

**ETUDE DE
PROLONGEMENT DU METRO B
DE GERLAND A OULLINS
ET HOPITAUX SUD
PAR PONT SUR LE RHONE**

Février 2006

EXPOSE

Le SYTRAL a fait réaliser dans le cadre du PDU de 1997 une Etude de pont bus reliant Gerland à Oullins.

Le Comité syndical du SYTRAL du 15 Décembre 2005 a approuvé le programme d'études du génie civil et des systèmes pour le prolongement du métro B Gerland - Oullins gare (longueur de 1,7 km), puis Gerland - Oullins centre (longueur 2,5 km).

Les données de l'Etude de 1997 permettent de proposer le **prolongement du métro B à Oullins par un passage supérieur** en lieu et place d'un tunnel sous fluvial.

Le présent Dossier a pour objet de montrer que le coût modéré d'une solution **pont encadré par des ouvrages aériens, ou au sol, ou à faible profondeur** donne la possibilité de réaliser – à dépense et délai de temps similaires – un prolongement du métro jusqu'au Hôpitaux Lyon Sud et Saint-Genis-Laval.

La présence, au centre de la voie métro, de rails de guidage de type chemin de fer classique et le passage aérien peuvent autoriser l'usage de la ligne par des véhicules légers de type tramway ou « métro léger » en sus des rames de métro à roues pneumatiques.

Une alimentation électrique par ligne aérienne pour les tramways devra être ajoutée à celle « 3^{ème} rail » pour le métro.

La différence des hauteurs d'accès aux 2 types de véhicules est résolue par la construction de stations « double longueur », dans lesquelles le quai tramway précède (ou suit) le quai métro.

L'avantage de cette solution mixte est de permettre le prolongement au delà de la ligne de métro par un système sur voirie et autorisant le croisement à niveau des autres circulations.

Les itinéraires pressentis pour ces prolongements sont :

A Gerland :

Par le boulevard Tony Garnier, la place Antonin Perrin et le pont Pasteur, une liaison sur le terminus du tramway T1 au Confluent.

A Saint-Genis-Laval :

Par la rue Ernest Auboyer, la rue de la Paix, la Route de Charly et l'avenue Charles De Gaulle, une liaison vers le centre commercial et le quartier des Basses-Barolles.

RECHERCHES DE TRACES

Tronçon Est (Gerland et rive gauche) – voir page 3

L'étude de 1997 privilégie les itinéraires n° 2 – sur l'avenue Jean Jaurès, impliquant un pont débouchant au nord de l'Yzeron, et n° 3 - sur l'avenue Jean Jaurès et le Quai Fillon, impliquant un pont situé dans le prolongement de la rue Jean Bouin et une rampe d'accès à l'ouvrage dans l'emprise du port à conteneurs.

Tronçon central (Ouvrage de franchissement du Rhône) – voir page 4

L'étude de 1997 explore 5 emplacements possibles mais privilégie :

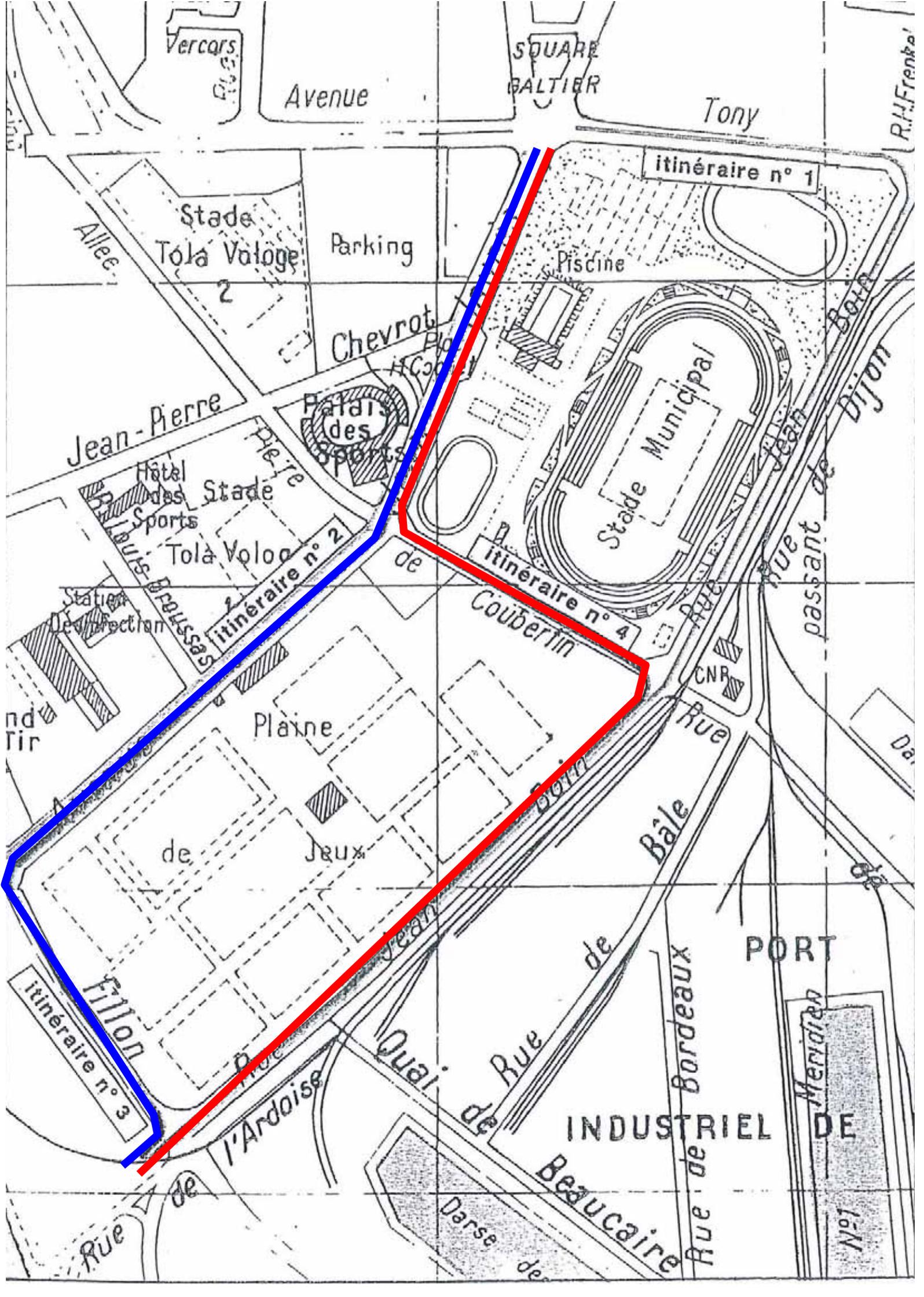
L'emplacement n° 1, dans le prolongement de l'Avenue Jean Jaurès, le moins coûteux, mais peu propice au désenclavement du quartier la Saulaie.

