RD 29, elle revêt à la fois un caractère péri-urbain à l'approche de la commune et une ambiance plus « agricole », au Nord Ouest qu'au Sud Est. En ce point, le mitage est davantage marqué en partie Sud qu'en partie Nord de la Départementale, restant visuellement à dominante agraire.



Plan de situation



1.2 Analyse bibliographique

L'environnement de la RD n° 29 s'inscrit dans l'Atlas des paysages du Var.
Le secteur est classé dans l'unité paysagère du «Var en tant que «Le Var des massifs calcaires».

Lorsque l'on regarde de plus près, la géomorphologie du secteur, où se développe le projet de desserte, un paysage de plaine agricole à majorité viticole est dominant. Ainsi, le long du projet de desserte Nord-Ouest, deux Unités Paysagères de l'Atlas des paysages du Var, sont concernées et se juxtaposent :

- **Le Var des massifs calcaires**, unité paysagère majeure où l'on peut distinguer clairement, le dominant Mont Coudon, et une sous unité, qui correspond géographiquement au bassin du Real Martin,
- **Le Var des plaines et collines**, sous unité paysagère localisée à l'environnement du secteur étudié autour de la commune.

Le Var des massifs calcaires

... fait résonner les noms de Cézanne et Pagnol.

Remontant aux temps géologiques les plus reculés, ces massifs d'un blanc lumineux et porteurs de l'âme de la Provence, se répartissent en deux sous-ensembles

Des reliefs énergiques, de taille imposante, dominant la mer (Gros Cerveau, Mont Caume, Mont Faron, Coudon, Barres de Cuers). Les forêts de piémont y sont, en général, constituées de pins d'Alep et, plus rarement de chênes verts. Les garrigues à chênes kermès y occupent une place importante.

Des barres rocheuses, plus à l'intérieur, souvent exposées en flanc nord contrastent avec les paysages de plaine environnants (Bassin agricole de Saint-Cyr-Le Beausset, de Sianes...). Ce sont les extrémités de la Sainte-Victoire, la Sainte-Baume, les Monts Aureliens, la Montagne de la Loube.

Leurs versants nord sont couverts de forêts de chênes pubescents, de pins sylvestres et d'une belle hêtraie à la Sainte-Baume (Plateau du plan d'Aups).

L'habitat, à l'origine regroupé en villages ou hameaux aux sommets des collines, est descendu dans la plaine, cohabitant avec les propriétés viticoles.



Le Var des plaines et des collines ... est en pleine mutation.

Les reliefs sont assez moins constitués de collines alternant avec les plaines.

Crau y est omniprésente (bassins du Gapeau de l'ouest de l'Argens, de l'Alble...) et les paysages sont extrêmement variés : cultures, vignobles, oliveraies, parcs à romain et musées, domaines coloniaux par les pins d'Alep, olives, les pins, forêts de chênes pubescents (au nord) et de chênes verts.

Appuyés sur le recul de l'agriculture, prenant un essor croissant, les villages se sont adaptés à une transformation profonde des paysages, de plus en plus marquée par la présence d'habitat (regroupé), d'habitat à reconstruire.

L'habitat, autre quand il s'agit de grands domaines agricoles, s'est le plus souvent réfugié en village au pied des collines. Quant il est regroupé en villages.

Les collines, et dépendances agricoles qui dominent la plaine, restent les fermes fermées de cette tradition agricole.



Atlas des paysages du Var concernant de la RD 29



1.3 Etat Initial

La RD n° 29 s'inscrit dans un paysage de plaine agricole à majorité viticole. Ainsi, le long du projet de desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau, deux Seuils Paysagers dominants peuvent être distingués clairement.



Seuil paysager Péri-urbaine de La Crau Sud (semi ouvert à fermé).

Secteur n°1.(Semi ouvert) On passe graduellement d'un paysage agricole , avant le futur giratoire Ouest, à une continuité d'espace occupé par des bâtiments et entrepôts, après le giratoire, formant peu à peu une zone péri-urbaine. Ces bâtiments industriels, locatifs et résidentiels libèrent de temps à autres des ouvertures sur un paysage agraire, qui se ferme, après le pont SNCF, en densité urbaine de La Crau. Longer ce secteur n°1 Sud donne la sensation d'une continuité urbaine en liaison avec le centre ville de La Crau.

Secteur n°2 (Fermé). Dans la partie Est du parcours, l'habitat, semi-dense à dense (lotissements, immeubles), gagne peu à peu de densité pour laisser place à l'urbanisation de l'hyper centre de La Crau.

Ce secteur se visualise parfaitement juste avant le passage de la voie ferrée, en entrant par l'Ouest de la ville.

Seuil paysager Zone Rurale de la Crau Nord (ouvert).

Secteur n°3 (Ouvert). Des habitations sporadiques complètent la zone à dominante agricole. Dans cette plaine, le paysage s'ouvre vers le Nord créant de larges vues vers le Mont Coudon, massif dominant principalement l'unité paysagère. La continuité agricole, bien que ponctuée de quelques constructions et activités diverses, reste dominante.

On constate un contraste significatif entre le seuil paysager du secteur N°3 (partie Nord de la RD 29, agricole à dominante viticole) et les secteurs 1&2, la partie Sud beaucoup plus urbanisée.

Seuil paysager Zone Urbaine Nord de la Crau Nord (Fermé).

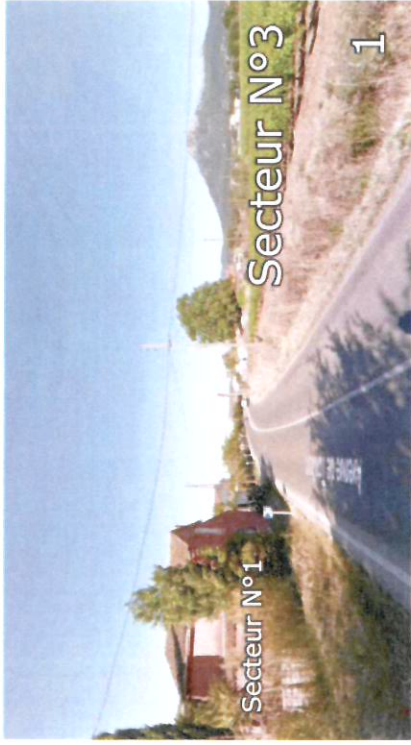
Secteur n°4 (Fermé). Des habitations récentes viennent refermer le paysage sur la nouvelle rocade de l'Europe. Le paysage vers le Nord deviendra fermée en raison de l'urbanisation prévue au P.L.U. et la perception sera totalement urbanisée.

NB: Ce secteur est hors contexte de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau.

Sectorisation Paysagère de la RD 29



1.4 Analyse sensible & visuelle



Secteur n°3.

