



Mission régionale d'autorité environnementale  
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

**Avis délibéré**  
**de la Mission régionale d'autorité environnementale**  
**Provence-Alpes-Côte d'Azur**  
  
**sur le projet d'extension du réseau de tramway, de la rue de**  
**Rome vers la place du 4 Septembre, à Marseille (13)**

**N° MRAe  
010834/A P**

# PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 26 février 2026, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le projet de **extension du réseau de tramway, de la rue de Rome vers la place du 4 Septembre, à Marseille (13)**.

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté par Jacques Legaigoux, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet, membres de la MRAe.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Conformément aux dispositions prévues par les articles L122-1 et R122-7 du Code de l'environnement (CE), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par le préfet des Bouches-du-Rhône, compétent pour autoriser le projet, pour avis de la MRAe sur le projet d'extension du réseau de tramway, de la rue de Rome vers la place du 4 Septembre, à Marseille (13). Le maître d'ouvrage du projet est la métropole Aix-Marseille-Provence. Le dossier comporte notamment :

- une étude d'impact sur l'environnement incluant une évaluation des incidences Natura 2000 ;
- un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-7 CE relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L122-1 CE, il en a été accusé réception en date du 12 janvier 2026. Conformément à l'article R122-7 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 13 janvier 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 13 janvier 2026 ;
- par courriel du 13 janvier 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). L'avis devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, à savoir le joindre au dossier d'enquête publique ou le mettre à disposition du public dans les conditions fixées par l'article R122-7 CE.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public, et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. Il ne lui est n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**L'avis de la MRAe est un avis simple qui ne préjuge en rien de la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet prise par l'autorité compétente. En application des dispositions de l'article L122-1-1 CE, cette décision prendra en considération le présent avis.**

**Les articles L122-1 CE et R123-8-I-c) CE font obligation au porteur de projet d'apporter une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Cette réponse doit être mise à disposition du public, par voie électronique, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique ou de la participation du public par voie électronique. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe ([ae-avis.paca@developpement-durable.gouv.fr](mailto:ae-avis.paca@developpement-durable.gouv.fr)) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.**

## SYNTHÈSE

Le projet, porté par la métropole Aix-Marseille-Provence (AMP), prévoit l'extension du réseau de tramway de Marseille depuis la rue de Rome jusqu'à la place du 4 Septembre, sur une longueur totale de 2,1 km. Son objectif est d'améliorer l'offre de transports collectif desservant le 7<sup>e</sup> arrondissement et notamment la plage des Catalans.

Le projet s'accompagne de la mise en place d'aménagements favorables aux modes doux et actifs de déplacement (pistes cyclables, circulations piétonnes...) et d'une recomposition des voiries routières.

Le projet est favorable à l'environnement puisqu'il propose une alternative pérenne à l'utilisation de la voiture individuelle, avec un objectif affiché de réduction notable des nuisances générées par le trafic routier sur le cadre de vie et la santé des populations riveraines.

L'étude d'impact présentée est clairement structurée, bien documentée, agrémentée de cartographies, photographies, coupes transversales et tableaux pertinents et clairs. Pour la bonne information du public, certains éléments d'information présents dans les études publiées en annexes mériteraient d'être intégrés dans l'étude d'impact.

S'agissant de la phase travaux, la MRAe recommande de joindre au dossier une analyse des reports du trafic attendus et d'estimer leurs incidences. Elle recommande également d'évaluer l'impact des travaux sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour l'ensemble des secteurs exposés ainsi que pour les établissements sensibles, et de prévoir, si nécessaire, des mesures adaptées.

La MRAe recommande d'intégrer explicitement, dans les mesures de lutte contre le changement climatique, des dispositifs contribuant à limiter les îlots de chaleur urbains.