L'emplacement n° 4, arrivant sur l'Impasse de l'Est – aujourd'hui Avenue des Saules, au droit du demi échangeur A7 / La Saulaie, paraît être celui qui correspond le mieux aux différentes contraintes de desserte (Oullins centre et les Hôpitaux sud)

Tronçon Ouest (liaison rapide possible entre Oullins centre et le Pont de la Saulaie) – voir page 5

L'étude de 1997 privilégie :

- L'option 1 débouchant Impasse de l'Est, un site propre dans l'emprise SNCF, traversée de l'Yzeron, rue Gabriel Péri, passage en tunnel sous les voies ferrées rue Edouard Herriot (3^{ème} itinéraire)
- L'option 2 (variante) : pont débouchant sur la rive nord de l'Yzeron, rue Gabriel Péri, passage en tunnel sous les voies ferrées rue Edouard Herriot (pointillé)
- L'option 3 : pont débouchant Impasse de l'Est, ouvrage d'art sur voies SNCF, rue Fleury (4^{ème} itinéraire)



PROPOSITION POUR LE METRO

Tronçon en rive gauche – voir page 7

Ce tronçon est raccordé par une trémie à l'arrière gare du métro « Stade de Gerland ». Il est construit au niveau du sol.

La proposition suppose que les terrains seront en possession du SYTRAL.

Option 1 :

Diagonale directe entre le croisement J.Jaurès / P. de Coubertin et le croisement Q.Fillon / J.Bouin.

Ce trajet, le plus court, nécessite le démantèlement des installations principales de la Plaine de Jeux.

Option 2 :

Diagonale incurvée.

Amorcée place Henri Cochet, cet itinéraire coupe l'Allée Pierre de Coubertin au niveau du sol et passe au sud-est du restaurant l'Argenson (parcelle « Arg ») et des installations principales de la Plaine de Jeux.

Il affecte des terrains de sport d'importance secondaire alignés sur la rue Jean Bouin, et qui seront réorganisés et reliés par un passage piéton souterrain.

Le tracé reste en deçà de la zone d'isolement n° 2 relative aux risques industriels recensée par l'étude de 1997.

Tronçon central

Le franchissement n° 4 privilégié par l'étude de 1997 – pont entre la Rue Jean Bouin et l'Impasse de l'Est – aujourd'hui Avenue des Saules- en rive droite, est retenu.

