

L'ART DES SENTIERS MÉTROPOLITAINS

Athènes Avignon
Bordeaux Boston Charleroi
Cologne Istanbul Milan
Marseille Liège Londres
Toulon Paris Tunis

Exposition
du 11 juillet au 11 octobre 2020
Dossier de presse



L'INVENTION DES SENTIERS MÉTROPOLITAINS

Les sentiers métropolitains sont des aménagements urbains qui permettent l'émergence de nouveaux liens, de nouveaux usages et de nouvelles histoires.

Un architecte organisant des pique-niques périurbains à Bordeaux; un artiste proposant des treks dans la périphérie de Cologne; une commissaire d'exposition ouvrant un inventaire patrimonial dans un Algeco des quartiers Nord de Marseille... Toutes ces initiatives fourmillent dans les années 2000 et gagnent en visibilité avec le sentier de Grande Randonnée GR2013 et ses partenaires institutionnels. Ce premier «sentier métropolitain» officiel, homologué et balisé, rassemble plusieurs collectifs constitués, popularise cette pratique sociale émergente et inspire la création d'autres sentiers en France et dans le monde.

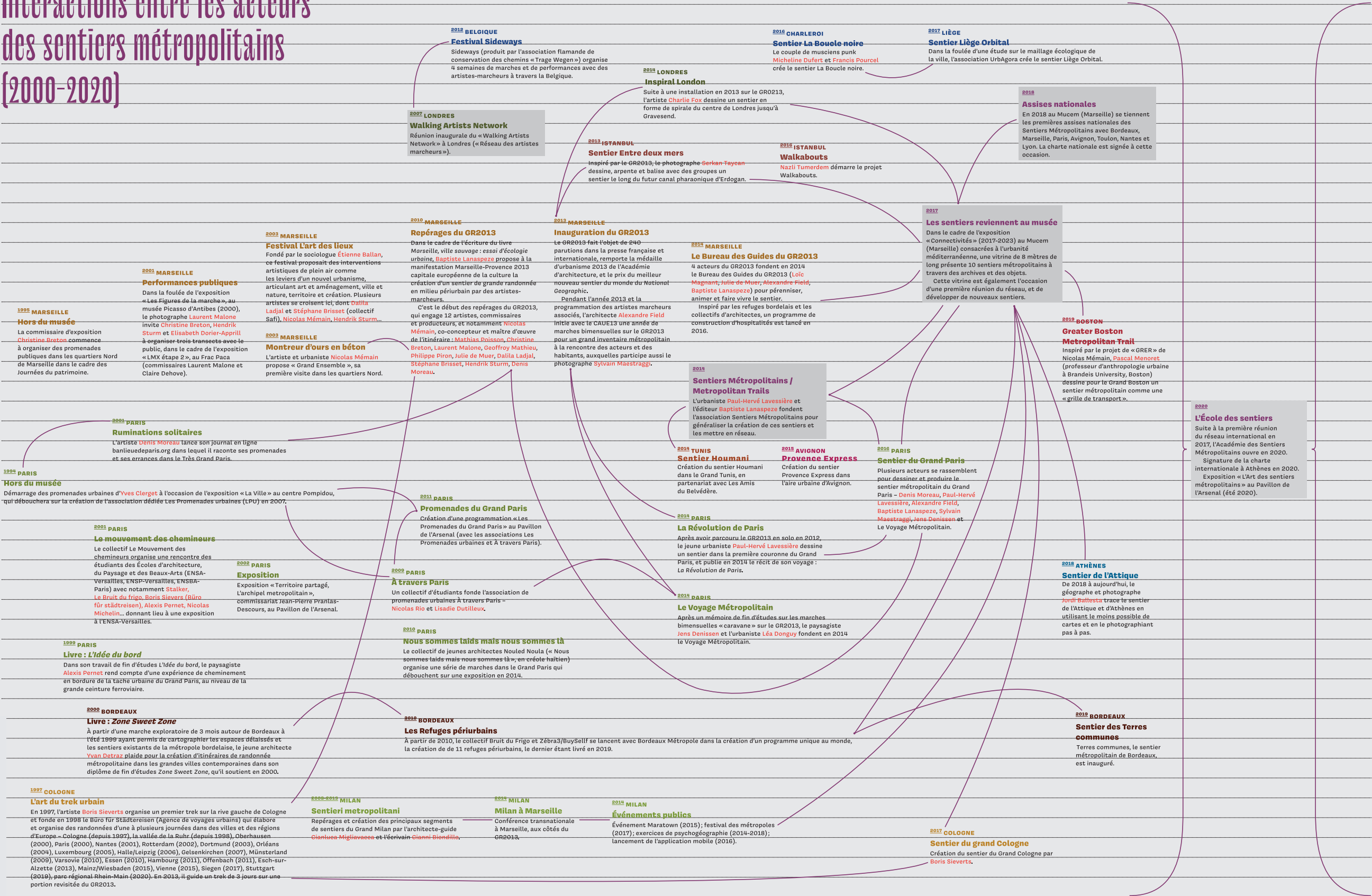
Loin de faire l'unanimité, l'expression «sentier métropolitain» fait d'abord l'objet de critiques et de débats: «S'agit-il de labelliser une pratique? De déposer un brevet? De "copyrighter" la marche à pied? Inventons-nous vraiment quelque chose en dessinant des sentiers dans les grandes villes?»

Les 14 sentiers qui suivent ne sont pas à lire comme la production d'une série préalablement définie. De sentier en sentier, ont émergé des manières, des convictions, des concepts, qui ont progressivement mûri, dans une émulation et une conversation transnationales.

Les sentiers métropolitains sont donc une création collective. Ils ont été discutés et inventés sous différentes formes, en plusieurs lieux – comme un fleuve a plusieurs affluents, non pas une source unique. Les individus et les collectifs engagés dans cette aventure forment une scène avec ses références, ses alliances, ses croisements, ses publics.

Agence des Sentiers Métropolitains

Interactions entre les acteurs des sentiers métropolitains (2000-2020)



SENTIER DES TERRES COMMUNES

300 km – Bordeaux Métropole (28 communes) – depuis 2000



En 2000, l'architecte Yvan Detraz a théorisé dans son ouvrage *Zone Sweet Zone* la création de sentiers de randonnée pour relier les délaissés et créer des espaces publics dans les périphéries des mégapoles. À partir de 2010, il développe avec Bruit du frigo et l'atelier Zébra3/Buy-Sellf le programme des « Refuges périurbains », qui permettent de passer la nuit dans des espaces choisis de l'agglomération bordelaise. En 2019, le sentier des Terres communes est inauguré. Le tracé est composé de 15 boucles jointives qui correspondent chacune à une journée de marche. Une grande boucle de 170 km permet aussi de faire le tour complet de la ville en 9 jours.

Auteurs : Yvan Detraz & le collectif de création urbaine Bruit du frigo avec Bordeaux Métropole

Refuge périurbain « Le Nuage ». Photographie d'Anthony Rojo – *Pique-nique périurbain.* Photographie de Bruit du frigo, 1999

SENTIERI METROPOLITANI

400 km – Métropole milanaise (8 communes) – depuis 2008



À partir d'un itinéraire sur le boulevard périphérique de Milan (la « Tangenziale ») qui donne lieu à un livre en 2010, et d'une série de radiales centrées sur le Duomo, naît le réseau des sentiers métropolitains de Milan, mis en œuvre par l'architecte et écrivain Gianni Biondillo et l'architecte et randonneur urbain Gianluca Migliavacca.

Auteurs : Gianni Biondillo, Gianluca Migliavacca avec Trekking Italia

Via Gianpietro Lucini - près du centre social Leoncavallo (Milan) – Traversée de centrale thermo-électrique (Sesto San Giovanni). Photographies de Massimiliano Franceschini

GR2013®

365 km – Aire métropolitaine de Marseille – depuis 2010



À l'occasion de la manifestation Marseille-Provence 2013 Capitale européenne de la Culture, les artistes marcheurs marseillais se fédèrent en 2010 pour créer le premier Sentier Métropolitain de Grande Randonnée homologué et balisé. Son tracé en forme de 8 s'étire autour de l'étang de Berre et du massif de l'Étoile. Le sentier accueille 150 000 visiteurs dès la première année. Le Bureau des Guides du GR2013 y développe depuis 2014 des projets artistiques et culturels.