Enfin, l'insertion paysagère mérite d'être complétée (caractérisation de l'état initial, analyse des incidences et mesures d'intégration paysagères) dans le cadre d'une étude détaillée et spatialisée prenant en compte toutes les composantes du projet et de son environnement urbain.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE</b> .....	<b>2</b>
<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>3</b>
<b>AVIS</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact</b> .....	<b>5</b>
1.1. Contexte et nature du projet.....	5
1.2. Description et périmètre du projet.....	5
1.2.1. Objectifs et descriptif du projet.....	6
1.2.2. Périmètre de projet.....	7
1.3. Procédures.....	7
1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale.....	7
1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public.....	8
1.4. Enjeux identifiés par la MR Ae.....	8
1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact.....	8
1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées.....	8
<b>2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet</b> .....	<b>9</b>
2.1. Phase travaux.....	9
2.1.1. Cadre de vie.....	9
2.1.2. Déblais/remblais.....	9
2.1.3. Déchets.....	10
2.2. Vulnérabilité du projet au changement climatique.....	10
2.3. Mobilités et déplacements.....	10
2.4. Paysage et patrimoine.....	11

# AVIS

## 1. Contexte et objectifs du projet, enjeux environnementaux, qualité de l'étude d'impact

### 1.1. Contexte et nature du projet

Le projet, porté par la métropole Aix-Marseille-Provence (AMP), prévoit l'extension du réseau de tramway de Marseille, depuis la rue de Rome jusqu'à la place du 4 Septembre<sup>1</sup>. Son objectif est d'améliorer l'offre de transports collectifs desservant le 7<sup>e</sup> arrondissement et notamment la plage des Catalans.

La métropole AMP regroupe 92 communes, sur une superficie de 3 148 km<sup>2</sup>. La commune de Marseille est couverte par le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) approuvé le 19 décembre 2019<sup>2</sup> et par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la métropole approuvé le 30 juin 2025<sup>3</sup>.