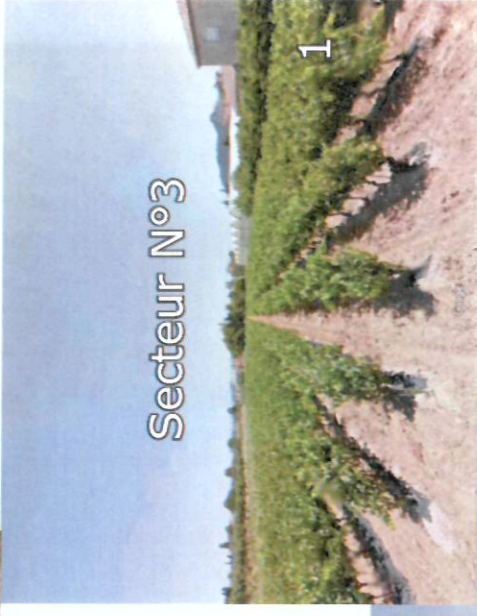
1. L'arrivée sur l'emplacement futur du giratoire sur l'avenue de Toulon, limite Ouest du Projet, avec le Mont Coudon en perspective,

Secteur n°1.

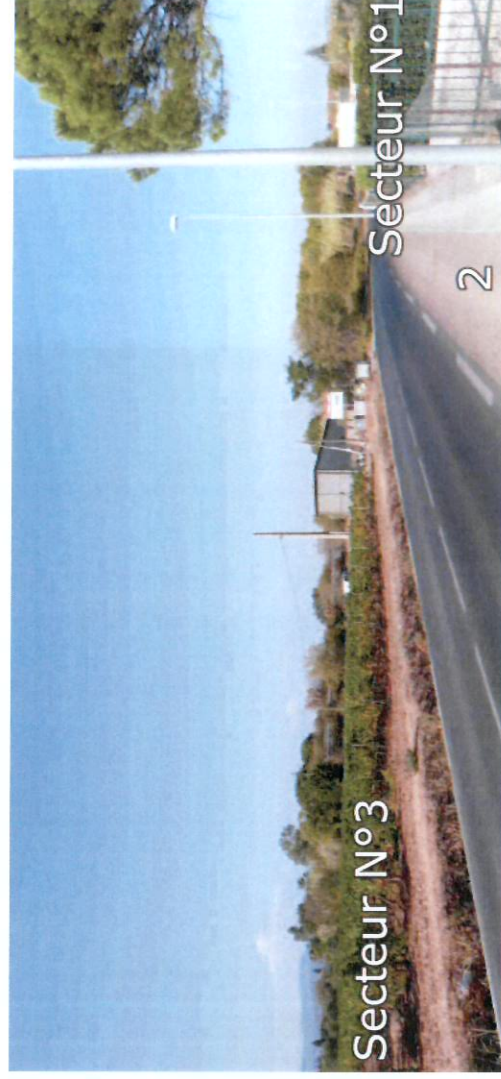
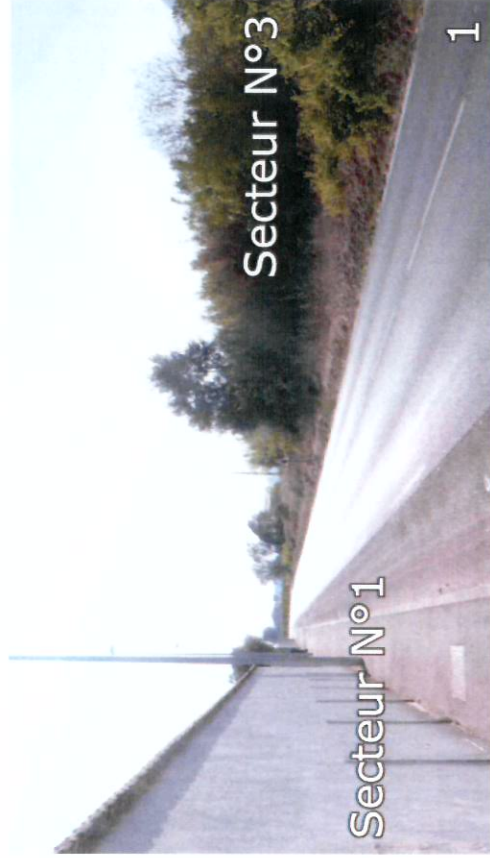
2. La continuité urbanisée le long de la partie Sud de la RD 29,

Secteur n°1 & 3.

3. Le contraste entre la partie Nord et Sud de la RD 29 à l'emplacement du Giratoire d'entrée Ouest de La Crau.



1.4 Analyse sensible & visuelle Reportage photo

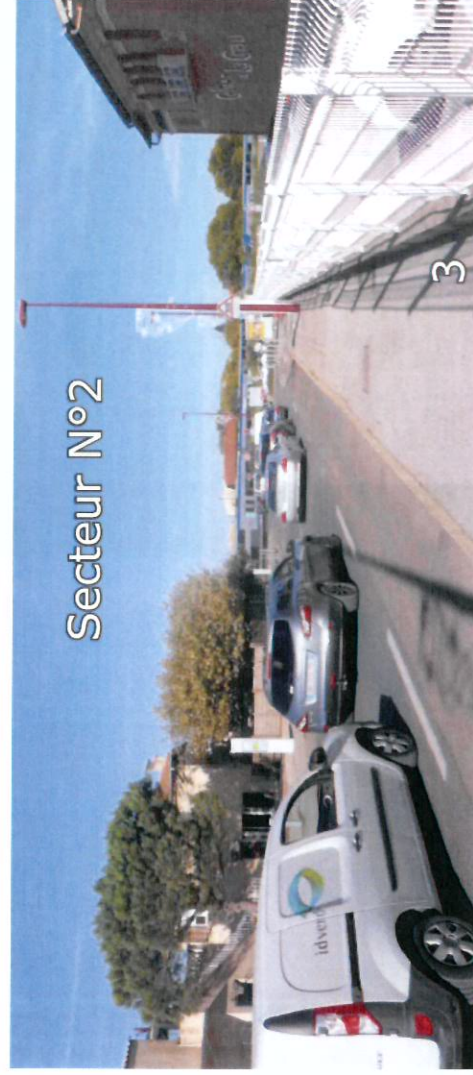


Secteur n°3 & N°1 (début de fermeture Nord).

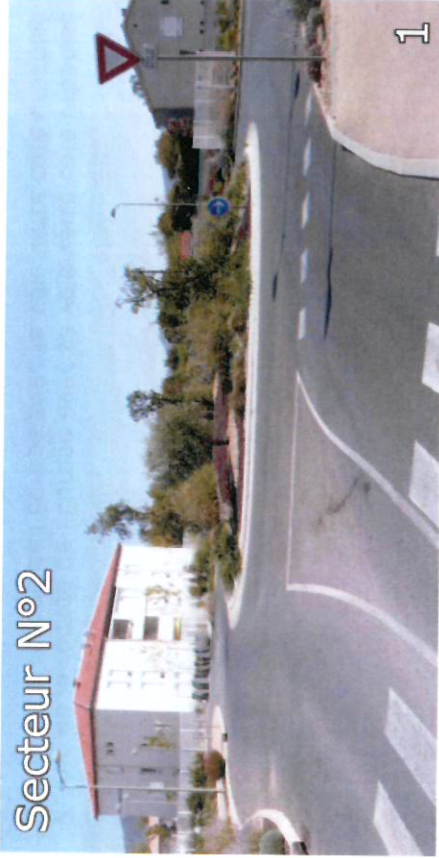
1. Zone agricole «paysagées» (Sens vers La Garde)
2. Zone agricole «paysagées» (Sens vers La Crau)

Secteur n°2 (fermé).