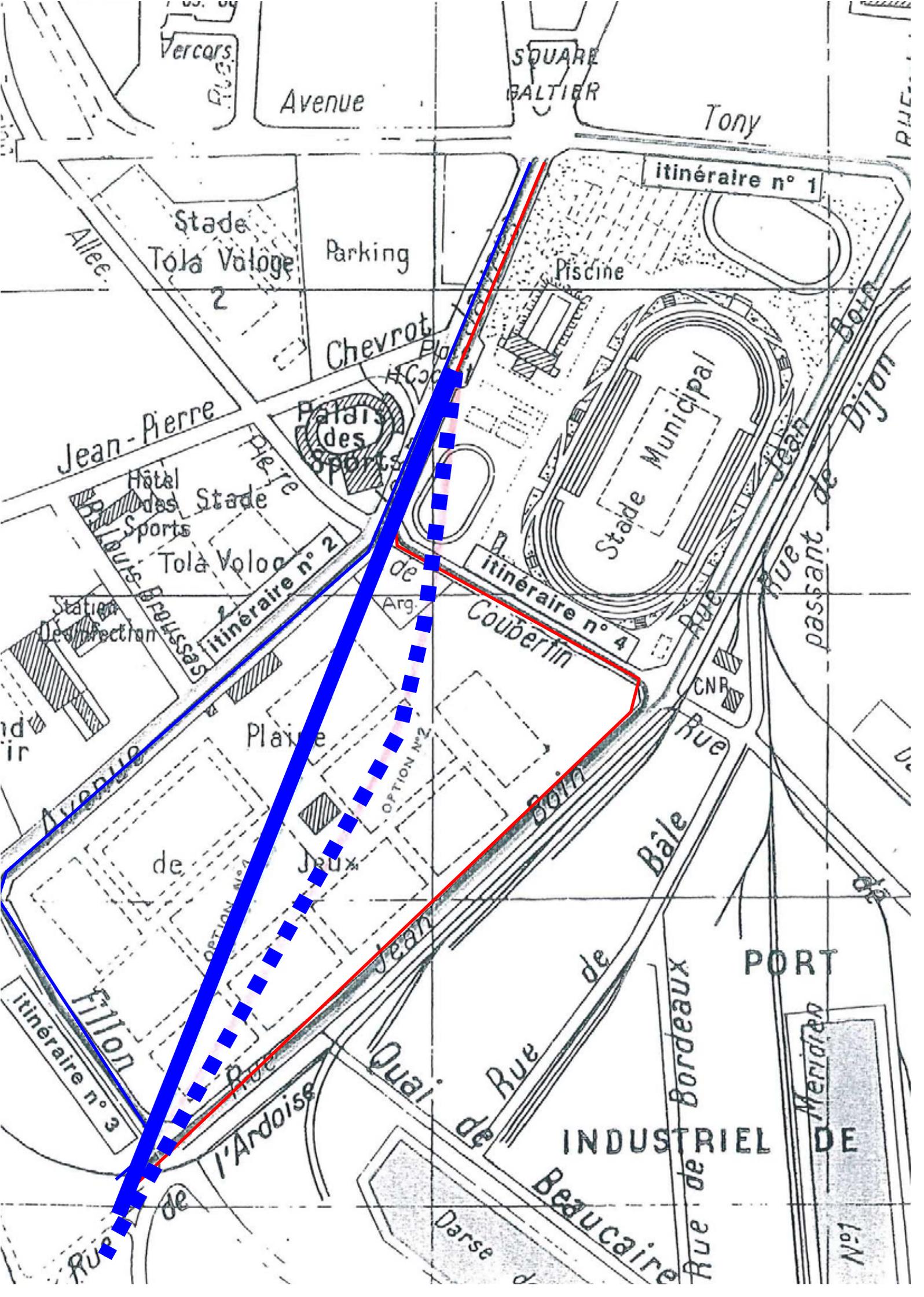
Tronçon Ouest - voir page 8

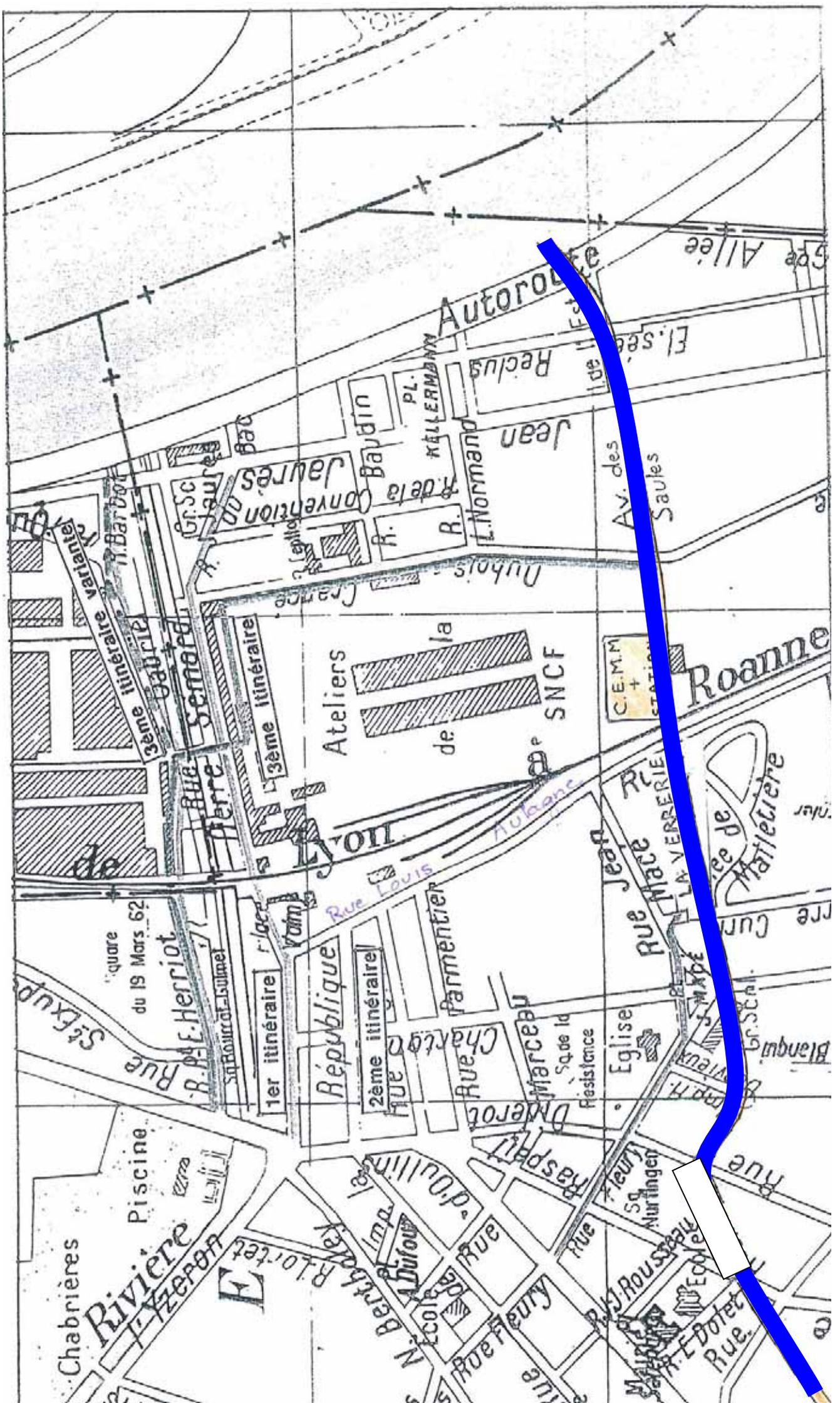
L'option n° 3 (4^{ème} itinéraire), proposant un alignement droit Avenue des Saules, puis franchissement des voies ferrées sur un ouvrage d'art jusqu'au tènement de l'ancienne Verrerie (18 Rue Louis Aulagne) sera retenue.

Le métro passe sur un viaduc au dessus du terre plein central de l'Avenue des Saules, franchissant les rues Jean- Jaurès (Oullins) et Dubois Crancé, les voies ferrées et la rue Louis Aulagne.

La station « Saulaie » et un centre d'échanges multimodal (C.E.M.M.) sont construits entre la rue Dubois Crancé et les voies ferrées.

La rue Louis Aulagne sera ponctuellement élargie sur le terrain SNCF afin de permettre la passage de lignes de bus dans les 2 sens, et reliée à la station de métro par une passerelle au dessus des voies ferrées.





Tronçon Verrerie – Oullins Centre – voir page 10

La Verrerie – 18 rue Louis Aulagne - est construite à la côte d'altitude approximative 166 m dans une carrière creusée dans la cote de Oullins.

A l'extrémité Ouest du tènement, la rue Pierre Curie est à la côte approximative 178 m.