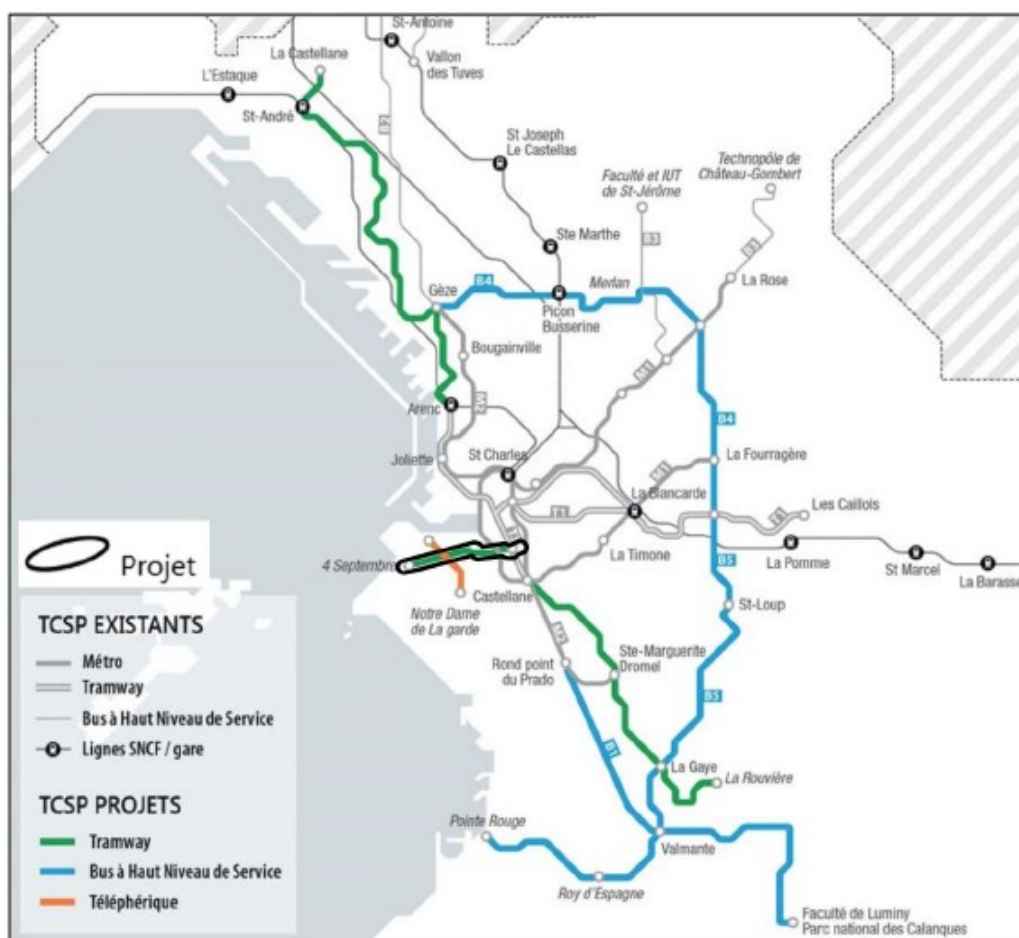


Figure 1: Plan de situation - source : étude d'impact

### 1.2. Description et périmètre du projet

<sup>1</sup> Via le boulevard Peytral, le cours Puget, le boulevard de la Corderie et l'avenue de la Corse.

<sup>2</sup> [Avis MRAe du 25 octobre 2018](#)

<sup>3</sup> [Avis MRAe du 10 octobre 2024](#)

### 1.2.1. Objectifs et descriptif du projet

Le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille vers la place du 4 Septembre fait partie des 16 projets prioritaires du plan d'investissement « Marseille en Grand », initié par l'État en septembre 2021.

Dans le cadre du plan de mobilité de la Métropole 2020-2030, adopté par le conseil de la Métropole le 16 décembre 2021, ce projet s'inscrit, en complément des trois lignes existantes<sup>4</sup> ou en cours d'extension<sup>5</sup>, « dans une démarche plus large de modernisation et d'extension du réseau de tramway marseillais et participe à la réorganisation du réseau, visant à optimiser l'offre de transport sur les différentes lignes du tramway ».

Selon le dossier, « le projet d'extension dans sa globalité comprend la requalification urbaine de façade à façade de l'ensemble des voies empruntées par le tramway afin, d'une part, d'assurer la cohérence d'ensemble et les continuités visuelles, et d'autre part de redonner une place adaptée aux modes actifs (piétons, vélos, trottinettes, etc.) et un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers ».

Le projet prévoit (cf. Figure 2), sur un tracé d'une longueur totale de 2,1 km :

- la réalisation des terrassements préalables ;
- la création de la plateforme et des équipements nécessaires au fonctionnement du tramway : 4 nouvelles stations, un dispositif séparateur entre voirie et plateforme, des bâtiments (locaux techniques, sous-station électrique), une ligne aérienne de contact sur mâts ou ancrage façade;
- la création d'installations annexes : 1 parking souterrain pour une capacité de 220 places et trois pôles d'échanges ;
- la végétalisation de la plateforme comprenant près de 470 arbres conservés ou plantés le long du tracé ;
- la restructuration des voiries existantes et la réalisation de l'ensemble des aménagements d'espace public et d'intermodalité associés (cheminements piétons, voies de circulation, stationnements et espaces verts...);
- la restructuration des réseaux de collecte des eaux de ruissellement et des autres réseaux existants à dévier ou à restituer (gaz, éclairage public...).

L'aménagement du tramway prévoit également l'insertion d'une voie cyclable continue le long du tracé, en lien avec les aménagements existants et futurs. Sur l'ensemble du linéaire, le cheminement des cycles sera dissocié de celui des piétons par un marquage au sol et/ou par un revêtement différent. Des emplacements vélos seront également déployés dans le périmètre d'intervention.