Auteurs: Baptiste Lanaspeze et Nicolas Mémain, avec Hendrik Sturm, Christine Breton, Julie de Muer, Mathias Poisson, Dalila Ladjal, Stéphane Brisset, Geoffroy Mathieu, Laurent Malone, Philippe Piron, Denis

Moreau, Alexandre Field, Loïc Magnant avec Marseille-Provence 2013 Capitale européenne de la Culture, le département des Bouches-du-Rhône, le CDRP13, les Excursionnistes marseillais et la Fédération française de la randonnée pédestre

Boues rouges et Stadium, Vitrolles, 12h10, 12 mars 2012, extrait de la série « Paysages usagés: Observatoire photographique du paysage depuis le GR 2013 ». Photographie de Geoffroy Mathieu et Bertrand Stofleth - Commande publique du ministère de la Culture et de la communication, Centre national des arts plastiques – Carrière Lafarge de Septèmes-les-Vallons, à la source du ruisseau des Aygalades. Photographie de Philippe Conti.

IKI DENİZ ARASI

60 km – Banlieues ouest d'Istanbul – depuis 2013



Inspiré par le GR2013, le photographe Serkan Taycan dessine le sentier « Entre deux mers » le long du tracé du futur canal pharaonique voulu par le président Erdogan entre la mer de Marmara et la mer Noire. Avec un collectif, il le parcourt et le balise en direct lors d'une promenade-performance de 4 jours. Le parcours progresse de la périphérie de la ville vers son centre.

Auteur : Serkan Taycan avec 13th Istanbul Biennial

Carrière, district de Sultangazi (Istanbul), 2012 – District de Küçükçekmece (Istanbul), 2012 Photographie de Serkan Taycan.

WALKABOUTS

Banlieues nord d'Istanbul - depuis 2016



Depuis 2016, l'architecte et chercheuse Nazlı Tümerdem mène une série de marches d'étude qui deviennent des explorations publiques, autour d'une grande infrastructure routière au nord d'Istanbul. Nommé en référence aux déambulations rituelles d'initiation des jeunes aborigènes australiens, Walkabouts se veut aussi une plateforme critique de résistance et de transformation des paysages.

Auteure : Nazlı Tümerdem

Carrière à proximité du village de Gümüşdere, Sarıyer, İstanbul, 2019 – Près de l'autoroute, Değirmendere Mosque, Beykoz, İstanbul, 2019

HOUMANI

180 km - Grand Tunis - depuis 2014



Conçu après la Révolution tunisienne de 2011, le sentier du Grand Tunis se déploie en 3 boucles à partir du parc du Belvédère. Le sentier « Houmani » (nommé en hommage à la chanson de Hamzaoui Med Amine et Kafon, qui signifie « gens du tiéquar ») est un itinéraire de 180 km (10 jours de marche) à la rencontre des habitants et des habitats du Grand Tunis. Le sentier dessert les trois gouvernorats de Tunis, Ben Arous et Ariana. Dessiné au Palais de Tokyo et au Mucem dans le cadre de deux performances publiques, il fait l'objet de repérages et d'un workshop international en 2015.

Auteurs : Khirallah Ben Hafaiedh, Rym Ghouma, Baptiste Lanaspeze, Paul-Hervé Lavessière avec la Région Sud, l'Institut français de Tunis, le réseau Volubilis, l'Association des Amis du Belvédère.

Près de la cimenterie Karrouba à Jbel Jelloud dans le sud de Tunis. – Collection de sols réalisée par Leila Nciri lors d'une marche de deux jours du centre de Tunis à La Marsa en passant par Radès.

INSPIRAL LONDON

450 km – Grand Londres – depuis 2014



Après avoir réalisé des interventions artistiques sur le GR2013®, l'artiste Charlie Fox dessine dans le Grand Londres (la Mecque des artistes marcheurs) une spirale entre la gare de Saint-Pancras et Gravesend, lieu de sépulture de Pocahontas et point de départ du livre *Au cœur des ténèbres*, de Joseph Conrad, et de la conquête du monde par l'Angleterre. Le sentier comporte 32 segments d'une journée de marche, invitant à vivre la ville comme une expérience artistique et à se plonger dans des parties sous-explorées et oubliées de la métropole. Depuis 2014, Charlie Fox repère chaque mois avec un collectif d'artistes et d'activistes une séquence de son itinéraire, inauguré en 2017.

Auteurs : Charlie Fox & Counterproductions avec Arts Council England, CGP London, Kent County Council

Flotsam, segment 21. Artiste Charlie Fox, 2018 – Rêverie sur l'herbe près d'Elstree, Segment 27. Photographies de counterproductions, 2017.

LONDON MANIFESTO 2016

1. GROUND

We believe that we live on the ground.

2. NATURE

We believe that we are an urban species that fully belongs to the land, the biosphere, nature or the Earth.

3. WALKING

We believe that ways are older than houses, roads older than cities, travellers older than settlers – and that walking is dwelling.

4. METROPOLIS

We believe that we live in metropolitan areas that have developed beyond our conscience, so that we need now to explore these intimate terra incognita, in order to adjust our representations to reality.

5. NEWS

We believe in fighting mass media pernicious distortions of reality by experiencing and discovering our own world with our own body, mind and senses.

6. HIKING

We believe in itinerant hiking not only through mountain ranges, but also through urban ranges. We believe in tourism at home.

7. LINES

We believe in lines, shapes, design, GIS, and getting back and forth from maps to the field, because the more you study a city the more you dream about it. We believe that metropolitan walking lines connect places, centuries, people, neighborhood, and design new urban spaces and experiences, allowing real journeys for everyone.

8. SUBURBS

We believe that the suburbs and outskirts of the metropolises of the world share common features. Because of their intense multiculturalism, a result of Modern violent global brew, suburbs are a matrix of our future societies.

9. BODY

We believe that it is the responsibility of city centers to be aware of, and reverent to, the huge and beautiful body of their metropolitan areas, in order to put together a common metropolitan culture.

10. COMMUNITY

We believe in a world community of metropolitan walkers and trail designers, harbingers of a locally grounded cosmopolitan culture.

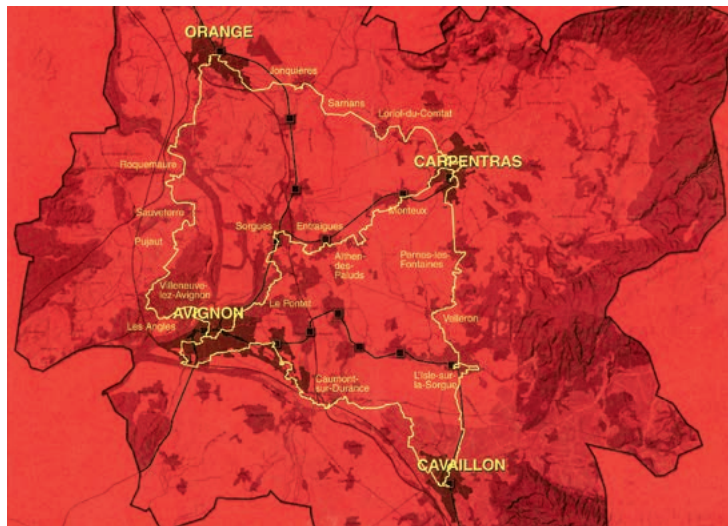
11. HORIZON

We believe in 22nd century metropolises that will be so much walkable, so much explored, that trails will have become useless: everyone will have one's own ways to live and travel across one's own cities.

Swedenborg Society at Swedenborg House in Swedenborg Hall, London, 22 September 2016.