Cet emplacement est donc particulièrement favorable à l'aboutissement du viaduc et à l'amorce d'une section en tranchée.

La rampe de liaison du viaduc à la tranchée occupe l'emplacement du bâtiment situé sur le sud du tènement (surface évaluée = 1.000 m²)

Vers l'ouest de la Verrerie, un alignement de parcelles à faible densité de construction offre une opportunité de tracé facile en direction de l'Hôtel de Ville de Oullins.

La tranchée – Longueur 600 mètres - est réalisée dans les terrains suivants :

- 14 rue Pierre Curie (maison individuelle + jardin)
- 65 rue Charton (maison individuelle + jardin)
- 56 rue Charton (Groupe scolaire Jean Macé)
- 58 rue Charton OU 11 Impasse Dervieux (maison individuelle + jardin)
- 27 rue Diderot (gymnase du Patronage Laïque Oullinois – PLO)
- Parkings publics de surface devant le P.L.O. et de part et d'autre de la rue Diderot
- 43 et 45 rue Raspail (maisons individuelles + jardins)
- 47 et 49 rue Raspail (garage Renault)
- 38,40 et 42 rue Raspail (maisons de ville)
- Jardin public du Prado

La tranchée passe également sous les rues Pierre Curie, Charton, Diderot, Raspail et du Perron.

La station « Oullins - Hôtel de Ville » est positionnée entre les rues Diderot et Raspail, au plus près de cette dernière afin de minimiser les distances d'accès à la Grande Rue (environ 140 m).

La hauteur intérieure de la tranchée est égale à 5 mètres pour permettre de loger la ligne aérienne d'alimentation électrique des tramways.

La tranchée peut être fermée sur toute sa longueur (option A) ou seulement couverte aux intersections de rues (option B) afin de limiter son coût.

Inconvénients :

Le tracé de la tranchée nécessite l'acquisition de 10 propriétés privées et la démolition et reconstruction partielle de 2 bâtiments d'usage public.

Superficie de planchers (évaluation) = 5.000 m².

Une procédure de ZAC semblerait adaptée pour la gestion du développement de ce secteur en liaison avec la présence de la station de métro.

Secteur Oullins Centre/ Hôpitaux sud – voir page 13

Proposition de tracé

Du jardin public du Prado au sud de la Résidence Montmein, un terrain libre de constructions, de longueur 800 m, largeur 40 m à 70 m, altitude 205 à 220 m, est disponible, entre le Boulevard de l'Europe et le fond des parcelles sises côté impair du Chemin du Petit Revoyer.

Sur ce terrain le tracé est au sol, en semi déblai, avec soutènement des terrains si nécessaire.

Une station « Montmein » est construite au pied de l'école maternelle sise Boulevard de l'Europe.

Inconvénient :

Ce tracé exige l'acquisition de terrains privés (superficie évaluée à 8.000 m²) et la démolition d'une maison.

Plus au sud la présence d'un lotissement pavillonnaire de maisons « en bande » - desservi par une impasse à partir du chemin du Petit Revoyer – en limites communale de Oullins et Pierre-Bénite, ainsi que des bâtiments de la faculté de médecine sur le domaine hospitalier, nécessite le percement d'un tunnel (Longueur 350 m).

La hauteur intérieure du tunnel est égale à 5 mètres pour permettre de loger la ligne aérienne d'alimentation électrique des tramways.

Variante :

Le tunnel peut être réalisé en gabarit réduit pour voies imbriquées, le temps nécessaire pour sa traversée étant évalué à 30 secondes environ.

Secteur Hôpitaux Sud (voir page 13)

2 Itinéraires possibles en sortie du tunnel

Itinéraire n° 1 – par le nord et l'ouest du bloc hospitalier principal (dit « pavillon chirurgical ») :

Le tracé est sur remblais à l'emplacement des parcs de stationnement automobile de l'Hôpital, de part et d'autre du Chemin du Grand Revoyer – franchi par un ouvrage d'art.

Ce tracé permet l'accueil d'un centre d'échange multimodal, et d'une arrière gare pour stockage des rames de métro.

Inconvénient : la station de métro – positionnée sur Saint-Genis-Laval - est excentrée par rapport aux bâtiments hospitaliers existants et aux extensions et modernisations prévues sur la partie collinaire.

Itinéraire n° 2 – par l'est du bloc hospitalier principal et au pied de la partie collinaire.

La station de métro est positionnée sur Pierre-Bénite, au droit de la passerelle technique reliant les divers bâtiments hospitaliers.