3. Zone Urbaine «Fermée» (Sens vers La Crau)



1.4 Analyse sensible & visuelle Reportage photo

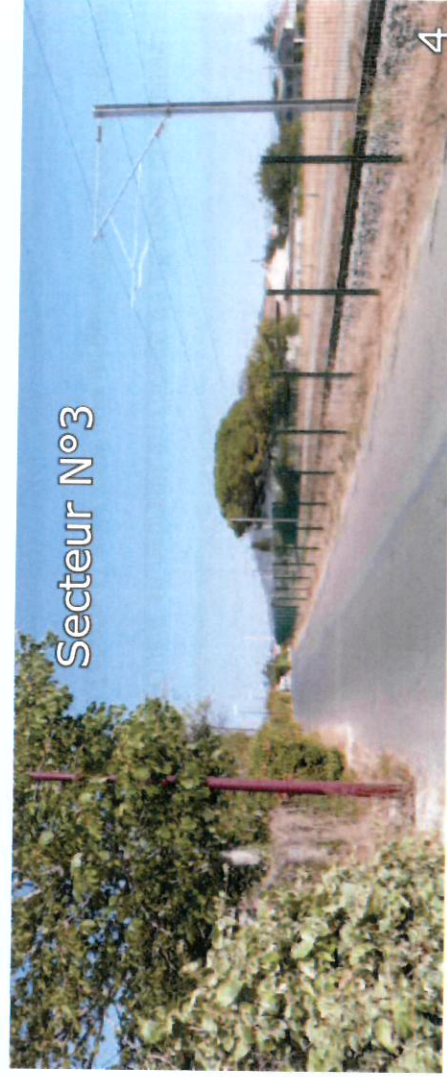
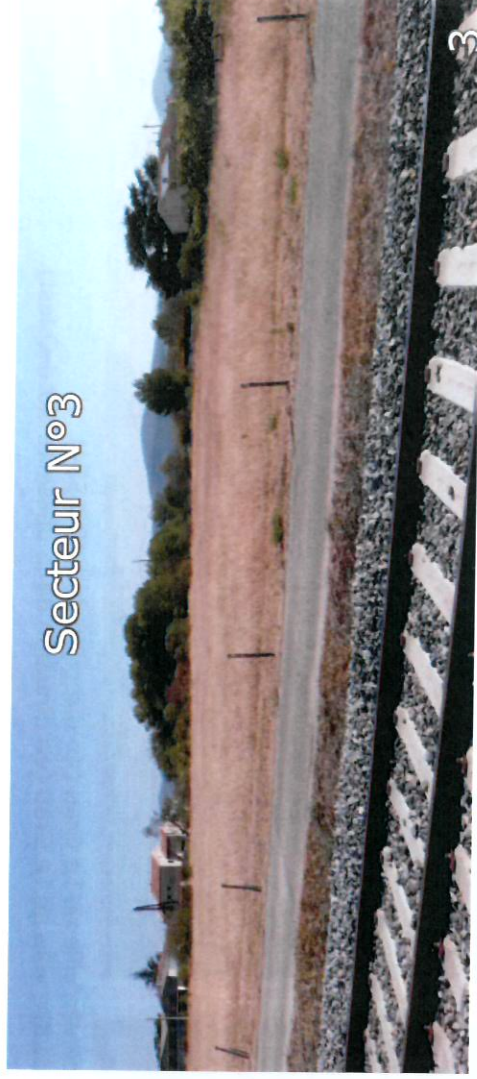


Secteur n°2 (Fermé).

1. Zone Urbaine « Fermé » (Giratoire de l'Europe)

Secteur n°3 (Ouvert).

2. Zone agricole « paysagées » (Voie Ferrée- Ch. des Charretiers)
3. Zone agricole « paysagées » (Implantation future du giratoire)
4. Zone agricole « paysagées » (Voie Ferrée- Ch. des Tourraches)



1.5 Analyse cognitive réglementaire

AU REGARD DU PLU :

Secteur N°3

Secteur N°4

Les emprises de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau se situent dans les emplacements réservés désignés au P.L.U de la commune, soit en surcroquer d'emprises publiques existantes soit sur des parcelles privées

C'est notamment le cas de l'emplacement réservé N° 67 où les emprises, en dehors de la RD 29, concernent une zone de friche mais aussi une zone de culture fruitière.

L'ensemble de ces emprises se prolonge au delà de la voie ferrée, où l'on croise les ch. des Tourraches et des charretiers, pour rejoindre la rocade de l'E à ce jour pleinement constitué.

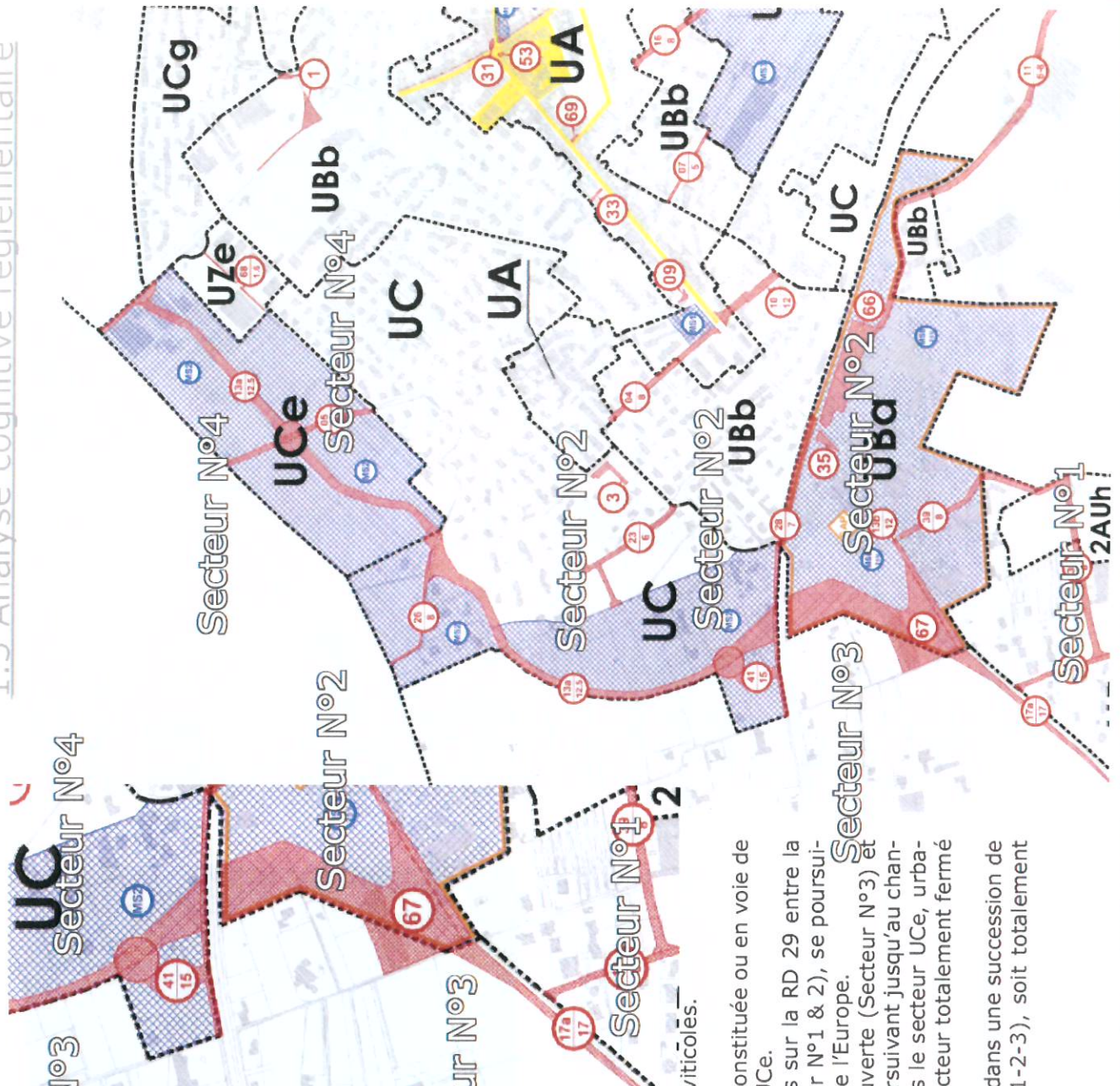
On constate alors que l'ensemble des E.R. pour la voie de contournement et ceux de la rocade de l'Europe, forme une limite physique à l'extension urbaine, visuelle très contrastée avec les champs viticoles.