PROVENCE EXPRESS

200 km - Avignon, Carpentras, Orange, Cavaillon - depuis 2015



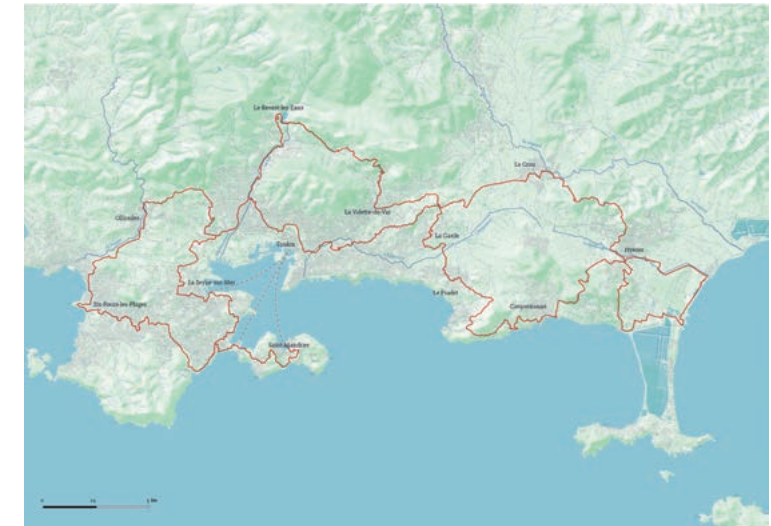
À l'occasion de la réouverture de la ligne TER Avignon-Carpentras, le sentier Provence Express explore une aire métropolitaine d'un demi-million d'habitants – correspondant au Comtat Venaissin historique. Ce territoire marqué par l'activité agricole (irrigation des Sorgues et de la Durance, système ferroviaire « Provence Express » d'expédition des primeurs vers Paris) est devenu un emblème du périurbain.

Auteurs : Baptiste Lanaspeze, Paul-Hervé Lavessière avec la Région Sud, le département de Vaucluse, les communes d'Althen-des-Paluds, Monteux, Roquemaure, Pernes-les-Fontaines et le réseau Volubilis

Vue sur l'A7 et la ligne TGV depuis les hauteurs de la chartreuse de Bonpas. – Arrivée sous la rocade par une petite route abandonnée, en bordure de la voie ferrée PLM (Le Pontet). Photographies de Geoffroy Mathieu.

LES GRANDES ONDES

150 km - Métropole Toulon Provence Méditerranée - depuis 2017



Préfiguré par plusieurs initiatives culturelles locales, le sentier métropolitain des Grandes Ondes, mis en œuvre par la Métropole à l'occasion d'un projet européen de sensibilisation à l'écologie urbaine, propose un voyage de 10 jours à travers les 12 communes. Conçu comme un outil pédagogique à la ville-nature de demain, il raconte le territoire escarpé d'une métropole dense, où les espaces bâtis et végétaux se jouxtent, et où affleure partout un patrimoine agricole millénaire.

Auteurs : Sébastien Ruvira et Paul-Hervé Lavessière avec le Bureau des Guides du GR2013, Métropole Toulon-Provence Méditerranée, Région Sud, programme Life de l'Union européenne, Agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise, Metaxu

Depuis l'ancien béal Saint-Antoine, le massif du Gros Cerveau derrière les pavillons années 1930 et la cité du Jonquet (Toulon). – Premiers mètres du lit artificiel du Las, un fleuve côtier toulonnais initialement détourné par Vauban en 1680. Les piliers de béton témoignent d'un projet de couverture autoroutière (non réalisé) du Las amont. Photographies de Geoffroy Mathieu.

LA BOUCLE NOIRE

20 km - Charleroi - depuis 2015



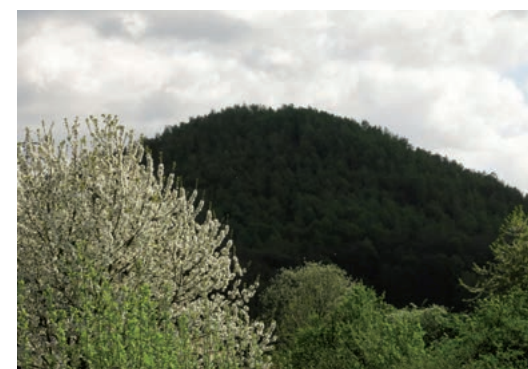
La Boucle noire est une extension du sentier des Terrils (GR412) au cœur du Charleroi industriel et minier. Imaginé et mis en œuvre par deux anciens musiciens punks (ex-membres du groupe SIC), ce sentier serpente entre faubourgs, terrils et aciéries. Il est rapidement investi par des artistes sous l'impulsion du centre d'art l'Éden. De nouveaux tracés sont prévus pour couvrir d'autres secteurs de « la ville la plus moche d'Europe ».

Auteurs : Francis Pourcel et Micheline Dufert avec cheminsdesterrils.be et les Sentiers de Grande Randonnée

Depuis le terril des Piges, vue sur la vallée de la Sambre, quartier de Dampremy et la zone industrielle Carsid en démantèlement. – Depuis le sommet du terril des Piges (Dampremy), vue vers l'intra-ring. Photographies de Francis Pourcel.

LIÈGE ORBITALE

42 km - Liège - depuis 2018



C'est dans le prolongement de l'ouvrage *La Ville en herbe. Propositions pour un maillage vert de l'agglomération liégeoise*, que l'association urbAgora a créé cet itinéraire balisé. En 2 jours de marche, le sentier Liège Orbitale retrouve notamment les traces du passé minier et l'activité sidérurgique de ce territoire, et raconte les multiples visages du fleuve, les parcs et l'architecture contemporaine.

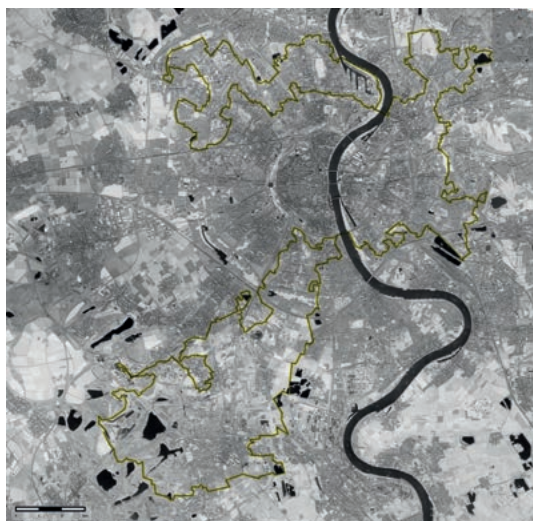


Auteurs : Véronique Claeys, Camille Feldmann, Pavel Kunysz, Geoffroy Lhoest, Anne Mathurin, François Schreuer (urbAgora) avec le festival Avril en ville, la Maison du tourisme du pays de Liège, la faculté d'architecture de l'université de Liège et Tousapied.be

Terril du quartier du Thier-à-Liège (au nord de la commune de Liège) – Canal de L'Ourthe (Liège). Photographies d'Anne Mathurin.

LE SENTIER DU GRAND COLOGNE

160 km – Grand Cologne – depuis 2017



Avec son Agence de voyages urbains (*Büro für Städtereisen*), l'artiste Boris Sieverts organise depuis 1997 des treks urbains dans la périphérie de Cologne et dans d'autres villes du monde. Après deux décennies de repérages, il dessine en 2017 le sentier du Grand Cologne à l'occasion de la vitrine des Sentiers Métropolitains au musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem). Au-delà de la ville compacte patrimoniale, le sentier détaille les paysages vécus d'une métropole régionale industrielle.

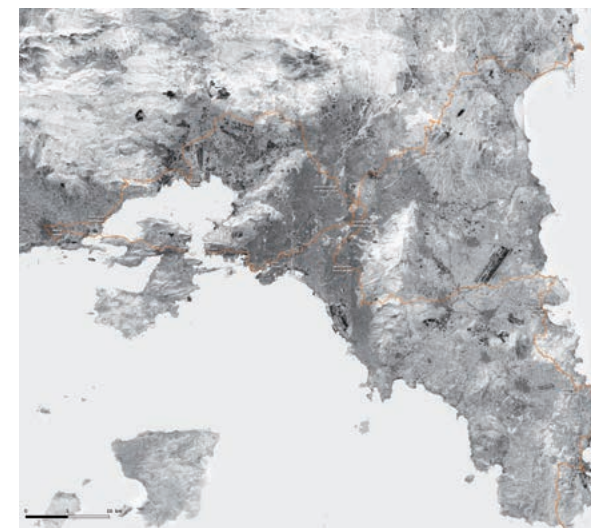


Auteur : Boris Sieverts, Büro für Städtereisen

Ancienne gravière Ginsterpfad, Köln-Weidenpesch. D.R. – Sélection de documents et d'objets de Boris Sieverts, issus de ses archives personnelles.