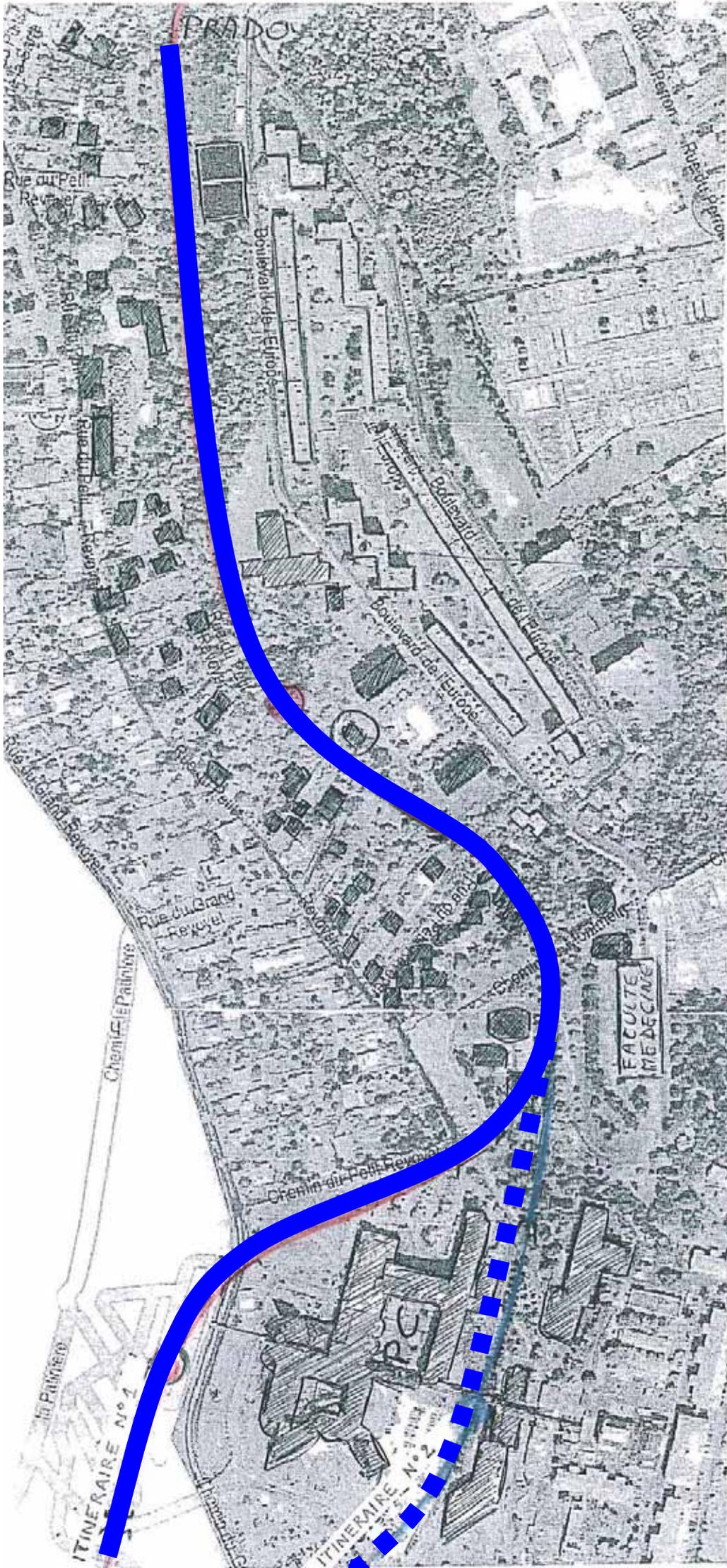
La desserte pédestre est optimisée.

Inconvénients :

Ce tracé implique une refonte plus importante des itinéraires routiers dans l'enceinte de l'hôpital.

L'espace disponible pour un centre d'échange multimodal est restreint.

Le projet peut admettre l'augmentation de la distance entre le centre d'échanges et la station de métro (200 m environ) pour retrouver des espaces suffisants.



HOPITAUX LYON SUD

TUNNEL

MONTMEIN

PRADO

SECTION OULLINS CENTRE (PRADO) - HOPITAUX

Du secteur hospitalier à Saint-Genis-Laval (voir page suivante)

Les itinéraires 1 et 2 du Secteur Hospitalier se rejoignent au point de passage sous le chemin de Pennachy (secteur de La Patinière)

En direction des secteurs habités de St-Genis-Laval, deux options sont possibles.

Option n° 1 : « Les Collonges »

Le tracé proposé utilise la réservation de voirie inscrite au PLU en prolongement vers le nord de la rue Ernest Auboyer, puis franchit par un ouvrage d'art la rue des Collonges.

La station, ainsi que l'arrière gare, sont positionnées après ce passage, au niveau du sol de la rue Ernest Auboyer.

Cette option bénéficie d'un relief propice, nécessitant des remblais et déblais d'importance faible et se compensant, peu d'ouvrages d'art, et de bonnes facilités d'implantation de la station de métro et d'échange avec les lignes de bus.

La prolongation sous la forme tramway ou métro léger en voirie vers les Basses-Barolles – par la rue de la Paix prolongée et la route de Charly élargie (ces aménagements sont inscrits au PLU) – est facilitée. (voir page 16)

Option n° 2 : « Centre »

Le tracé franchit la rue Darcieux et le chemin de Chazelle sur un viaduc en rampe. Le tracé final est en tunnel sous le centre ville de St-Genis (L = 300 m) avec station terminale sous les places Joffre et Jaboulay.

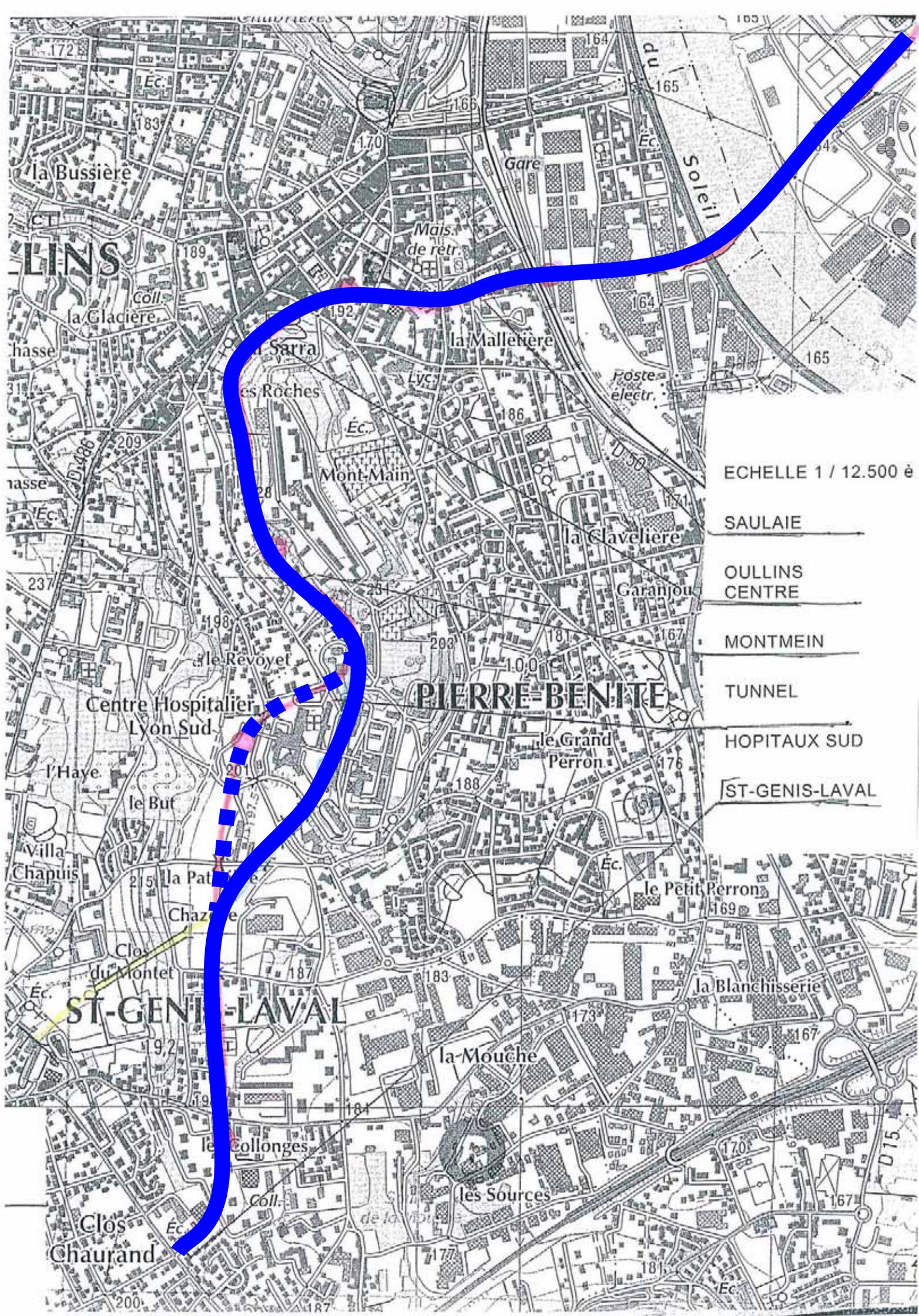
Inconvénients :

