

LE CALENDRIER DU PROJET

2007
2008

Travaux préparatoires.
Démarrage des travaux de génie civil sur les sites d'Aubervilliers (puits du Canal et nouvelle station) et de Porte de la Chapelle (puits de l'Échangeur).

2009

Démarrage des travaux de réalisation du nouvel accès Porte de la Chapelle et des puits Victor Hugo et Valmy. Montage du tunnelier.

2010

Creusement du tunnel du puits du Canal à Porte de la Chapelle.

2011

Creusement du tunnel du puits du Canal au puits Valmy. Fin des travaux de génie civil, début des travaux d'aménagement et d'équipement dans la station et dans le tunnel.

2012

Poursuite des travaux d'aménagement et d'équipement. Essais pour la mise en service de la station Front Populaire.

toute l'info sur le prolongement
www.la12enchemin.fr

ZOOM SUR LES CHANTIERS



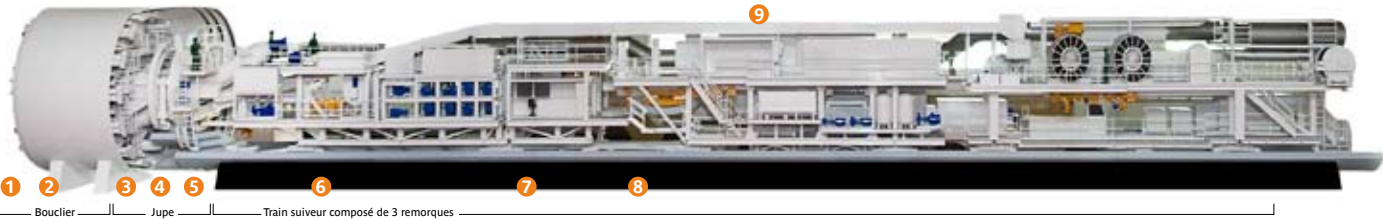
Le tunnelier Élodie

Une véritable usine à 20 mètres de profondeur. Introduit sous terre au puits du Canal à Aubervilliers, le tunnelier a d'abord creusé le tunnel en direction de Porte de la Chapelle. Dans une seconde étape il a été réintroduit au même endroit (puits du Canal) mais pour cette fois-ci forer le tunnel en direction de la Mairie d'Aubervilliers.

L'emploi d'un tunnelier permet d'éviter les travaux de creusement réalisés à ciel ouvert, l'encombrement de surface, et de réduire au maximum les nuisances dans les quartiers traversés.



- 1 Roue de coupe, partie rotative qui creuse la paroi grâce à des molettes et couteaux en acier durci
- 2 Chambre d'abattage où est provisoirement confiné puis évacué le déblai
- 3 Dispositif de poussée par vérins pour la progression du tunnelier
- 4 Dispositif d'érection et d'assemblage des voussoirs constituant les anneaux du tunnel

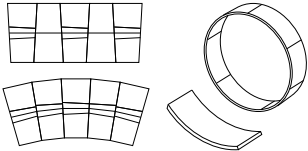
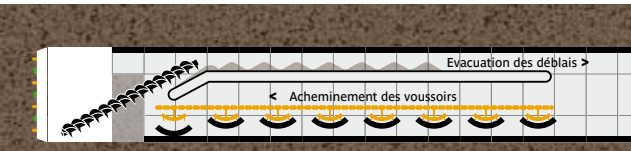


- 5 Articulation comportant un joint étanche pour autoriser les courbes dans la géométrie du forage
- 6 Cuve et pompes de transfert du mortier
- 7 Cabine de pilotage
- 8 Alimentateur à voussoirs
- 9 Convoyeur à bande d'évacuation du déblai

1400 tonnes et 82 mètres de long

En s'appuyant sur les anneaux de tunnel déjà posés, les vérins du bouclier exercent la pression nécessaire au forage. Le déblai excavé, mélangé d'additifs, est confiné sous pression dans la chambre d'abattage. Il est ensuite évacué grâce à une vis sans fin vers le train suiveur.

Ce dernier achemine dans le même temps les voussoirs jusqu'à un érecteur qui les met en place et les assemble pour former un nouvel anneau. L'injection de mortier entre les anneaux et la paroi creusée consolide l'ouvrage.



Le tunnelier construit le tunnel au fur et à mesure de son avancée. Il pose des voussoirs qui forment les anneaux de soutènement de la paroi creusée.

5 voussoirs et 2 clés font un anneau de tunnel. Les voussoirs en forme de trapèze sont assemblés pour former un anneau qui est fermé par deux clés. Grâce à leurs bords non parallèles, les anneaux permettent, en jouant sur la position des clés, de revêtir les courbes du tunnel.