Ces emprises marquent une limite d'urbanisation constituée ou en voie de devenir que ce soit pour les secteurs UBa, UC, ou UCe.

Les caractéristiques visuelles déjà très ostensibles sur la RD 29 entre la partie Nord (Secteur N°3) et la partie Sud (Secteur N°1 & 2), se poursuivent donc au delà de la voie ferrée sur la rocade de l'Europe.

Dans ce secteur, la partie Ouest sera alors très ouverte (Secteur N°3) et la partie Est sera fermée (Secteur N°1), en se poursuivant jusqu'au changement d'orientation de la voie, qui plongera dans le secteur UCe, urbanisé de part et d'autre des E.R. et deviendra un secteur totalement fermé (Secteur N°4), aux orientations Nord comme Sud.

La desserte des quartiers Nord-Ouest s'incrusterà dans une succession de paysage à demi «ouvert» et «fermé» (Secteurs 1-2-3), soit totalement fermé (Secteur N°4).



1.5 Analyse cognitive réglementaire

AU REGARD DES SUPRA PROTECTIONS ENVIRONNEMENTALES :

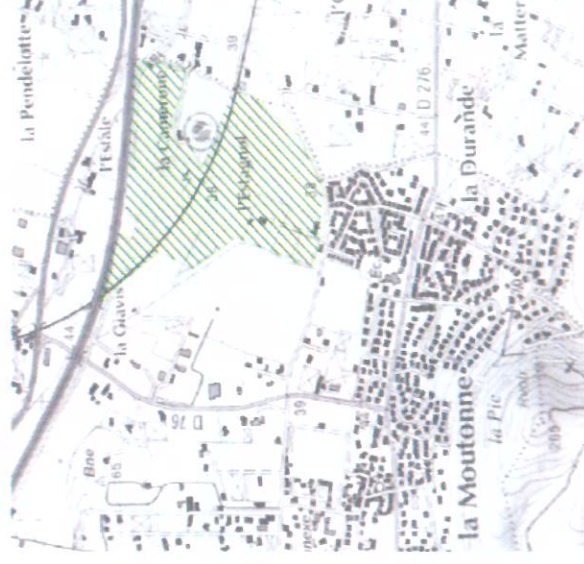
Les emprises de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau sont peu concernés par les supra protections locales.

Elles se situent en dehors des zones d'inondation et de zones faunistiques et floristiques.

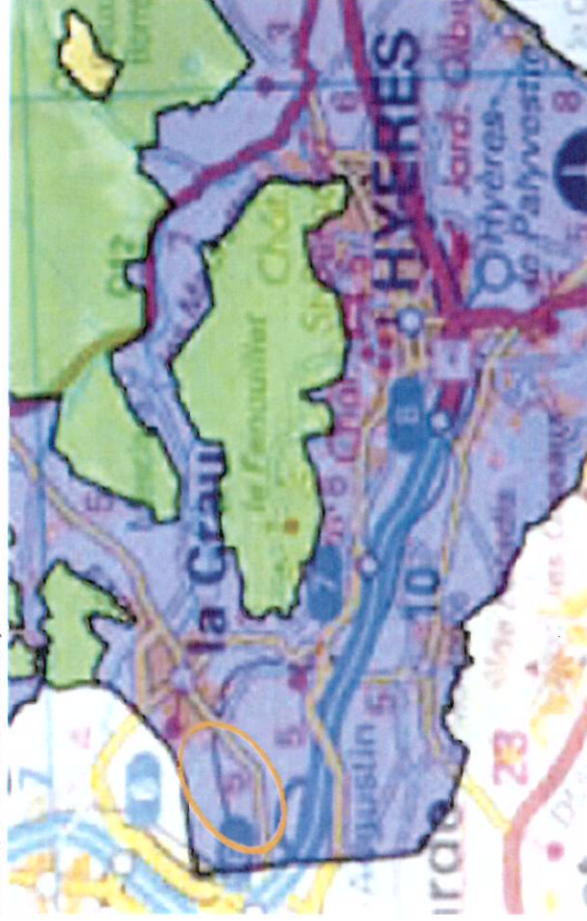
- La zone Natura 2000 de l'Estagnol se situe dans les emplacements Sud de la commune et ne concerne pas la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau, voir ci-contre).

- La zone Natura 2000 du Réal Martin - Sauvebonne, concerne la partie Est de la commune, sans s'étendre sur les futures emprises de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau, voir ci-contre).

Seule, le plan d'action en faveur de la Tortue d'hermann, définit un périmètre de sensibilité, dans les emprises de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau. Mais, la sensibilité du site est considéré comme très faible, voir ci-dessous).