ATTIKO MONOPATI

301 km – Attique – depuis 2017



Traversant l'Attique d'est en ouest par un lacet qui se noue au « mont des Turcs » en plein cœur de l'aire métropolitaine, le sentier du Grand Athènes est un projet de recherche et de création initié par Jordi Ballesta, géographe et photographe, qui arpente ce territoire sans cartes depuis 2000. Il vise à découvrir intimement la diversité morphologique et écologique du complexe urbain athénien, en dehors de tout véhicule motorisé.

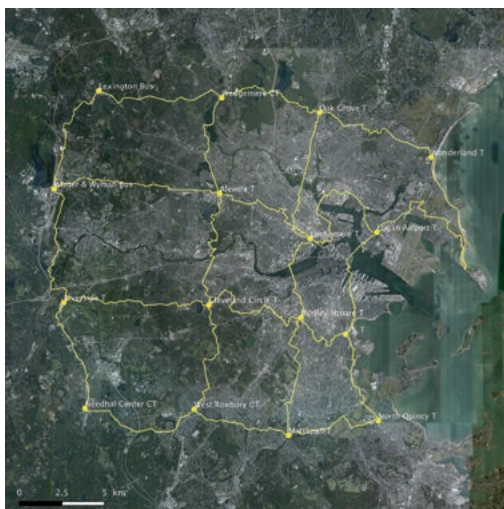


Auteur : Jordi Ballesta avec Paths of Greece, le Mucem, l'Institut Français d'Athènes et l'Académie des Sentiers Métropolitains

Centrale thermique de Lavrio, étape 15. – Ponton pour aquaculteurs, entre Nea Peramos et Elefsina, étape 8. Photographies de Jordi Ballesta.

THE BOSTON METROPOLITAN TRAIL

300 km – Metro Boston Area – depuis 2019



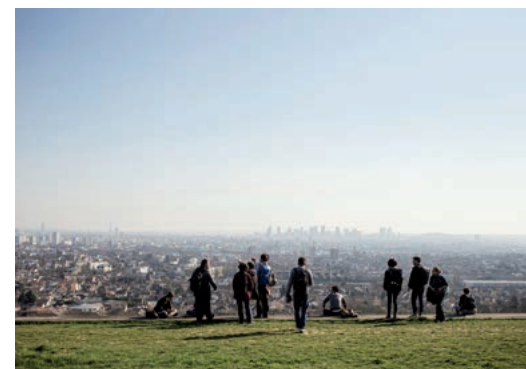
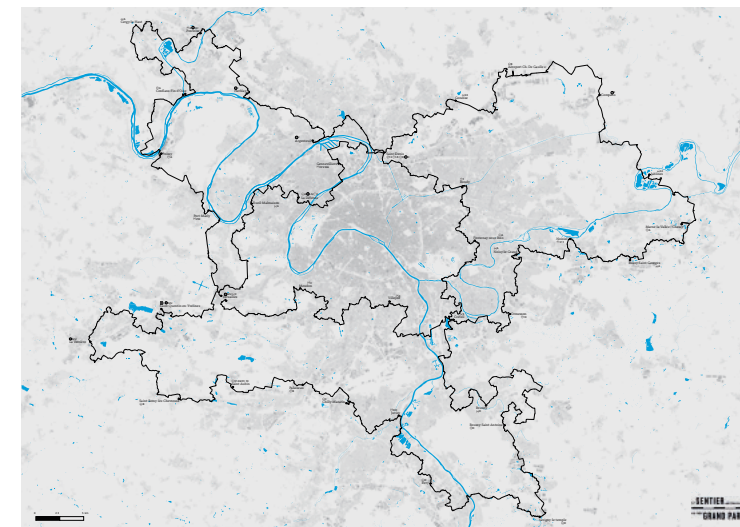
À l'échelle du cœur dense de la métropole, correspondant au périmètre desservi par le tramway au début du xx^e siècle (*streetcar suburb*), le sentier du Grand Boston a été conçu par l'anthropologue urbain Pascal Menoret comme un équipement de transport connectant 16 nœuds de transports publics en 24 segments d'environ 3 heures de marche.



Auteur : Pascal Menoret avec le Mucem
Vue sur Boston depuis le mall South Bay dans le quartier de Roxbury (Boston). – Peinture murale de la gare routière de Dudley Square dans le quartier de Roxbury (Boston) par Mike Womble et alii, 1995. Photographies de BL, 2019.

LE SENTIER DU GRAND PARIS

615 km – Grand Paris – depuis 2016



Au moment de la naissance de la Métropole, plusieurs projets convergent pour créer le Sentier Métropolitain du Grand Paris : « banlieuedeparis.org » (depuis 1995), « Le Voyage Métropolitain » (depuis 2014), « Révolution de Paris » (depuis 2014). Articulant les faubourgs XIX^e siècle et les villes nouvelles à travers plus de 150 communes et 7 départements, le sentier du Grand Paris constituera l'un des grands espaces publics d'Île-de-France. La fabrique de ce sentier inclut des repérages publics avec des auteurs (sous forme de marches mensuelles) et des ateliers de territoires avec des collectivités.



Auteurs : Jens Denissen, Alexandre Field, Noémie Galvez, Baptiste Lanaspeze, Paul-Hervé Lavessière, Denis Moreau avec la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, la Société du Grand Paris, Grand Paris Sud Est Avenir

Vue sur la Défense depuis la butte d'Orgefont (Argenteuil). Photographie de Florence Joubert. – Incinérateur à déchets de Saint-Ouen. Photographie de Pierre-Yves Brunaud.

CHARTRE INTERNATIONALE

2020

Nous, initiateurs du mouvement des Sentiers Métropolitains, souhaitons formaliser notre pratique afin de la partager et de la diffuser. En conséquence, nous avons rédigé la présente charte, qui fonde l'Académie des Sentiers Métropolitains, et l'avons adoptée à Athènes le 8 février 2020.

Considérant :

1. ARTS DE FAIRE

La ville est produite par une diversité d'acteurs - par les urbanistes, ingénieurs, promoteurs, élus... -, mais aussi par les habitants et les usagers, à travers leurs savoir-faire vernaculaires. Le monde habité est réinvesti comme un atelier de pratiques créatives contextuelles, notamment par des artistes et des architectes. La question de nos relations au territoire est devenue centrale dans les arts.

2. TRANSPORTS

La ville contemporaine est marquée par une dissociation progressive des espaces publics et des espaces de transport. Les infrastructures de l'hypermobilité fragmentent nos territoires urbains et nous font perdre l'usage quotidien de la marche, nécessaire à notre santé.

3. REPRÉSENTATIONS

Les êtres vivants se représentent leurs espaces de vie. Or il existe un décalage grandissant entre la réalité de nos territoires urbains et les représentations que nous nous en faisons. Des pans entiers de nos villes ne bénéficient que de représentations lacunaires, et la plupart des récits métropolitains dont nous disposons relèvent du marketing.

4. APPRENTISSAGES

Nos espaces d'apprentissage tendent à être dissociés de nos territoires de vie. Notre environnement urbain contemporain est muet tant qu'on n'est pas alphabétisé à sa lecture. L'urbanisme et l'écologie sont très peu enseignés à l'école, de sorte que les citoyens sont mal armés pour prendre part aux conversations vitales de notre siècle.

5. HABITATS

Les sociétés humaines sont au XXI^e siècle au seuil d'une renégociation majeure de leurs relations à la Terre. La réintégration de nos villes dans la biosphère implique une modification radicale de la fabrique urbaine, la mise en place de savoirs et de pratiques adaptés.

Nous proposons la mise en place de Sentiers Métropolitains :

1. DES ŒUVRES

Les Sentiers Métropolitains sont des itinéraires - des lignes, analogues à un trait de peinture, une mélodie ou une phrase. Ces œuvres sont des continuités physiques et juridiques situées dans l'espace terrestre. Elles ont un auteur - en général collectif, car elles s'élaborent en communauté avec les territoires et avec les habitants.