Cette option nécessite un ouvrage d'art pour limiter la pente d'accès, ainsi qu'un tunnel et une station terminale souterraine.

La création d'une arrière gare et de tout prolongement exige le prolongement de ce tunnel.

En outre le rabattement des bus est gêné par les difficultés de circulation sur les voiries convergent vers le vieux centre de St-Genis-Laval

Cette option ne sera pas retenue.



ECHELLE 1 / 12.500 è

SAULAIE

OULLINS
CENTRE

MONTMEIN

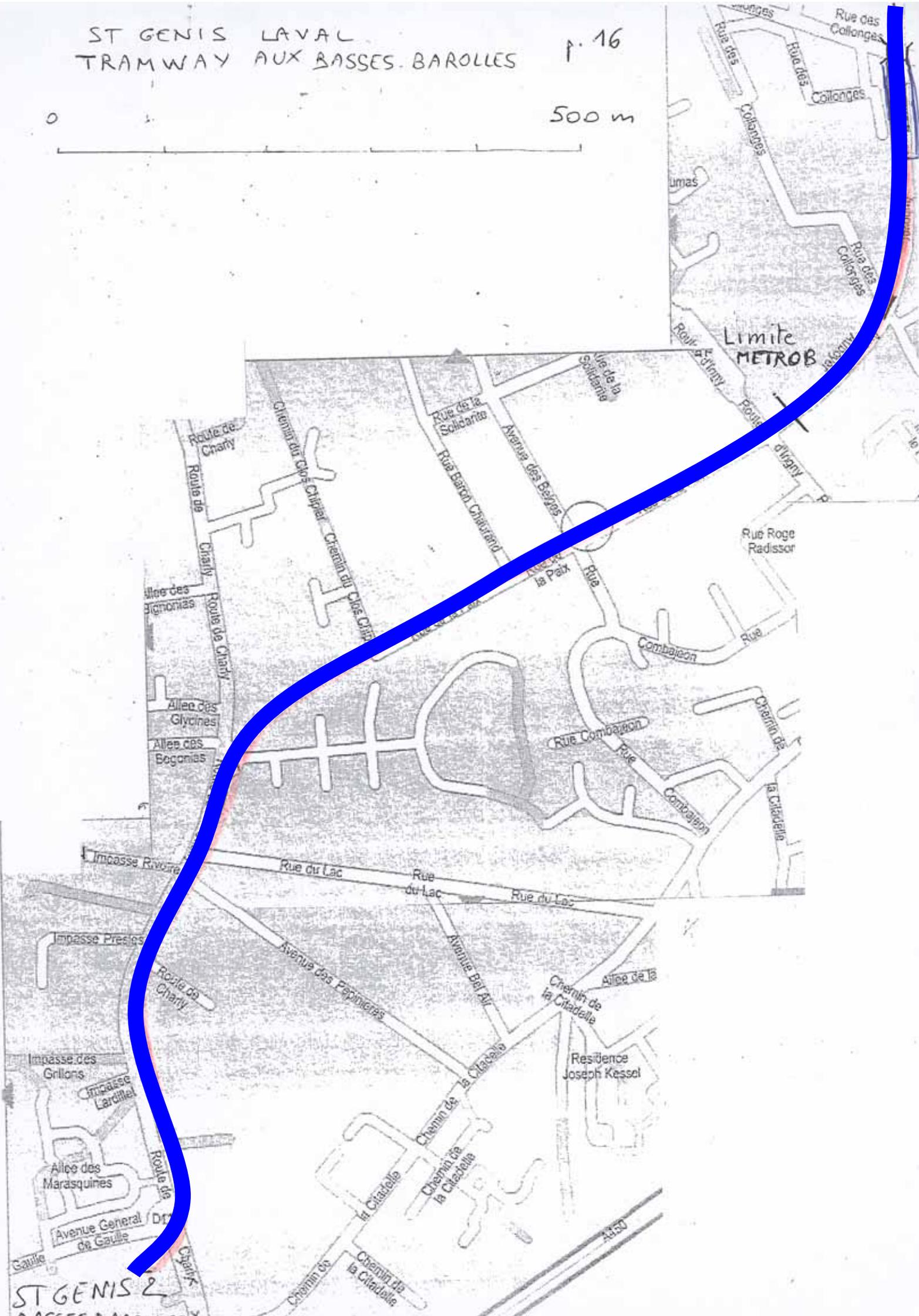
TUNNEL

HOPITAUX SUD

ST-GENIS-LAVAL

ST GENIS LAVAL
TRAMWAY AUX BASSES BAROLLES

500 m



Limite
METROB

ST GENIS 2
BASSES BAROLLES

EVALUATION ECONOMIQUE DU GENIE CIVIL

Le coût d'investissement est calculé à partir de l'étude de 1997 (page 37 et suivantes), dont les prix en Francs HT valeur janvier 1992 sont actualisés à Janvier 2006 et convertis en Euros HT.