Zone Natura 2000 de l'Estagnol



Zone Natura 2000 du Réal Martin - Sauvebonne





Fiche créée le : 1/4/2003

Natura 2000 : sites éligibles

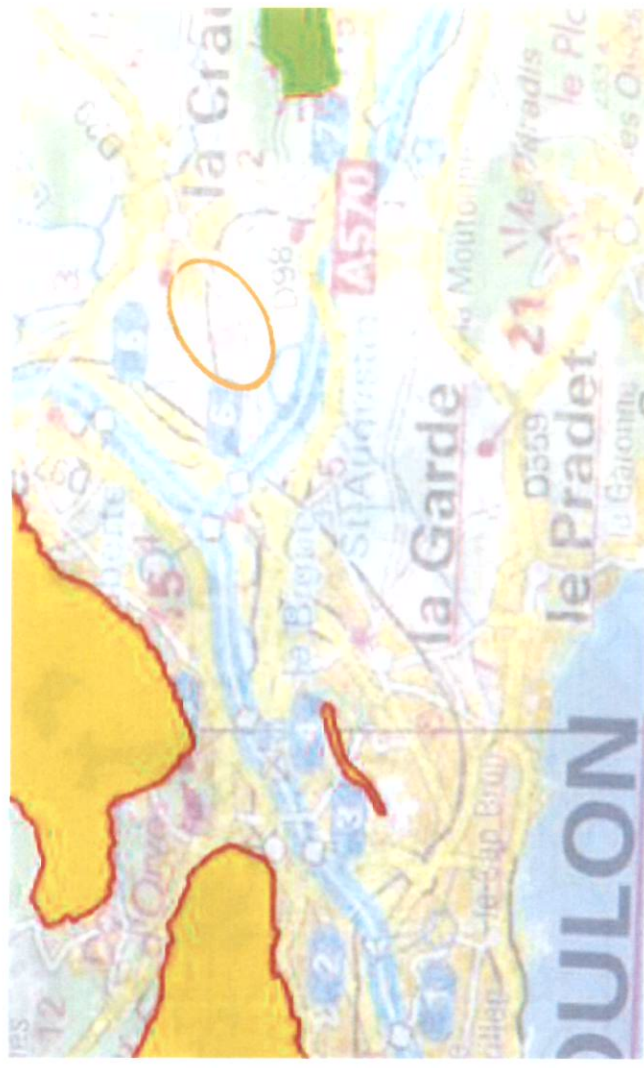
PR116 Secteur de Carqueiranne, le plan de la Garde et du Pradet



DIREN

Adresse postale : LE THOLOMET
BP 130 - 13602 Ales Provence - Cedex 11
Téléphone : 04 42 66 66 61 - Télécopie : 04 42 66 66 61

1.5 Analyse cognitive réglementaire



AU REGARD DES SUPRA PROTECTIONS ENVIRONNEMENTALES :

Les emprises de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau sont pas concernés par la zone Natura 2000.

Celle du fenouillet (ci-dessus) se situe dans les emplacements Sud-Est de la commune et ne concerne pas la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau, tout comme celles des communes limitrophes du Pradet et de Carqueiranne, (voir ci-contre).

ETAT D'AVANCEMENT DES P.P.R. INONDATION

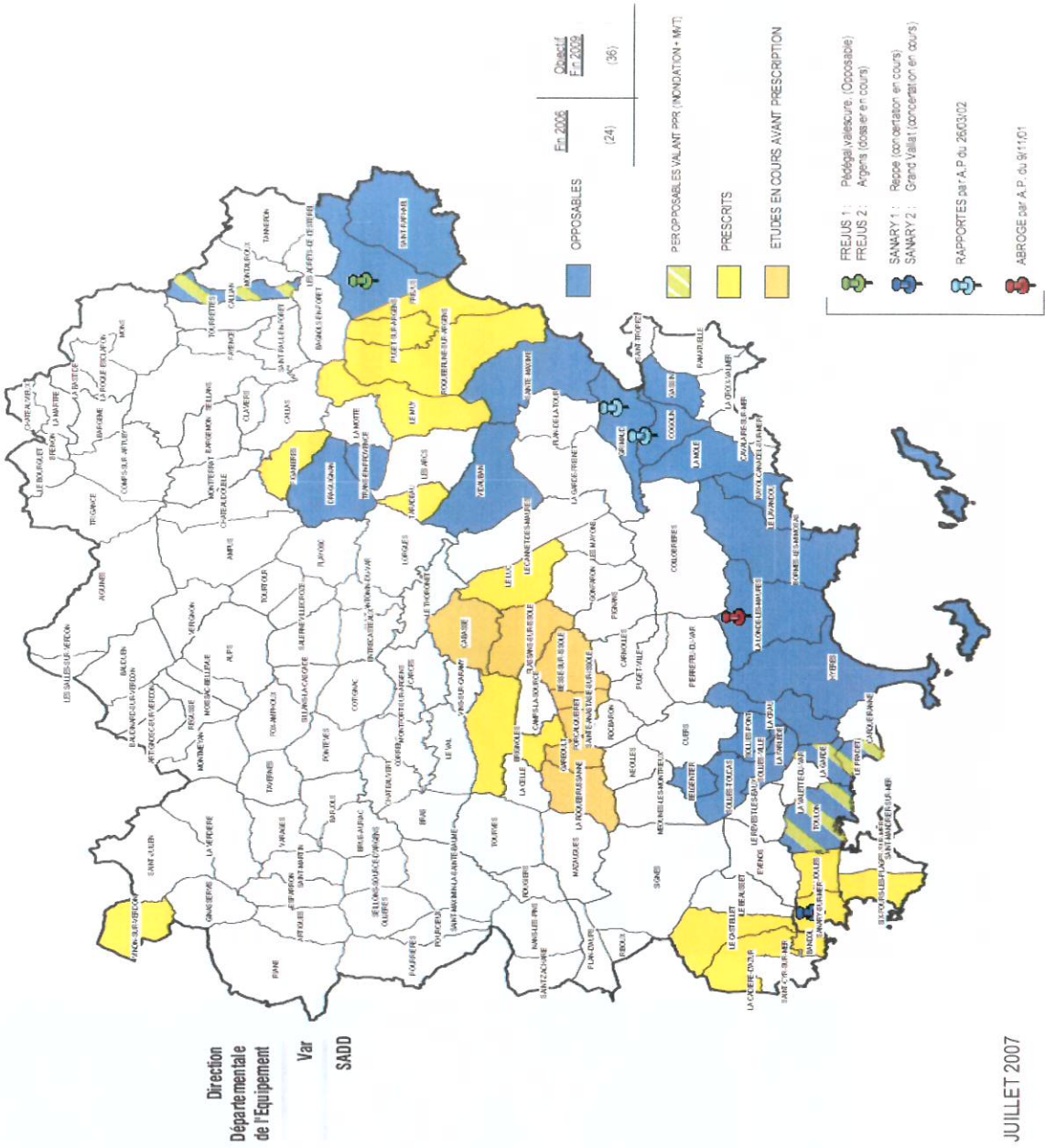
AU REGARD DES AUTRES PROTECTIONS :

Les emprises de la desserte, des quartiers Nord-Ouest de la Crau, sont peu concernés par le risque inondation.

Le bassin versant du Réal Martin n'arrive pas jusqu'aux limites du contournement Ouest.

Le projet est davantage concerné par le Bassin versant de l'Eygoutier se dirigeant vers la plaine de La Garde et Toulon.

Afin d'éviter les redondances avec les autres dossiers, l'analyse réglementaire ne relevant pas d'autres protection, il est demandé de se référer aux dossiers traitant de ces aspects environnementaux.



JUILLET 2007



2. Incidence du projet



2.1 Analyse routière

Suite à la présentation du contexte visuel paysager et environnemental, le projet de la desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau, s'inscrit dans un environnement, qui nécessite une réflexion d'incrustation dans les contextes ouverts et les usages multiples.

En effet, la commune de la Crau est traversée par la RD29 du Nord/Est au Sud/Ouest et par la RD554 du Nord au Sud. Ces deux voies assurent l'essentiel de la desserte des quartiers Nord-Ouest par usage du centre-ville. L'évitement de l'axe ferroviaire Toulon-Hyères, est certainement l'origine du non développement viaire Ouest, dont l'unique point de franchissement est le passage à niveau, sur la RD.29, implanté en agglomération (Secteur N°2).