2. DES ESPACES PUBLICS ET DES INFRASTRUCTURES DE DÉPLACEMENT

Ces continuités physiques constituent des espaces publics structurants à l'échelle des métropoles. En invitant à renouer avec la marche en ville, les

Sentiers apprennent à s'émanciper de la voiture. Ils permettent de remettre la ville à l'échelle du corps humain, et de rendre le corps à son mouvement quotidien. Ils proposent un usage de la ville non express, vers l'après-pétrole.

3. DES RÉCITS

Le sentier est une ligne narrative, qui permet de raconter nos territoires. En nous plongeant dans la galaxie d'histoires de nos métropoles, les Sentiers Métropolitains nous émancipent des représentations convenues des mass media. Face à la crise des grands récits (modernité, progrès, nation...), on se met en marche à la rencontre d'histoires vraies situées.

4. DES ÉCOLES

Les Sentiers Métropolitains permettent de mobiliser, d'acquérir et de développer tout au long de la vie des connaissances pluridisciplinaires, en relation avec des lieux, complémentaires aux cursus scolaires. Ils constituent ainsi des universités populaires hors les murs où apprenants et enseignants peuvent échanger leurs rôles. En faisant atterrir nos savoirs, ils font du monde notre école.

5. DES OUTILS POUR RÉHABITER NOS TERRITOIRES

La métropole est le lieu de l'accélération, de la déconnexion, de la déterritorialisation. En proposant de marcher dans des territoires faits pour rouler, d'aller dehors dans des territoires faits pour être dedans, de créer du lien dans des territoires fragmentés, les Sentiers interrogent à son épiscentre

la crise de nos relations à la Terre. Architectures, patrimoines agricoles, botaniques, bassins-versants, espaces délaissés, réseaux énergétiques... Les Sentiers Métropolitains ouvrent au plaisir de fréquenter nos lieux de vie - de sorte que notre environnement quotidien se met à nous parler, et que nous sommes en capacité d'infléchir son évolution.

Signataires :

Jordi Ballesta, Géographe, Athènes;

Gianni Biondillo, Écrivain, Milan;

Jens Denissen, Urbaniste-Paysagiste, Paris;

Yvan Detraz, Architecte, Bruit Du Frigo,

Bordeaux; Alexandre Field, Architecte,

Bureau Des Guides Du Gr2013, Marseille;

Noémie Galvez, Consultante, Paris;

Baptiste Lanaspéze, Éditeur, Sentiers

Métropolitains, Marseille; Paul-Hervé Lavessière,

Urbaniste, Sentiers Métropolitains, Toulon;

Loïc Magnant, Producteur, Bureau Des Guides

Du Gr2013, Marseille; Geoffroy Mathieu,

Photographe, Marseille; Nicolas Mémain,

Artiste, Marseille; Denis Moreau, Artiste, Paris;

Gianluca Migliavacca, Guide, Trekking Italia,

Milan; Mikaël Mohamed, Responsable Des

Relations Internationales, Mucem, Marseille;

Julie De Muer, Productrice, Bureau Des Guides

Du Gr2013, Marseille; Boris Sieverts, Artiste,

Büro Für Städtereisen, Cologne; Hendrik Sturm,

Artiste, Marseille; Fivos Tsaravopoulos, Marcheur,

Paths Of Greece, Athènes; Carmelo Vanadia,

Formateur, Trekking Italia, Milan.



L'ÉCOLE DES SENTIERS

Les sentiers métropolitains sont des écoles buissonnières. Quand on passe une journée à marcher avec un groupe à travers des territoires habités, on apprend autrement qu'en une journée de lecture ou de classe. On apprend autre chose aussi que dans les territoires traditionnels de la randonnée. On redécouvre par les lieux, la rue et les conversations, des pages oubliées d'histoire et de géographie.

Lorsque les acteurs des sentiers métropolitains se rencontrent en 2017, ils découvrent leurs nombreuses convictions communes. Ils souhaitent alors formuler et partager leur pratique, tant au niveau des grands principes que des compétences techniques, pour permettre à chaque ville de s'équiper d'un sentier.

Afin de démultiplier ces sentiers et renforcer leur potentiel pédagogique, ils fondent l'Académie des Sentiers Métropolitains, ouverte en 2020 avec la publication en ligne d'un MOOC (*massive open online course*) proposant cinq leçons, un guide et de nombreuses ressources. Cette école est ouverte aussi bien aux habitants curieux de découvrir leur territoire qu'aux porteurs de projet désireux de créer un sentier dans leur ville.

« Personne n'éduque autrui, personne ne s'éduque seul, les hommes s'éduquent ensemble par l'intermédiaire du monde. »

Paolo Freire (*Pédagogie des opprimés*, 1974)

L'Académie des Sentiers Métropolitains a été fondée : à Athènes par la coopérative d'écotourisme Paths of Greece (et Jordi Ballesta) ; à Cologne par l'agence d'urbanisme Urbangestalt (et Boris Sieverts) ; à Milan par l'association Trekking Italia (et Gianluca Migliavacca, Gianni Biondillo et Carmelo Vanadia) ; à Marseille par l'association Le Bureau des Guides du GR2013 et le Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem) ; à Paris par l'équipe du Sentier Métropolitain du Grand Paris et l'Institut Paris Région ; à Bordeaux par Bruit du Frigo ; à Londres par Charlie Fox. L'Académie des Sentiers Métropolitains a été initiée et coordonnée par l'association Sentiers Métropolitains, et cofinancée par le programme Erasmus+ de l'Union Européenne.

LES 5 LEÇONS DE L'ACADÉMIE DES SENTIERS MÉTROPOLITAINS

1 COMMENT DESSINER UN TRACÉ ?

Sur la carte ou dans le monde, à l'échelle d'une métropole ou d'un quartier, seul ou en groupe... Mais tout commence avec un itinéraire.

« Essayez de ne pas diviser le monde en objets et en séquences intermédiaires. Un bon sentier métropolitain ne connaît pas d'«entre-deux» : beaucoup de tours de ville conventionnels ne sont que des tours «en chaîne», c'est-à-dire qu'ils mènent d'un objet à l'autre (selon cette logique, les lieux deviennent eux aussi des objets). Le chemin entre les deux n'est le plus souvent considéré que sous des aspects fonctionnels, tels que la longueur, la convivialité piétonnière, etc. Ces visites guidées ignorent la propriété originelle du médium, qui est de déplacer les corps des participants à travers le temps et l'espace. »

2 COMMENT FAIRE COMMUNAUTÉS ?

Une ligne seule ne vit pas. Le Sentier ne se réduit pas à un tracé : il est fait des communautés vivantes qui l'arpentent.

«L'idée de "faire communautés", ce n'est pas tant de constituer un groupe en vue de porter un projet ou pour arpenter un sentier déjà créé, que d'animer un mouvement collectif autour du processus de création. La conception du sentier peut faire aventure.

Ce mouvement, qui gagne à rester ouvert et évolutif, fabriquera peu à peu un intérêt commun pour le sentier en élaboration, à partir de préoccupations, de pratiques et de lectures très diverses du territoire.

Cette première communauté permet d'établir un noyau dur autour du projet. Même si ce noyau dur n'est pas un groupe fermé (car les individus entrent et sortent), il fournit cependant une première base pour parcourir le territoire et définir le sentier.»

3 COMMENT RACONTER UNE MÉTROPOLE ?

Ce qu'on découvre en arpentant ensemble le Sentier, ce sont d'immenses "galaxies" d'histoires, qu'on va commencer à vouloir raconter, partager et mettre en ordre.

«Une fois rentré chez lui, ou quelques jours plus tard, le randonneur sera spontanément tenté de raconter sa pérégrination dans ces lieux à la fois connus et méconnus. Il va commencer à mettre en ordre des anecdotes. Comme dans tous les voyages réussis, le désir de restitution est spontané. Il va vouloir partager ce qu'il a appris.