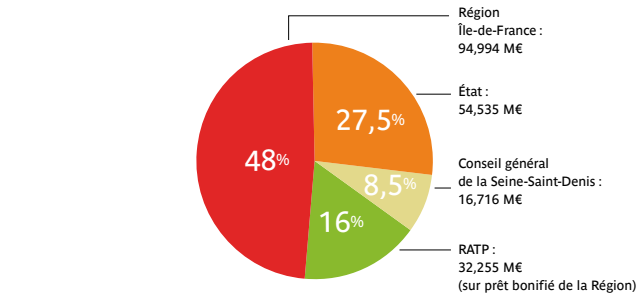
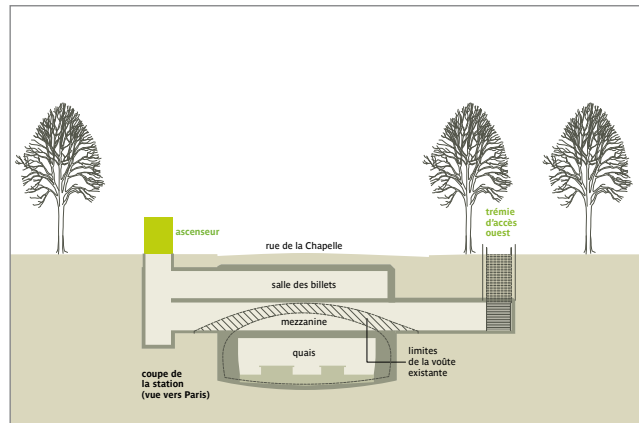
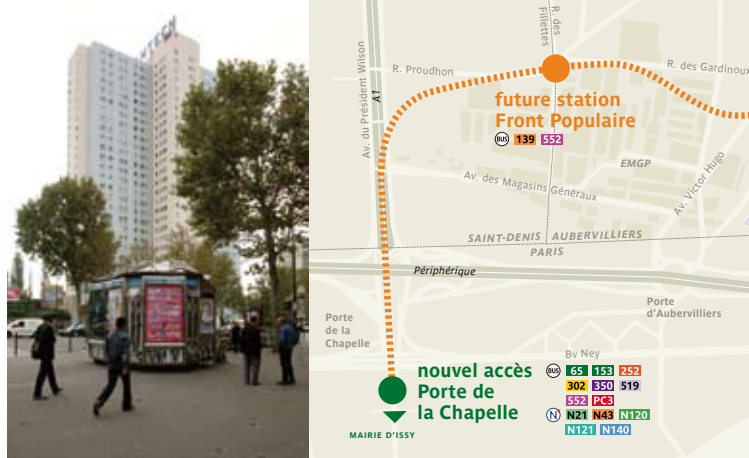
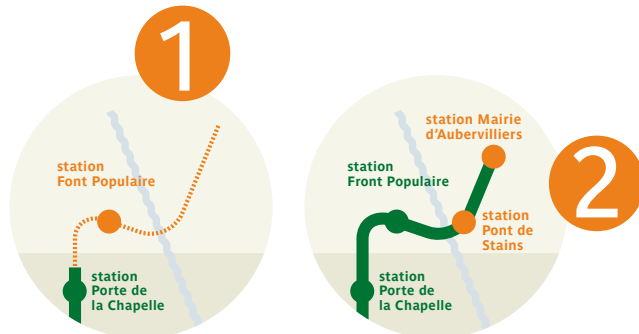


M 12 PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE PORTE DE LA CHAPELLE À MAIRIE D'AUBERVILLIERS

LE PROJET EN POCHE

La 12 est en chemin





Du nouveau dans le nord-est parisien

Saviez-vous que la station Porte de la Chapelle était le terminus de la ligne 12 depuis 1916 ? Aujourd'hui, le métro franchit le périphérique et arrive dans le nord-est parisien. L'objectif : mettre le centre d'Aubervilliers à moins de 10 min de Paris.

Un grand pas en avant pour les 330 000 habitants et les actifs des milliers d'entreprises du secteur : plus de facilité de déplacement, moins de temps passé dans les transports et plus de confort au quotidien.

La 12 en 2 étapes

L'année 2012 marque la première étape de ce grand projet avec au programme la réalisation de l'ensemble du tunnel, la construction de la station Front Populaire et d'un accès supplémentaire à la Porte de la Chapelle.

Une deuxième étape est d'ores et déjà inscrite au Contrat de Projets État-Région 2007-2013. Elle permettra la construction de deux autres stations du prolongement : Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers, qui deviendra le terminus de la ligne 12.



Le grand rendez-vous de 2012

Un tunnel de 3,8 km, une nouvelle station, un nouvel accès : ce sont les trois réalisations-phares de la première étape du prolongement. Fin 2012, le tunnel sera creusé jusqu'à La Courneuve, la station Front Populaire sera installée sur une place toute neuve (la place du Front Populaire) au cœur de nouveaux quartiers d'habitations et toute proche des nombreuses entreprises du secteur, notamment les Magasins Généraux.

Sans oublier les voyageurs de la Porte de la Chapelle qui disposeront d'un nouvel accès avec ascenseur au sud de leur quartier.



La station Front Populaire

Construite sous une verrière qui baigne de lumière le volume principal occupé par la salle des billets, la station Front Populaire est résolument contemporaine et conçue pour le confort des 15 000 voyageurs attendus par jour. Elle dispose de quatre accès. Trois d'entre-eux se composent d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique. Le quatrième accès est un ascenseur qui dessert directement la salle des billets puis les quais.

Cette nouvelle station se situera au centre de la grande place du Front Populaire, espace urbain en création qui desservira un quartier très animé, doté de nombreux logements, de lieux de travail, d'études et loisirs.



Un nouvel accès à Porte de la Chapelle

À Paris aussi, le prolongement de la ligne 12 porte ses fruits : un nouvel accès est créé au niveau des n° 84-86 de la rue de la Chapelle pour mieux desservir le sud du quartier. Ce nouvel accès est composé de deux escaliers fixes et d'un ascenseur permettant d'accéder à la salle des billets ou directement aux quais.

La création de ce nouvel accès a engendré la construction d'une mezzanine afin d'accueillir la salle des billets et la zone de contrôle des titres de transport.



Qui fait avancer la 12 ?

L'État, la Région Île-de-France, le Conseil général de Seine-Saint-Denis et la RATP financent le prolongement de la ligne 12.

Autorité organisatrice des transports en Île-de-France, le STIF fédère l'ensemble des partenaires du projet et veille au respect des engagements du Contrat de Projets État-Région.

La RATP, à qui le STIF a confié la maîtrise d'ouvrage du projet assume les responsabilités techniques des travaux.