Le SCOT et le PLU identifie la nécessité d'amélioration du réseau routier à travers le PADD, le PDU et l'inscription, au plan de zonage réglementaire, d'Emplacements Réservés.

Aujourd'hui, la situation, devenue peu soutenable, nécessite de proposer un itinéraire alternatif avec un point de franchissement supplémentaire de la voie ferrée.

La réalisation récente de la Rocade de l'Europe offre une opportunité de raccordement qui permet de profiter de l'existence d'une infrastructure neuve et de proposer une logique d'itinéraire, en adéquation avec les politiques locales d'aménagement.

La principale difficulté réside dans le franchissement de la voie ferrée dont deux solutions techniques sont possibles (franchissement inférieure et supérieure).

'Cadrage des vues'

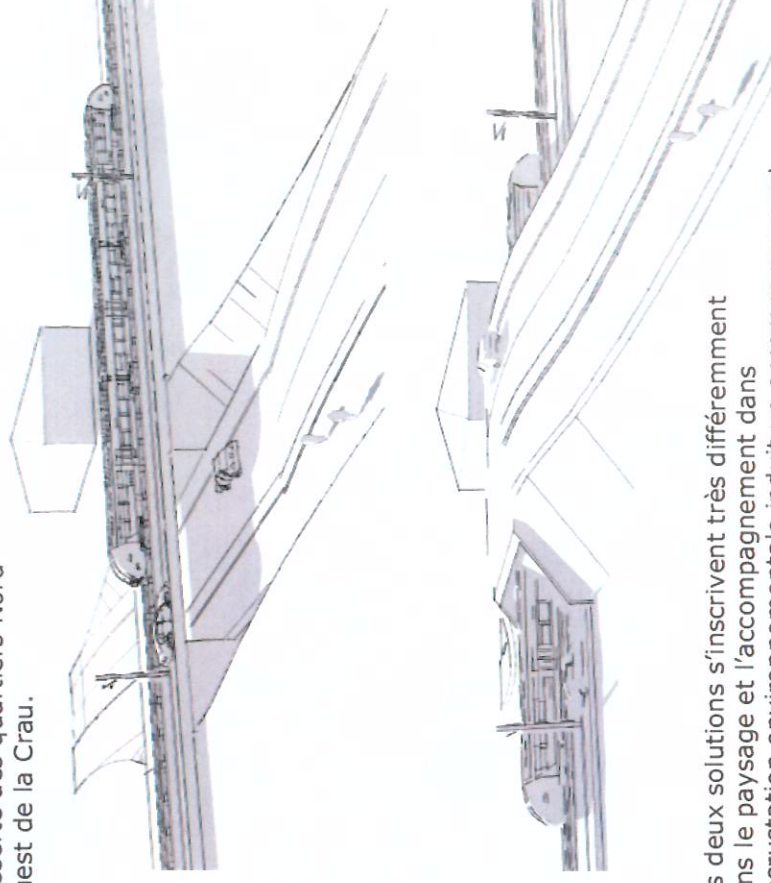
Les masses végétales existantes n'étant pas modifiées dans leur ensemble par le projet, elles continueront à participer à la perception routière et au cadrage des fenêtres sur le paysage environnant, telles que décrites ci-avant :

- **Secteur n°1:** Bénéficiant d'une urbanisation péri-urbaine à urbaine avec des fenêtres très réduites sur le paysage offrant un visuel semi-fermé.
- **Secteur n°2 (fermé):** Ce secteur sera occupé par les habitations proches, fermant le paysage, dont le fond est l'hyper centre urbain de La Crau.

- **Secteur n°3 (Ouvert):** L'ouverture vers le Nord (Coudon, Le Faron lointain et Le Rocher de La Garde) restera majeure. Le contexte agricole très marqué par contraste Nord-Sud et Est Ouest, le contournement devenant une limite d'urbanisation et qui sera marquée par l'ouvrage sur la voie SNCF.
- **Secteur n°4 (Rocade de l'Europe):** L'ouverture vers le Nord deviendra fermée en raison de l'urbanisation prévue au P.L.U. et la perception sera totalement urbaine avant l'ouvrage sur la voie SNCF.

Ouvrage de franchissement

Le franchissement de la ligne SNCF est le point sensible du projet de desserte des quartiers Nord-Ouest de la Crau.



Les deux solutions s'inscrivent très différemment dans le paysage et l'accompagnement dans l'incrustation environnementale induit un accompagnement paysager adapté à chaque solution.

2.1 Analyse routière

Contraintes techniques à intégrer :

Partie NORD de la voie ferrée :

- Ouvrage franchissant la voie SNCF, qu'il soit en décaissement ou en remblai sera à accompagner au paysage.
- Les bassins de rétention ou d'infiltration pluviale nécessiteront l'adaptation au niveau piézométrique qui reste, selon l'investigation géotechnique, peu profond (entre -2 et -3 ml).

Partie SUD de la voie ferrée :

- Les espaces verts, du giratoire projeté permettant l'accès au centre urbain, devront respecter les cônes de visibilité et l'absence d'obstacles durs, et mouvements de sol sur giratoire avec pente inférieure à 15%
- L'accompagnement de la piste cyclable Nord devra intégrer une protection adaptée à l'implantation souhaitable d'arbres à moins de 4 mètres.
- L'entrée de ville de la Crau devra être soignée et pourra être accompagnée d'arbres majeurs, signifiant clairement une partie plus urbanisée.

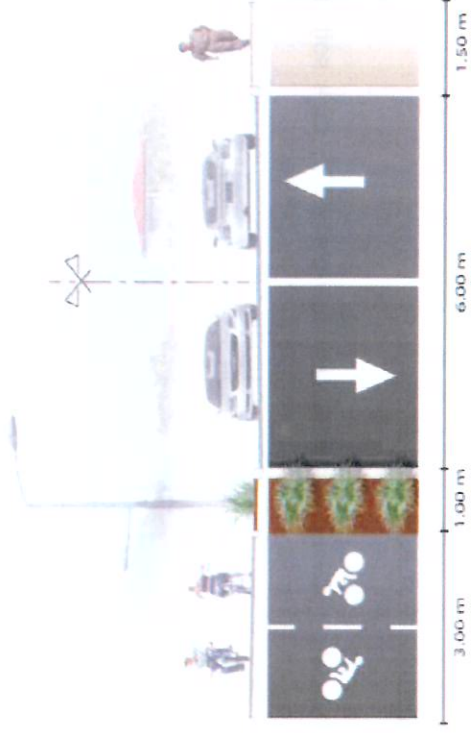
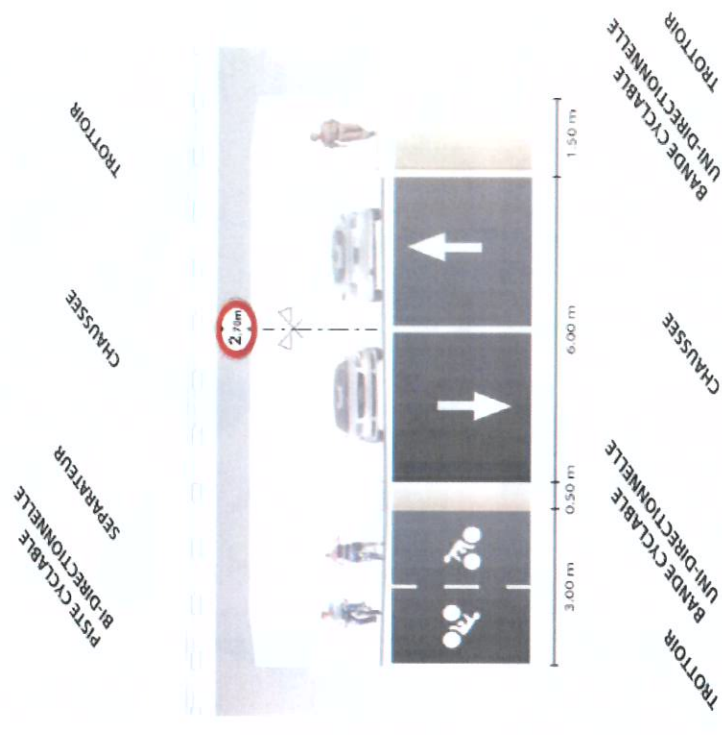