<sup>4</sup> Le réseau de tramway actuel est composé de trois lignes. La ligne T1 : Noailles - Les Caillols, la ligne T2 : La Blancarde – Arenc, et la ligne T3 : Place Castellane – Arenc.

<sup>5</sup> Une extension du réseau de tramway a été mise en service le 7 janvier 2026 entre la Place Castellane et La Gaye au sud, et entre Arenc et Capitaine Gèze au nord.



Figure 2: Plan du projet d'extension - source : étude d'impact

### 1.2.2. Périmètre de projet

Bien que l'aire d'étude de l'étude d'impact soit plus large que le strict tracé de l'extension du tramway et des aménagements connexes, elle ne permet pas une prise en compte correcte de l'ensemble des incidences du projet, notamment en ce qui concerne le report ou le rabattement de trafic depuis ou vers la ligne de tramway. Selon le dossier, le projet « doit permettre une rationalisation du réseau de bus dans le secteur d'influence du tramway ». La MRAe considère que l'aire d'étude retenue mérite d'être précisée, voire élargie, au regard des exigences du Code de l'environnement<sup>6</sup> (CE), sachant qu'elle doit englober l'ensemble du réseau routier concerné par une réorganisation de la trame circulatoire ou une évolution du trafic consécutive à la réalisation du projet.

**La MRAe recommande de justifier le périmètre de projet pris en compte dans l'évaluation environnementale.**

## 1.3. Procédures

### 1.3.1. Soumission à étude d'impact au titre de l'évaluation environnementale

Le projet entre dans le champ de l'évaluation environnementale systématique au titre de la rubrique 7 « Tramways, métros aériens et souterrains, funiculaires ou lignes analogues » du tableau annexe du R122-2 CE en vigueur depuis le 5 juillet 2020.

<sup>6</sup> Le Code de l'environnement (article L 122-1) définit la notion de projet : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ».

### 1.3.2. Procédures d'autorisation identifiées, gouvernance et information du public

Le projet relève des procédures de demandes d'autorisations suivantes : déclaration d'utilité publique du projet et autorisation visée dans la nomenclature eau de l'article R214-3 CE.

La MRAe identifie d'autres autorisations potentielles : demandes de permis de construire, de permis de démolir et au titre du paysage<sup>7</sup>.

### 1.4. Enjeux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du projet, la MRAe identifie les principaux enjeux environnementaux suivants :

- les impacts du projet en phase travaux ;
- la vulnérabilité du projet au changement climatique ;
- la limitation des émissions dans l'air et des risques sanitaires associés ;
- la préservation du paysage et du patrimoine ;
- la préservation de la nature en ville.

Les thématiques en phase d'exploitation liées à la limitation des émissions dans l'air (bruit, rejets atmosphériques), des vibrations et des risques sanitaires associés, à l'impact du projet sur le changement climatique et sur la biodiversité sont traitées convenablement par le dossier et ne seront pas abordées dans la suite de l'avis.

### 1.5. Complétude et lisibilité de l'étude d'impact

Le dossier aborde l'ensemble du contenu réglementaire d'une étude d'impact défini à l'article R122-5 CE et des thématiques attendues pour ce type de projet. L'étude d'impact est clairement structurée, bien documentée, agrémentée de plusieurs cartographies, photographies, coupes transversales et tableaux. Cependant, certains éléments d'information présents dans les études publiées en annexes mériteraient d'être intégrés dans l'étude d'impact afin de gagner en clarté.

L'analyse de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, ainsi que la caractérisation des niveaux d'enjeux, fondée sur des critères explicites, constituent également des approches pertinentes.

### 1.6. Justification des choix, scénario de référence et solutions de substitution envisagées

En termes de déplacements, plusieurs alternatives au projet ont été étudiées (bus à haut niveau de service, trolleybus, métro). Le choix retenu ainsi que le tracé reposent, selon le dossier, sur la combinaison de critères techniques, environnementaux et économiques.