Cette phase de collecte au fil des marches est un processus d'interaction assez libre, et potentiellement interminable. Au bout d'un certain moment, la quantité des informations réunies commence à mettre le randonneur en position de "sachant", qui peut devenir capable, non plus seulement de livrer quelques anecdotes décousues, mais de développer un propos à la fois original et détaillé sur ces immenses territoires difficiles à lire.»

4 COMMENT DEVENIR GUIDE ?

Il existe mille façons d'être guide, et notre propos n'est pas de vous expliquer la vôtre. Voici quelques principes pour vous aider à vous lancer ou à améliorer vos promenades guidées.

«Au fur et à mesure que la randonnée avance, les discours peuvent se clairsemer : les participants commencent à "entrer" dans votre regard ; le chemin que vous avez choisi et les espaces que vous traversez présentent le territoire dans une lumière unique. Considérez les discours comme des soutiens pour faire apparaître cette lumière. Une fois que ça brille, laissez le groupe marcher.

Cela vaut aussi pour certains moments et certaines situations : un passage à gué obligeant à enlever ses chaussures, une traversée par un tunnel sans éclairage, une pause devant un arbre fruitier, un stop devant une école de musique d'où s'échappent des notes... Ce sont des moments qui se passent de commentaire, où la parole aura plus tendance à polluer.»

5 COMMENT PRODUIRE UN SENTIER ?

Vous souhaitez que votre sentier métropolitain devienne maintenant un espace public officiel. Entre les premiers repérages et la livraison d'un sentier officiel, il faut compter plusieurs années.

« Dans la plupart des pays, le droit de la propriété privée oblige à obtenir des autorisations de passage, et l'on ne peut apposer des balises dans les espaces publics et privés sans permission préalable. La réalisation d'un tracé officiel revient donc à la création d'une continuité juridique, qui est constituée par la somme des autorisations de passage et de balisage des propriétaires publics ou privés concernés. (Et même dans les pays dans lesquels l'application du droit de propriété est moins contraignante, il est de toute façon conseillé de partager l'hypothèse de tracé avec les communes et les entités territoriales significatives, à la fois pour améliorer l'itinéraire et en vue de la pérennité du chemin.) La création d'un sentier est un exercice diplomatique. En fonction de l'itinéraire choisi pour traverser une parcelle,

un quartier, une commune, on raconte une histoire différente – de sorte que le choix d'un itinéraire prête souvent à discussion. L'enjeu est de permettre l'appropriation du projet par les différentes communautés croisées (habitants, propriétaires, associations, communes...) et qui puisse en même temps déjouer les codes classiques de la simple mise en tourisme d'un territoire. »

Extraits du Massive Open
Online Course

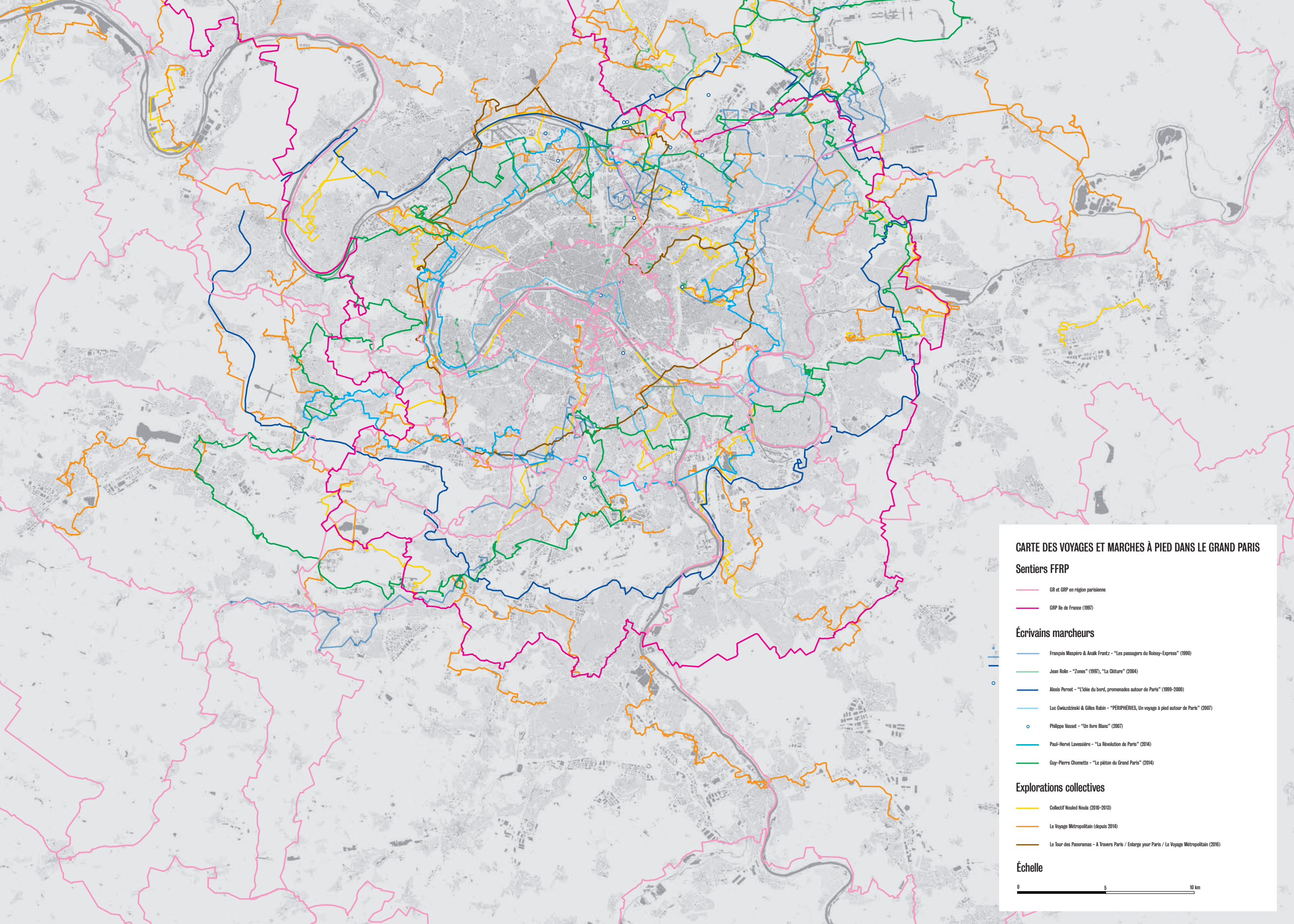
LE SENTIER DU GRAND PARIS

615 km à pied, 40 jours de marche, 3 ans de repérages publics : le Sentier Métropolitain du Grand Paris est un équipement culturel à l'échelle d'une métropole de plus de 10 millions d'habitants et de 3000 km².

Conçu et porté par un groupe d'artistes, architectes, urbanistes, auteurs, il est réalisé en partenariat avec des collectivités, des médias, des associations locales et des écoles d'architecture, de paysage et d'urbanisme. Ce projet est né de la convergence de plusieurs acteurs et collectifs, qui héritent de démarches antérieures. À l'échelle du Grand Paris, il existe un véritable patrimoine de la marche urbaine et des voyages à pied, qui constituent le terreau du sentier. Initié en 2016, le sentier du Grand Paris est ouvert au public en 2020. Il va être affiné, balisé et aménagé, en vue de l'inauguration prévue en 2024.

Le Sentier Métropolitain du Grand Paris est porté par les associations Sentiers Métropolitains et Le voyage métropolitain, avec l'artiste-marcheur Denis Moreau. Financeur principal : Métropole du Grand Paris. Autres financeurs : Ville de Paris, Société du Grand Paris, Grand Paris Sud Est Avenir. Autres partenaires : Agence des espaces verts, Institut Paris Région, Comité du tourisme du Val-de-Marne, Comité du tourisme de Seine-Saint-Denis, Comités départementaux de la Randonnée Pédestre 93 et 94, Association Espaces, Vivacités.