(Note : L'étude de 1997 évalue les coûts globaux du pont bus et des aménagements connexes dans une fourchette de 25 à 30 millions euros HT. Valeur 01/2006)

	Valeur 01/1992 Francs HT	Valeur 01/2006 Euros HT
1/ Pont en béton précontraint 12,50 m x 340 m (4 travées) y compris aléas et divers 12%	44 700 000	10 225 000
2/ Viaduc d'accès rive gauche pour franchissement du port de conteneurs 180 m + rampe 60 m total compris aléas et divers 10 %	10 400 000	3 925 000
3/ aménagements au sol en rive gauche (fond de forme et plate-forme béton) 10.000 m ² x 200 €/m ² compris aléas et divers		2 000 000
4/ Trémie de sortie du métro « Stade de Gerland » compris aléas et divers		3 000 000
5/ Viaduc Saulaie de la rive droite à La Verrerie		
• Tablier dalle de béton précontraint 8 m x 460 m = 3 680 m ² (portées : 20 m) X 2.500 €/m ²		9 200 000
• Rampe « Verrerie » (180 m)		900 000
• Plate forme béton 8 m x 180 = 1.440 m ² X 200 €/m ² Aléas et divers		288 000 1 012 000
	TOTAL	11 400 000

Valeur 01/1992
Francs HT

Valeur 01/2006
Euros HT

6/ Tranchée de La Verrerie au jardin du Prado

Option A – tranchée fermée

Fouille : 10 x 8 x 600 m =	48 000 m ³	
Sur-largeur station : 10 x 8 x 100 m =	8 000 m ³	
Total =	56 000 m ³	
x 55 €/m ³ =		3 080 000
Etalement paroi berlinoise		
8 x 610 m x 2 = 9.760 m ²		
x 150 €/m ² =		1 464 000
Cadre béton		
(10 + 10 + 5 + 5) x 0,5 x 600 m	= 9.000 m ³	
Supplément station : plancher , parois et couverture		
2.500 m ² x 0,5 m	= 1.250 m ³	
Total	10.250 m ³	
X 650 €/m ³ =		6 662 000
Aléas et divers (16 %)		1 794 000
	TOTAL	13 000 000

Option B – tranchée ouverte

Fouille : 10 x 6 x 600 m =	36 000 m ³	
Sur-largeur station : 10 x 6 x 100 m =	<u>6 000 m³</u>	
Total =	42 000 m ³	
x 55 €/m ³ =		2 310 000
Etalement paroi berlinoise		
6 x 610 m x 2 = 7 320 m ²	x 150 €/m ² =	1 098 000
Cadre béton		
(10 + 5 + 5) x 0,5 x 600 m	= 6.000 m ³	
Supplément station plancher, parois, couverture		
2 500 m ² x 0,5 m	= <u>1 250 m³</u>	
Total	7 250 m ³	
X 650 €/m ³ =		4 712 500
Franchissement des rues		
Dalle béton précontraint 10 m x 15 x 6 = 900 m ²		
X 1 500 €/m ² =		1 350 000
	Aléas et divers (16 %)	1 529 500
	TOTAL	11 000 000
7/ Expropriations et démolitions		
5.000 m ² x 2.000 €/m ² =		10 000 000
8/ Centre d'échanges multimodal lié à la		
station métro La Saulaie entre la		
rue Dubois Crancé et les voies ferrées		
Voiries : 20.000 m ² x 200 €/m ² =		4 000 000
Bâtiment (gros oeuvre) : 2.500 m ²		
x 1.000 €/m ² =		2 500 000
Aléas et divers		500 000
	TOTAL	6 500 000
	ETUDES	4 950 000

TOTAL GENIE CIVIL Gerland Oullins Centre Option A (2,6 km)	65 000 000
Total option B (tranchée ouverte) = 63 000 000	

V2

9/ Secteur Oullins Centre / Hôpitaux Sud

Achat des terrains

$$800 \text{ m} \times 10 = 8\,000 \text{ m}^2 \times 300 \text{ €/m}^3 =$$

2 400 0009/A – Hypothèse rocher :

En l'absence de données sur la géologie du secteur, l'estimation est basée sur une fouille en rocher, hypothèse confortée par la position de l'école maternelle de Montmein (boulevard de l'Europe) construite sur un éperon rocheux.

Fouille au brise roche hydraulique

$$8 \times 5 \times (800 + 350 \text{ m}) = 42\,000 \text{ m}^3$$

$$\times 500 \text{ €/m}^3 =$$

21 000 000

Aléas et divers (11 %)

2 600 000

TOTAL

23 600 0009/B – Hypothèse terrain normal :

Le tunnel est creusé en tranchée à ciel ouvert, au gabarit similaire voie unique.