L'étude présente l'analyse multicritère qui a motivé le positionnement et le dimensionnement des stations ainsi que l'implantation des équipements connexes (parkings). Le choix retenu intègre la complémentarité du projet avec les différents modes et maillages de transports existants.

S'agissant de l'insertion du projet, des analyses comparatives des variantes sont synthétisées sous forme de tableaux clairs. Les variantes sont illustrées par des plans ou des projections facilitant l'appréhension des différences entre elles. La variante retenue reprend les critères sur lesquels le choix s'est appuyé.

<sup>7</sup> Article L.350-3 du CE.

Ces diverses analyses, conduites aux diverses échelles requises pour un tel projet, sont correctement argumentées et n'appellent pas de remarque de la part de la MRAe.

## 2. Analyse thématique des incidences et prise en compte de l'environnement par le projet

### 2.1. Phase travaux

#### 2.1.1. Cadre de vie

La démarche éviter-réduire-compenser mérite d'être complétée dans plusieurs domaines afin de limiter les incidences du projet sur l'environnement :

- circulation routière : la phase travaux nécessite des adaptations techniques particulières. Le dossier doit être complété par une évaluation de l'impact des travaux sur la circulation routière et un calendrier détaillé des travaux ;
- bruit : l'étude d'impact identifie les principales sources de bruit liées aux phases du chantier les plus concernées (travaux préparatoires, terrassements et mise en place des équipements) et expose les mesures prises pour les limiter, dont certaines, selon le dossier, ont été demandées au maître d'œuvre. Les itinéraires de déviation vont de fait reporter ces nuisances vers des secteurs actuellement moins exposés et il convient de les prendre en compte également ;
- qualité de l'air : la phase travaux entraînera localement et temporairement des émissions de poussières et de polluants liées aux engins et aux déviations de circulation, le trafic routier restant la principale source d'oxydes d'azote et de particules fines réglementés. L'étude n'analyse pas spécifiquement l'impact des travaux sur les populations vulnérables recensées à proximité du projet (établissements scolaires, de santé, crèches, maisons de retraite...), ce qui limite la possibilité de prévoir des mesures d'atténuation ciblées.

***La MRAe recommande de joindre au dossier une analyse des reports du trafic attendus en phase travaux et d'estimer leurs incidences. Elle recommande également d'évaluer l'impact des travaux sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air pour l'ensemble des secteurs exposés, ainsi que pour les établissements sensibles, et de prévoir, le cas échéant, des mesures adaptées.***

#### 2.1.2. Déblais/remblais

S'agissant des mouvements de matériaux pour l'ensemble du tracé et des aménagements connexes, la MRAe constate qu'aucune évaluation des déblais/remblais n'est intégrée dans le dossier, ni le taux prévu de réutilisation des déblais.

Le dossier n'indique pas la localisation du stockage temporaire des déblais et ne précise pas l'éventuel classement au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement qui relèvent du R511-9 CE.

L'étude d'impact ne quantifie pas les flux de camions liés à la phase de chantier, et ne précise pas les itinéraires qui seront empruntés.

***La MRAe recommande de préciser la future organisation du chantier et les modalités de réalisation des travaux, notamment d'apprécier le nombre de rotations de camions et les lieux de transit de déblais nécessaires, d'évaluer leurs incidences sur l'environnement et de présenter les mesures prévues pour les éviter ou les réduire.***

### 2.1.3. Déchets

La phase travaux du projet, qui comprendra principalement des opérations de terrassement et de génie civil, sera génératrice d'un grand nombre de déchets, de différentes natures<sup>8</sup>.

La MRAe constate l'absence de mesure spécifique<sup>9</sup> en phase travaux pour répondre à cet enjeu. Il serait nécessaire de quantifier, même de façon approximative, les types et quantités de déchets susceptibles d'être générés pendant les phases de chantier et d'exploitation.