2.1 Analyse routière

Liaisons cyclables et piétonnes

Le projet intègre les liaisons existantes et d'autres prévisibles en logique de continuité :

- Liaisons routières: la RD 29 devra intégrer les qualifications nécessaires pour la compréhension de la typologie des voies, (continuité entre la rocade de l'Europe, entrée de ville, RD 29...).
- Liaisons cyclables: L'aménagement d'une piste cyclable le long de la desserte des quartiers Nord-Ouest de La Crau, permettra d'assurer la continuité de la voie verte de la rocade de l'Europe jusqu'à la RD 29 et d'assurer une continuité visuelle par un alignement paysager continu du côté du secteur N°3. Si la première se situe coté urbanisé existant, celle du projet de desserte sera coté secteur agricole permettant la collecte des circulations douces du côté du secteur N°3.
- Liaisons piétonnes: Les trottoirs prévus de part et d'autre de la desserte des quartiers Nord-Ouest de La Crau, dont le gabarit est à 1.50m, offrent une collecte des circulations douces des habitations plus ou moins denses du secteur N°3 comme du secteur N°1.



2.2 Synthèse paysagère du contexte



Analyse de l'inscription de la desserte des quartiers Nord-Ouest dans son environnement

2.2. Prescriptions techniques

Incidences du projet sur la perception visuelle et prescriptions techniques:

Nous distinguerons les prescriptions techniques selon les différents contextes suivants :

Connexion Nord-Ouest de la Crau :

La récente mise en service de la rocade de l'Europe, qui dessert les quartiers Nord/Ouest depuis le RD554 au Nord et le Chemin des Tourraches au Sud, présente un profil en travers à poursuivre sur la solution de tracé. Bien que la voie verte se situe coté ville, le giratoire de l'Europe permettra à la fois d'inverser le positionnement de cette voie douce et collecter les cycles et piétons coté des habitations. Le végétal d'alignement est donc à poursuivre du coté de l'usage paysager N°3.

Depuis le giratoire d' Europe :

Le projet de la desserte Nord-Ouest s'insère dans la continuité de la trame viaire existante, tout en proposant, la mise en place de bassins de rétention dont la profondeur sera nécessairement réduite.

Il est important de proposer des «entrées en terre» des bassins traitées d'une manière paysagère et non technique, en raison de l'occupation quasi totale des délaissés.

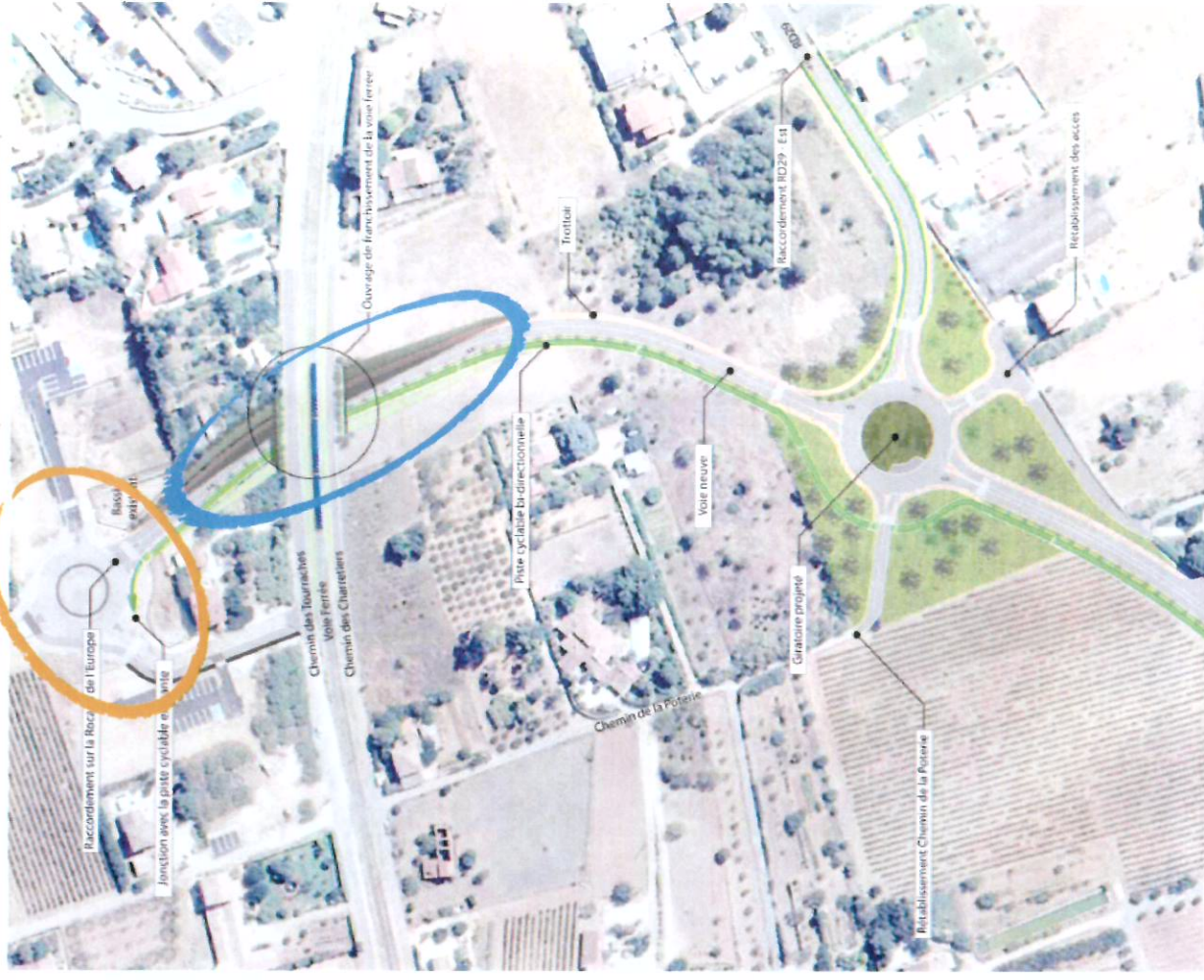
L'expression paysagère doit permettre une meilleure intégration de ces volumes techniques hydrauliques.