Fouille (8 x 5 x 800) + (15 x 6 x 350) = 63 500 m³

$$\times 55 \text{ €/m}^3$$

3 492 500

Etalement berlinoise (5 x 800) + (15 x 350 x 2) = 14 500 m²

$$\times 150 \text{ €/m}^2$$

2 175 000

Cadre béton tronçon air libre (10 + 5) x 0,5 x 800 = 6 000 m³

Cadre béton tunnel (5 + 5 + 5 + 5) x 0,5 x 350 =

3 500 m³

TOTAL

9 500 m³

$$\times 650 \text{ €/m}^3$$

6 175 000

Aléas et divers (11 %)

1 357 500

TOTAL

13 200 000

V2

10/ Secteur Hôpitaux / Rue Ernest Auboyer

Déblais et remblais : $20 \times 2,5 \times 1\,600 = 80.000 \text{ m}^3$ X 35 €/m ³ =	2 800 000
Dalle béton précontraint pour 6 passages supérieurs $8 \text{ m} \times 10 \text{ m} \times 6 = 480 \text{ m}^2$ x 1.500 €/m ² =	720 000
Culées : $10 \text{ m} \times 5 \text{ m} \times 1 \text{ m} \times 12 = 600 \text{ m}^3$ X 650 €/m ³ =	390.000
Plate-forme béton : $8 \text{ m} \times 1\,600 = 12.800 \text{ m}^2$ Voiries pour centre d'échange multimodal : 5.000 m ² Total = 17.000 m ² X 200 €/m ² =	3 400 000
Aléas et divers (9 %)	690 000
TOTAL	8 000 000
ETUDES	3 000 000

TOTAL GENIE CIVIL Oullins Centre - St-Genis-Laval Hypothèse 9/A (2,7 km)	37 000 000
Total Hypothèse 9/B (terrain normal) =	26 600 000

V2

COÛT DES SYSTEMES

L'évaluation publiée par le SYTRAL dans son communiqué de presse du 15 Décembre 2005 est :

De Gerland à Oullins centre (2,5 km)	81 000 000 €
--------------------------------------	--------------

Ce qui, par extrapolation donnerait un coût

De Gerland à St-Genis-Laval (5,3 km)	160 000 000 €
--------------------------------------	----------------------

Cette enveloppe englobe l'ensemble des installations nécessaires au roulement (voies, alimentation électrique, signalisations), et les corps d'état secondaires bâtiments des stations et des centres d'échanges multimodaux.

Ce chiffre moyen de 30,18 M€ par kilomètre semble néanmoins **surévalué**.

En 2006, le coût d'établissement total d'une ligne de tramway sur un site dégagé (type LEA T3) ressort à **12,5 M€/km**, et le coût d'une ligne sur voirie ne dépasse qu'exceptionnellement 30 M€/km (incluant le matériel roulant et les centres de maintenance).

Il semble en conséquence qu'une fois le génie civil exécuté, l'équipement complet de la ligne préconisée avoisinerait 100 M€ pour 5,3 km (hors matériel roulant).

REORGANISATION DU RESEAU DE BUS (proposition)

1/ La station de métro « Saulaie » est le point d'échange avec les lignes desservant l'Ouest, via le pont d'Oullins (ex. ligne 14)

Ces lignes utiliseront la rue Louis Aulagne élargie et marqueront un arrêt au droit de la station accessible par une passerelle piéton longeant le viaduc du métro.

Les lignes desservant Pierre-Bénite seront rabattues sur le centre d'échanges installé entre les voies ferrées et la rue Dubois Crancé ou fusionnées avec les lignes précédentes.

2/ Les stations de métro « Hôpitaux Lyon-Sud » et « St-Genis-Les Collonges » sont points d'échanges avec les lignes desservant les secteurs au sud et à l'ouest du centre de Oullins.

3/ La station de métro « Oullins – Hôtel de Ville » est destinée prioritairement à la desserte piétonne directe.

Il convient de limiter le nombre de bus obligés d'emprunter la Grande Rue de Oullins et soumis aux encombrements de celle-ci, sources de dysfonctionnements et de baisse de productivité.

Synthèse du Comité Syndical du 15/12/2005 (extraits)

2/ Prolongement du métro ligne B à Oullins. Définition du programme et lancement de l'opération

Des études préalables menées en 2004 et 2005 ont permis de confirmer la faisabilité technique de l'opération et de fiabiliser les coûts.

LE TRACE DU PROLONGEMENT :

Les études préalables ont porté sur un prolongement d'une longueur prévisionnelle de 1,7 km environ, qui comprend 1 station (Oullins Gare) et une arrière gare pour le remisage des rames (estimation de 25.000 voyageurs / jour, dont environ 12.000 nouveaux clients sur le réseau).

Un prolongement de 2,5 km de long environ, comportant une station supplémentaire (Oullins Centre) a également été étudié (estimation de 16.500 voyageurs / jours supplémentaires dont 5.000 nouveaux clients).

La traversée du Rhône pourra se faire en tunnelier ou en ouvrage.

A la station Oullins Gare, il est prévu de réaliser un pôle multimodal avec la gare SNCF, et qui comprendra également une gare bus et un parc relais.

ENVELOPPE FINANCIERE :

	Oullins Gare	Oullins Centre
Génie Civil	102 M€	162 M€
Systèmes	42 M€	81 M€
Matériel roulant	50 M€	81 M€
TOTAL	194 M€	324 M€

Le surcoût qu'il conviendrait d'ajouter à ces montants pour une automatisation intégrale de la ligne est évalué 60 M€. Le coût d'acquisition du matériel roulant nécessaire pour répondre à l'augmentation de la demande (hors prolongement) des lignes A, B et D est estimé aujourd'hui à 50 M€.

PLANNING DES ETUDES

- 1^{er} semestre 2006 :
 - Concertation auprès du public ;
 - Consultation des maîtrises d'œuvre ;
- 2^{ème} semestre 2007 :
 - Validation des études d'AVP par le Comité Syndical ;
- Fin 2008 :
 - Enquête d'utilité publique ;
- 1^{er} semestre 2009 :
 - Déclaration de projet et autorisation de signer les contrats de travaux ;
- 2^{ème} semestre 2013 :
 - Mise en service

Le Comité Syndical approuve le programme d'études suivant :

- Etudes de génie civil pour la réalisation du métro à Oullins Gare et son prolongement vers Oullins Centre,
- Etudes des systèmes de la ligne B en configuration de reconduction des systèmes existants et compatibilité avec une évolution vers un pilotage automatique intégral ;
- Etudes d'acquisition du matériel roulant pour les seuls besoins du prolongement de la ligne B ou pour accroître la capacité du métro ;

Et, au titre de l'article L.300.2 du Code de l'Urbanisme, la concertation préalable de l'opération du prolongement de la ligne B du métro.