L'analyse des impacts environnementaux liés à la gestion des déchets doit également être approfondie. Les risques de pollution des sols, de l'air et des eaux en cas de mauvaise gestion des déchets, ainsi que les nuisances potentielles telles que les envols de déchets ou les odeurs, n'ont pas été étudiés à ce stade et mériteraient d'être intégrés à l'analyse.

**La MRAe recommande d'estimer les quantités de déchets produites par type pendant les phases chantier et de compléter l'analyse des impacts environnementaux du projet en lien avec la production et la gestion des déchets.**

## 2.2. Vulnérabilité du projet au changement climatique

L'augmentation attendue du risque d'inondation en lien avec le changement climatique (notamment en raison d'épisodes de fortes pluies plus fréquents et plus intenses) est abordé dans l'étude d'impact. L'occurrence d'événements climatiques exceptionnels liés à ces épisodes de forte intensité a été prise en compte dans les réflexions concernant l'extension du réseau de tramway de Marseille, depuis la rue de Rome jusqu'à la place du 4 Septembre.

S'agissant des îlots de chaleur urbains, une identification des secteurs les plus sensibles le long du tracé a été réalisée, en vue de concevoir des aménagements de stations offrant une protection contre la chaleur. L'emploi de matériaux à fort albédo (teintes claires) est privilégié et la végétalisation des rues et espaces publics traversés est priorisée afin de limiter les effets d'îlots de chaleur, notamment dans les secteurs les plus exposés.

La gestion durable de l'eau, qui pourrait constituer un levier pertinent pour atténuer localement les effets du réchauffement climatique, est abordée dans le dossier mais pas sous l'angle du changement climatique. Des solutions telles que l'infiltration des eaux pluviales, la création d'aménagements hydrauliques (zones humides urbaines, noues végétalisées, bassins de rétention, fossés paysagers) ou encore la récupération des eaux pour l'entretien d'un couvert végétal, efficace en matière de régulation thermique et de lutte contre les îlots de chaleur urbains, ne sont pas spécifiquement étudiées. La MRAe regrette que de telles mesures n'aient pas été intégrées dans le projet.

**La MRAe recommande d'intégrer explicitement, dans les mesures de lutte contre le changement climatique, des dispositifs contribuant à améliorer la situation actuelle et à limiter les îlots de chaleur urbains.**

## 2.3. Mobilités et déplacements

L'étude de trafic permet une évaluation chiffrée du trafic sur les principaux axes de l'aire d'étude à l'horizon 2030. L'analyse du fonctionnement circulatorio basée sur une étude de trafic détaillée<sup>10</sup> permet une bonne compréhension de la mobilité au niveau de l'aire d'étude : niveaux de trafics et intermodalités.

<sup>8</sup> Déchets inertes (béton, terres excavées, gravats...), déchets non dangereux (plastiques et emballages, palettes, gaines plastiques...) et déchets dangereux (terres contaminées, amiante, enrobés bitumineux avec goudron...)

<sup>9</sup> Procédures de tri à la source sur site, les modalités de stockage temporaire et d'évacuation, les filières prévues pour la valorisation, le recyclage et l'élimination par catégorie de déchets.

<sup>10</sup> Pièce G4 et étude de circulation.

Toutefois, l'année de référence choisie dans l'étude de trafic correspond à l'année de la crise sanitaire (Covid) en 2020, qui est non représentative des conditions de trafic sur les autres années. La MRAe considère qu'il aurait été plus judicieux de choisir 2019 ou 2022.

Selon le dossier, la mise en place de l'extension du réseau de tramway implique une restructuration significative de la trame circulatoire à l'intérieur de l'aire d'étude.

En phase exploitation, l'insertion du tramway dans le tissu urbain entraînera des répercussions sur la circulation automobile et les transports collectifs, notamment lorsqu'elle se traduit par une réduction du nombre de voies de circulation routière et une modification de la configuration et du fonctionnement des carrefours existants traversés.

