

Bezoek aan de bouw van de metrolijn 17 van de Grand Paris Express,

le-net Mechelen nodigde geïnteresseerden uit om, naast een kort bezoek aan lichtstad Parijs, even mee achter de schermen te gaan kijken van wat vandaag bestempeld wordt als de grootste Europese werf inzake mobiliteitsverbetering van een stad: 200 km nieuwe metrolijnen, voor 90% ondergronds met de techniek van de tunnelboormachine en 68 nieuwe ondergrondse stations. Dit moet in 2030 leiden tot een verdubbeling van de transportcapaciteit. Een verslagje van 3 boeiende dagen.

Vrijdag 29 oktober. Met miezerig weer maar in opperbeste stemming vertrok een groep van 9, ingenieurs sommigen met partner, met de Thalys in Brussel-Zuid naar Paris-Nord. Daar wachtte onze gastheer ons op, Alex Laureys, hoofdprojectleider civiele werken voor BAM in de tijdelijke handelsvereniging 'Avenir Ligne 17' (Demathieu-Bard, Implenia, BAM en Pizzarotti). Er werd intrek genomen in Hotel Whistler, een locatie die helemaal naar het thema "trein" was ingericht, tot zelfs de kamers in de stijl van een coupé!

Het openbaar vervoer in Parijs is, zoals in vele andere steden, hectisch. Met enige rek kwamen we aan op de werf. De burelen bestonden uit keurig gestapelde werfcontainers, met bovenop een terras met een fantastisch uitzicht op de oude Luchthaven, nu museum. Na een boeiende uiteenzetting over de werken van de Grand Paris Express, het belang van lijn 17 en de bijdrage van BAM daaraan. Met de nodige veiligheidsuitrusting trokken we daarna op werfbezoek.



Een werf in Frankrijk is een goed geoliede machine op zich, met een zeer strikte organisatie en reglementering. Mij viel de aanwezigheid van metalen geprefabriceerde stutten en trappen en de betonnen werfvloeren op. Overal zag je werklieden druk in de weer op meerdere etages, in verschillende fases van de constructie.

Na een lunch bezochten we dan het tegenover liggende Musée de l'Air et de l'Espace. De gids voerde ons met haar boeiend verhaal over ballonnen en tweedekkers mee door de lucht, dan naar de Concorde en nog verder, de ruimte in. Veel te kort want we werden al verwacht op het volgende onderdeel van het werfbezoek, de tunnel.



De lange betonnen tunnel bleek zeer goed verlicht en verlucht, met op vaste intervallen een ontsnappingsroute én een overlevingscabine voor 10 personen in noodgevallen. De tunnelboormachine was net dan in dringend onderhoud, waarbij de graaftanden vervangen werden wegens de hardere dan te verwachte ondergrond.

Er werd die dag veel gevraagd van onze voeten dus waren we blij dat, na een korte hotelpauze, we konden aanzitten in een pittoresk restaurant in de buurt van “Les Marais” in “Le Vinaigrier”. Later werd er nog uitvoerig nagepraat met Alex in “La Maison Blanche.”

De twee volgende dagen bezochten we dan Parijs alsof we gewone toeristen waren en lieten de zon schijnen in een glas wijn, want het weer had enkel water voor ons in petto.

Zaterdag 30 oktober: Bezoek aan de Arc de Triomphe met, op het dak, een uitgeregend uitzicht op Parijs. Eten in een typisch Parijs café “Le Coq d’Or”, met Noord-Afrikaanse specialiteiten, op de weg naar de vlooienmarkt Saint Ouen. Veel foto’s genomen, het enige wat ik naar huis mócht nemen. Ik kon de vintage go-cart voor de kleinkinderen toch niet meedragen op het daaropvolgend bezoek aan de “Catacombes de Paris”. Een bedelaar-muzikant met een veel te laag hangende broek op de metro verder, gingen we vis eten nabij de Champ Elysée in “La Lorraine”. Ongemeen lekker én gezond.

Zondag 31 oktober: Na La-ang aanschuiven, een geleid bezoek in de prachtig gedecoreerde l’Opera Garnier kunnen meemaken. Dan weerom vis ín veel wijn bij “La Maison Le Gourmet”.



Dat gaf voldoende stabiliteit voor een virtueel tochtje met de "Flyview 360" boven de Parijse daken. Nog één toertje door de Galeries Lafayette met zijn Art Nouveau. En een niet-virtuele escapade, kort en winderig, naar het dak.

Dan inpakken en wegwezen en met de Thalys terug naar Brussel.

Tot een volgende afspraak.