CARTE DES VOYAGES ET MARCHES À PIED DANS LE GRAND PARIS

Sentiers FFRP

- GR et GRP en région parisienne
- GRP Île de France (1997)

Écrivains marcheurs

- François Maspéro & Anik Frantz - "Les passagers du Roissy-Express" (1990)
- Jean Rolin - "Zones" (1997), "La Clôture" (2004)
- Alexis Perret - "L'idée du bord, promenades autour de Paris" (1999-2000)
- Luc Gwiazdzinski & Gilles Rabin - "PÉRIPHÉRIES, Un voyage à pied autour de Paris" (2007)
- Philippe Vasset - "Un livre Blanc" (2007)
- Paul-Hervé Luvesnière - "La Révolution de Paris" (2014)
- Guy-Pierre Chomette - "Le piéton du Grand Paris" (2014)

Explorations collectives

- Collectif Noured Noura (2010-2013)
- Le Voyage Métropolitain (depuis 2014)
- Le Tour des Panoramas - A Travers Paris / Enlarge your Paris / Le Voyage Métropolitain (2016)

Échelle

0

5

10 km

CHRONOLOGIE DES VOYAGES À PIED ET MARCHÉ URBAIN

- 1990, François Maspero, *Les Passagers du Roissy-Express*
1991, Yves Clerget lance les Promenades urbaines
1995, Lancement de la revue *Le Visiteur*
1995, Création du sentier de grande randonnée
« Ceinture verte d'Île-de-France »
1997, Jean Rolin, *Zones*
1999, Alexis Pernet, *L'Idée du bord*
2000 et 2001, Trek de Boris Sieverts, « 3 jours à Paris sans la tour Eiffel »

2001, Denis Moreau commence à explorer le Très Grand Paris
2001, Création du « Mouvement des Chemineurs »
2001, [Création de la délégation qui débouchera sur Paris Métropole]
2002, Exposition « Territoire partagé archipel métropolitain »
au Pavillon de l'Arsenal

2007, Luc Gwiazdzinski et Gilles Rabin, *Périphéries*
2009, Création de l'association étudiante « À travers Paris »
Promenades urbaines nocturnes AWP, 2009

2010, [Atelier international du Grand Paris (AIGP)]
2011, Exposition « Paris, la métropole et ses projets »
au Pavillon de l'Arsenal
2014, Lancement du Sentier Métropolitain « La Révolution de Paris »
au Pavillon de l'Arsenal
2014, Lancement de l'association « Le Voyage Métropolitain »
2014, Guy-Pierre Chomette, *Le Piéton du Grand Paris*
2014, Marches populaires annuelles « Révolution de Paris »
avec les CDT et CDRP
2016, [Naissance de la Métropole du Grand Paris]
Tour des Panoramas (6^e événement organisé
par l'association « À travers Paris »)

2016, Création du « trilobe » qui marque la naissance
du sentier du Grand Paris

PETITS RÉCITS DU GRAND PARIS VERNACULAIRE

La banlieue influence Paname, Paname influence le monde
Le 93 influence Paname, Paname influence le monde
Le Maghreb influence Paname, Paname influence le monde
Oui l'Afrique influence Paname, Paname influence le monde
C'est nous le Grand Paris - Médine, « Grand Paris », 2017 (ft. L'artiste, Lino, Sofiane, Alivor, Seth Gueko, Ninho, Youssoupha)

Plus nous avançons sur le sentier, plus la matière s'amasse, et plus la complexité s'épaissit. Comment raconter le Grand Paris ? Un tel projet est-il raisonnable ?

Au fil des caravanes, des conversations ont eu lieu, des idées sont apparues, des travaux ont été produits. Nous avons déniché des passages, enjambé des cours d'eau, traversé des autoroutes, pique-niqué dans des PMU de cité, ressorti de vieilles cartes, croisé des plaines d'épandage, contourné des aéroports... Nous avons arpenté de grands objets méconnus ou oubliés : la « grande ceinture » ferroviaire, la N186 et l'A87 fantôme, les sablières et les carrières de gypse... Nous avons marché, écouté, lu, débattu.

Apothéose de la ville planifiée, capitale d'empires, mille-feuille de grands gestes royaux et présidentiels... Rien de plus ancien à Paris que les villes nouvelles : Versailles en est une... et même Lutèce, puisque Nanterre était la capitale celte. Et pourtant, dans cette cité impériale, la ville spontanée est partout – maisons autoconstruites, potagers de banlieue, cabanes, bidonvilles d'hier et d'aujourd'hui, usages imprévus... Il faut descendre de l'autoroute, s'éloigner un peu du RER, pour découvrir les beautés cachées de ce Grand Paris vernaculaire.

Voici au fond ce qu'est notre sentier : un immense hommage au site – le site tel qu'il a été pris, occupé, modifié, violenté, refait, trituré au fil des siècles. Ce site qui, de nouveau, s'impose et revient au premier plan, à une époque soucieuse d'autonomie alimentaire et de descente énergétique. Pour préparer l'avenir d'un territoire, ne faut-il pas commencer par le connaître et le pratiquer ? En racontant la métropole avec ses habitants, et au plus près du sol, le sentier invite à voir à quoi nous tenons, et sur quoi repose le Grand Paris.

LA MACHINE SAUVAGE

KM 2 – Versailles



Notre triple tour du très grand Paris commence par des histoires de bêtes sauvages.

À peine commencé notre petit voyage, devant les grilles du château comme de vrais touristes japonais, Jens intervient. Il aurait voulu que nous commencions au fond du parc, de l'autre côté du château, pour pouvoir parler de bêtes sauvages. C'est que les chasses précèdent le parc et le château lui-même... C'est la véritable origine... le point zéro !

« Le Grand Paris contemporain commence ici. À l'époque de Louis XIV, le roi pouvait tuer jusqu'à 1000 cerfs par jour dans la forêt giboyeuse de Versailles organisées pour la satisfaction de sa simple personne. Et il s'agissait de la plus grande réserve de chasse existante dans toute l'Europe ! » Puis, citant l'historien Grégory Quenet, qui a récemment dévoilé cette histoire naturelle de Versailles :

« Rien n'est trop grand pour faire plier la nature : on convoque la science pour construire un réseau hydraulique pharaonique, des murs d'enceinte pour parquer le gibier, dont l'abondance nuit aux cultures. Mais la nature et les hommes résistent : les animaux s'échappent ou se multiplient, incontrôlables, les paysans se jouent des contraintes, braconnent, volent du bois, détériorent les réseaux. »

On clôture la nature comme un parc d'attraction cynégétique – une machine à gibier.

Complexe résidentiel de Parly 2 – Les électropompes d'eau brute en place de l'ancienne machine de Marly. Photographies de Yann Aubry, 2017.

LE GRAND TUYAU DES CHAMPS

KM 33 – Chanteloup-les-Vignes



Que font ces drôles de bouches d'égout en béton au milieu des champs poussiéreux dans cette boucle de la Seine ?

L'immense système d'épandage imaginé et mis en œuvre par Haussmann consistait à récupérer les eaux usées de Paris et les évacuer dans les champs. Les paysans du coin ouvraient ces bouches en béton avec une clé spéciale, et voyaient alors se déverser dans leurs champs les boues de Paris. Pendant quelques décennies, ce système circulaire a fonctionné et permis de battre des records de taille pour les choux-fleurs et les poireaux, tant la terre était fertile. Et puis l'usage des produits chimiques dans les toilettes des appartements parisiens a entraîné la pollution en profondeur de ces terres. Depuis les années 1990, il est interdit de consommer les légumes qu'on y ferait pousser.

On se creuse aujourd'hui la tête pour trouver comment dépolluer cette plaine. L'une des issues semble être une herbacée miracle : *le miscanthus*, dit aussi « herbe à éléphant » ou « roseau de chine », dont les fibres robustes peuvent servir pour la fabrication de papier, et même remplacer le PVC, notamment pour l'industrie automobile – PSA est juste à côté.

Dans ces champs pollués, des habitants ont trouvé refuge et construit de grands bidonvilles. Pendant plus de dix ans, une importante communauté rom originaire du village de Guerlamaré en Roumanie y avait construit un véritable village (que certains appelaient "Guerlamaré2"). On est à quelques centaines de mètres au sud de la cité de La Noé (conçue par l'architecte Émile Aillaud) rendue célèbre par le film *La Haine* de Mathieu Kassovitz.

Cité des Fleurs à Carrières-sous-Poissy – Ancien bidonville dans la Boucle de Chanteloup-Triel. Photographies de Yann Aubry, 2017.