La mise en place de cette extension a pour objectif de réduire significativement le trafic routier sur les secteurs concernés. S'agissant de la fréquentation prévisionnelle (2030/2040) du tramway, le dossier indique que 47 000 voyageurs par jour sont attendus.

La MRAe constate que l'extension du réseau de tramway de Marseille depuis la rue de Rome jusqu'à la place du 4 Septembre s'accompagne d'une réelle volonté d'encourager et de développer les mobilités douces et actives, à la fois par la création d'itinéraires cyclables mais également par un ensemble de services et d'équipements associés à ces pratiques.

Le stationnement sera également concerné. Parmi les mesures mises en œuvre pour compenser les pertes de stationnement en surface, 320 places de stationnements résidents supplémentaires seront réservées dans les parkings souterrains existants dès la phase chantier. Le dossier indique qu'il est prévu également la réalisation d'un parking souterrain rue du Capitaine Dessemond, d'une capacité d'environ 220 places sur 5 niveaux dont 80 % réservées aux résidents.

## 2.4. Paysage et patrimoine

Le projet s'inscrit dans un environnement urbain dense, caractéristique de l'hypercentre marseillais, où le contexte patrimonial est riche et sensible. Il est situé dans le site patrimonial remarquable de Marseille approuvé le 28 juin 2018. Le tracé du projet étant localisé dans le périmètre de protection de nombreux monuments, il est susceptible de modifier leurs abords et d'en impacter la perception.

La MRAe considère que le projet doit associer des objectifs de préservation des vues historiques, de valorisation du patrimoine local et d'insertion soignée des infrastructures, afin d'enrichir l'identité urbaine, de limiter les impacts visuels des éléments techniques du projet et d'éviter la standardisation du paysage urbain notamment dans les secteurs à forte valeur patrimoniale ou architecturale.

L'état initial de l'environnement (pages 163 et suivantes de l'étude d'impact) dresse un inventaire et une analyse des différentes typologies paysagères rencontrées le long du tracé. Cette analyse est accompagnée d'une cartographie localisant différentes séquences paysagères, chacune illustrée par une photographie et un descriptif.

Selon le dossier, la philosophie globale du projet vise à adapter le tramway à la ville pour respecter son identité urbaine et historique, ainsi que d'étudier au cas par cas les situations pour concilier le projet moderne et le patrimoine.

Les nouvelles voies de tramway seront accompagnées d'aménagements paysagers tels que des arbres d'alignement et une végétation basse. Le projet prévoit en grande partie la conservation et le complément des alignements d'arbres présents (cours Puget, boulevard Corse/Corderie, boulevard Peytral) afin de renforcer l'armature arborée sur ces boulevards.

Pour la MRAe, il manque au dossier une étude paysagère structurée qui rende compte de l'insertion du projet d'extension du tramway en détaillant les mesures prévues pour garantir la qualité de son insertion dans l'espace urbain.

La configuration générale du projet (végétalisation, coloris, matériaux, volumétrie), présentée à l'aide de schémas-types séquentiels, gagnerait à être davantage mise en perspective par rapport aux spécificités urbaines côtoyées par le tracé. Des coupes de détail de façade à façade seraient utiles pour illustrer la nouvelle configuration de l'espace public, l'insertion paysagère du projet en fonction des typologies d'espace traversées et les ambiances nouvelles résultant des aménagements paysagers et de la végétation, préservée ou plantée. Cela concerne particulièrement les sections les plus sensibles du tracé, telles que celles qui traversent la place de la Préfecture, cours Pierre Puget, place de la Corderie, etc.

***La MRAe recommande de compléter l'insertion paysagère du projet (caractérisation de l'état initial, analyse des incidences et mesures d'intégration paysagères) par une étude détaillée et spatialisée prenant en compte toutes les composantes du projet et de son environnement urbain.***