Nota :

Spontanément la végétation méditerranéenne des milieux humides se développera (en bassin d'infiltration). Si une autre technique de rétention est choisie l'intervention paysagère, en bordure périphérique supérieure sera alors nécessaire (formes et largeur).

Le Franchissement de la voie ferrée :

Le franchissement de la voie ferrée et du chemin des Tourraches sera réalisé par la construction d'un passage inférieur ou supérieur. Dans les deux cas, les talus formés par l'une ou l'autre solution technique, devront être complétés d'un traitement paysager.



Analyse de l'inscription du contournement Ouest de la Crau dans son environnement

2.2 Prescriptions techniques



Le Franchissement de la voie ferrée (suite) :

La construction d'un passage inférieur engendrera des talus en déblais, qui devront être décompactés au moment du terrassement afin d'apporter la solution technique immédiate au besoin d'intervention mécanique sur les sols. Peu d'enrochements sont attendus (selon le rapport géotechnique), la solution du décompactage des talus permettra de réactiver l'activité microbienne pédologique essentielle pour une réussite d'implantation paysagère.

Un traitement minéral sera souhaitable au niveau de l'intrados de l'ouvrage en raison de l'absence de luminosité comme des pluies.

La construction d'un passage supérieur au terrain naturel devra être accompagnée d'un traitement paysager, afin d'intégrer les élévations de la structure de chaussée et des équipements de sécurité qui s'imposeront davantage dans le cas de la solution d'une trémie (qui a l'avantage de s'effacer dans la topographie).

La qualité et l'épaisseur des remblais est un point sensible liés aux déblais, dont il est souhaité qu'elles soient les plus faibles possible.

La végétation y sera strictement méditerranéenne et faiblement caduque afin d'assurer une couverture du sol anti ravinement et une perception végétale intégrée dans le contexte agricole notamment depuis les perceptions Ouest.

Dans tous les cas le traitement paysager permettra des plantations de haute tige, non seulement pour animer mais pour canaliser les vues et cadrer la plate-forme routière dans sa phase de pente et de rampe comme sa jonction au terrain naturel, pour une meilleure lecture routière.

Les sections courantes de jonction au giratoire :

La section courante s'étend sur 550 mètres, en raccordement au nouveau giratoire à 5 branches qui raccordera la RD 29, le rétablissement des riverains, et l'entrée de ville.

Le profil en travers type de la voirie nouvelle (en section courante) :

- Le profil en travers permet la mise en place :
- d'une chaussée de 6,00 m de largeur,
 - Une piste cyclable bi-directionnelle de 3,00 m,
 - Un trottoir de 1,50 m.
 - Un terre-plein à planter de 1,00 m entre la chaussée et la piste cy-

Analyse de l'inscription du contournement Ouest de la Crau dans son environnement



Les sections courantes de jonction au giratoire (suite) :
A ce sujet, ce terre plein reste beaucoup trop limité pour y implanter des sujets majeurs. Il est donc souhaitable que celui-ci soit adapté à des conditions suffisantes d'implantation d'arbres d'alignement, soit à minima 1.50 ml de large.

Reste à définir si la piste cyclable doit être considérée comme telle, ou prendre en compte son caractère de voie verte urbaine, ce qui lui permettrait d'être ramenée à une largeur de 2.50 ml et de permettre un élargissement de l'espace de pleine terre, entre la voie de circulation et la voie de circulations douces.

Dans le cas contraire, il ne pourra pas être attendu d'arbres permettant l'ombrage sur la voie verte, excepté au niveau du giratoire de la Rd 29.

Le positionnement de la végétation d'accompagnement de la circulation douce est correctement positionnée au regard du grand paysage du secteur N°3. Celle-ci rythmera l'ouverture visuelle sans créant d'un effet de lisière.

L'absence d'accompagnement du coté des secteurs N°1 et N°2 posera davantage le souci d'une confrontation de la continuité urbaine en frontement direct avec l'équipement routier.

Le giratoire à 5 branches de la RD29 et ses abords

L'ensemble de l'équipement est correctement dimensionné et s'inscrit dans un contexte mixte :

- d'un secteur N°3 agraire et de friches au Nord,
- d'un secteur N°1 semi-ouvert au Sud.

Le secteur N°2 est masqué provisoirement d'un bosquet dont la durabilité est limitée au secteur réglementaire du P.L.U., de type UBa. Ce règlement du secteur limite la prise en compte de cette masse végétative pourtant très intéressante. En effet l'impact du secteur N°2 sera prégnant du fait d'une présence limitée d'espace de pleine terre entre le giratoire et les limites d'emprise permettant l'urbanisation.

Néanmoins, d'une manière générale, les espaces périphériques en délaissé, sont importants et permettront de créer des effets de masses sur les secteurs N°1 et 2.

Par contre, en direction du secteur N°3, il sera préférable d'ouvrir davantage les perspectives hautes en direction du massif calcaire (Mont Coudon), afin que ce repère naturel participe toujours à la lecture du grand paysage.

2.2 Prescriptions techniques



Analyse de l'inscription du contournement Ouest de la Crau dans son environnement



L'entrée de ville de la Crau

L'aménagement du giratoire de la Rd 29 va permettre aux usagers, désirant se rendre au Nord-Ouest, d'éviter le centre ville et de relier directement la RD 554 au Nord de La Crau. Ce fonctionnement actuel en sera fortement modifié.
La perception d'entrée de ville dans la Crau ne se fera plus comme actuellement. Les abords de la bretelle du centre ville, devront être traitée de sorte de bien percevoir la notion d'entrée en urbanité.

Dans cette nouvelle approche d'usage urbain, il y a lieu de considérer, en toute logique, que cette portion de la RD 29 est davantage une prolongation de l'Avenue de la Gare depuis le centre de La Crau, qui se prolonge par l'Avenue de Toulon.
La toponymie évoque ainsi le contexte et la bretelle routière du giratoire s'engage davantage sur une voie de type urbaine qu'une prolongation de voie de type routière.

Il y a donc lieu de considérer l'actuelle RD 29 comme une future entrée de ville. Les espaces de pleine terre devront permettre une végétation invitant l'usager à un comportement routier plus apaisé et plus confortable, la vitesse plus réduite permettant une cinétique d'appréciation différente.

Si cette considération vaut dans le sens d'entrée dans le centre urbain de La Crau, elle est évidemment aussi importante à retenir, suite au franchissement du P.N. en sortie de Ville.

Néanmoins, le délaissé du giratoire va permettre de créer un fond de perspective arboré, rompant la perspective routière actuelle et permettant aux usagers de prendre en considération un changement directionnel de la voie.

Dans le sens La Crau- La Garde, l'arrivée dans le giratoire clôtura la fin du parcours de l'usager en milieu urbanisé, pour entreprendre l'usage routier, en toute logique.

000000000

2.2 Prescriptions techniques



Analyse de l'inscription du contournement Ouest de la Crau dans son environnement