LA VILLE ADMIRABLE

KM 60 – Cergy-Pontoise



Après avoir traversé, bouche bée, les ruines d'un immense bidonville rom fraîchement démoli, on arrive aux barrières rouillées en forme de têtes d'éléphant, où l'on s'étonne de trouver encore une gardienne pour nous rappeler : « C'est fermé, allez vous-en ! »

Le bidonville, sous les lignes à haute tension, occupe en fait l'emplacement de l'ancien parking d'un parc d'attraction abandonné. Tout le monde attend que quelqu'un nous raconte l'histoire ; c'est Jens qui s'y colle.

« *Mirapolis* ("la ville admirable" en latin), c'est un parc d'attraction, ouvert en 1987, prévu pour être un des plus grands d'Europe. Mais il a fermé en 1991 – au moment où Disneyland ouvrait, à l'autre bout du Grand Paris. Parmi les attractions, il y avait le Palais de Dame Tartine, le quartier des Robots, des montagnes russes ; et on entrait dans le parc en passant sous la statue d'un gigantesque Gargantua réjouï, qui regardait derrière nous, vers la Ville Nouvelle – et qui est resté pendant des années, bien après la fermeture. »

On trouve d'intenses discussions sur les réseaux sociaux. Les internautes partagent regrets et rumeurs mytho-géographiques. « Rabelais fait mention des pierres que le géant Gargantua jette du haut de la colline de Cergy pour toucher un géant qui était sur les hauteurs de la butte du Parisis. L'une de ces pierres existe puisqu'il s'agit de la Pierre Fouret, aussi nommée palet de Gargantua, menhir toujours visible au niveau de la maison de retraite du quartier de Gency, qui longe la boucle de l'Oise entre les villages de Cergy et Vaureal. » (site La France oubliée).

Le parc est devenu un sanctuaire pour les oiseaux. Il sert désormais aussi de site d'entraînement pour le GIGN.

Ancien parc d'attractions « Mirapolis » – Place de la tour Belvédère à Cergy Pontoise. Photographies de Julie Chovin, 2017.

LA GRANDE VUE D'ORGEMONT

KM 104 – Argenteuil



Il semble déjà loin, le temps pourtant tout récent où, depuis la gare de Saint-Gratien, on montait à la butte d'Orgemont par un petit trou entre deux grillages, derrière la glissière de sécurité de l'A15, et où l'on ne croisait que de rares joggers et des familles d'Europe centrale qui rôtaient un cochon de lait à la broche.

Le Grand Paris se dote de nouveaux espaces de loisirs, d'anciennes friches deviennent des parcs aménagés, et la butte d'Orgemont, une ancienne carrière de gypse, est désormais un parc régional qui accueille chaque été de plus en plus de Parisiens venus prendre le soleil, et admirer l'une des grandes vues du Grand Paris. Ici, contrairement à la butte voisine des Chataigniers, on voit des deux côtés : on a la vue sur Paris, mais aussi sur la vallée de Montmorency, avec un parfum de *suburbia*. D'ici, les limites de chaque commune ne sont plus perceptibles comme elle le sont dans la réalité (ou bien sur les cartes IGN de Denis, qui les a systématiquement passées au feutre rouge), mais grâce au relief et à de nombreux points de repères, on peut retrouver la position de chacune de ces centralités, qui forment comme le génome de la métropole. Les immeubles qui ressortent le plus ne sont pas forcément les plus connus.

Lecture collective du panorama en poussant la voix dans le vent : « À gauche, là-bas, par dessus l'A15, de l'autre côté de la vallée, c'est la forêt de Montmorency, et Montmorency est là, au bout à droite. Là, c'est la cité des Raguenets à Saint-Gratien, et la cité d'Orgemont à Epinay, avec la grande tour obélisque et la rue de Marseille à ses pieds. Plus au fond là-bas, Saint-Denis avec le stade de France et la tour Pleyel ... » .

C'est vraiment l'une des vues les plus remarquables sur Paris et sa banlieue. Nous entamons la descente vers la Seine.

Butte d'Orgemont – Berges de la Seine sous le viaduc de l'A15 à Argenteuil, en face du port de Gennevilliers. Photographies de Yann Aubry, 2017.

LES FAUBOURGS DU TEMPLE

KM 127 – Bobigny



Juste après le carrefour des Six-Routes, rue de la Ferme, on arrive au plus ancien temple sikh de France. Nous sommes accueillis au temple Gurdwara Signh Sabha par Bikramjit Singh, trentenaire souriant. Nous retirons nos chaussures, nous lavons les pieds et allons nous assoir au réfectoire à l'étage. Des jeunes gens se relaient pour nous servir différents mets à la louche dans des plateaux en inox. À nos côtés, des employés du quartier sont ici en pause prière-déjeuner.

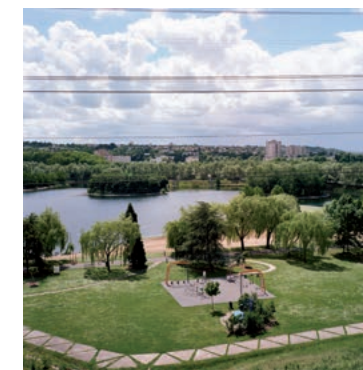
Bikramjit Singh nous raconte l'histoire du lieu, l'histoire des sikhs de France et du monde. Il y a environ 10000 sikhs en France aujourd'hui, qui sont arrivés à partir des années 1980 suite à un mouvement séparatiste sikh au Pendjab en Inde. La communauté sikhe de région parisienne se réunit depuis cette époque dans cette rue pour célébrer le culte – au départ dans un petit pavillon et, depuis 2011, dans ce temple, qui peut accueillir 700 personnes. Notre hôte rafraîchit ensuite notre mémoire nationale en sortant des cartes postales de l'arrivée des régiments sikhs à Marseille lors de la Première Guerre mondiale. Aujourd'hui ingénieur travaux, Bikramjit Singh a été renvoyé du lycée public Louise-Michel à cause de son turban, et a été ensuite accueilli dans un établissement catholique privé. C'était en 2004; c'était la première fois qu'on entendait parler des sikhs de France dans les médias.

Nous avons du mal à partir, mais il reste du chemin. Certains d'entre nous promettent de revenir pour le Vaisakhi. Prochaine étape, à quelques centaines de mètres de là: l'hôpital Avicenne et son cimetière musulman – le seul cimetière musulman de France, mais c'est une autre histoire.

À Bobigny, pendant la fête sikhe de Vaisakhi qui donne lieu chaque année à un grand défilé à travers la ville. Photographies de Marie Genel, 2017.

LE DELTA DISPARU

KM 173 – Valenton



C'est un petit détour et une ascension qui valent la peine. Au moment où la voie verte Tégéval tourne vers l'Est, on trouve une entrée du parc départemental de la Plage Bleue, où domine une énorme butte.

Un million de mètres cubes, c'est le contrat passé avec le département pour édifier la butte constituée par les remblais du trou des Halles de Paris (où est tourné en 1973 le western parodique de Marco Ferreri *Touche pas à la Femme blanche!*). Le site de Valenton où nous sommes était une ancienne carrière, devenu un lieu de baignade très prisé jusque dans les années 1970-80, où les centres aérés emmenaient les enfants.

Aujourd'hui, la baignade est interdite mais le parc a été réaménagé par les paysagistes du Val-de-Marne. Tout en haut de cette grande butte, on bénéficie d'une vue à 360° sur cette grande plaine alluviale, un ancien grand delta marécageux qui s'étendait de Villeneuve-Saint-Georges à Chinagora, formé à la confluence de la Seine et de la Marne. Au premier plan, on surplombe la gare de triage de Valenton, située sur la grande ceinture et utilisée pour le fret ferroviaire. 1500 mètres plus à l'est, elle croise à angle droit le faisceau de la gare de Lyon, puis encore 1500 mètres plus à l'est à Orly le faisceau de la gare d'Austerlitz de l'autre côté de la Seine. Sous nos yeux, des milliers de véhicules neufs sont en transit sur les parkings de la STVA. Juste derrière, on découvre la station d'épuration Seine-Amont qui traite une part importante des eaux usées du sud-est grand-parisien. Sur les cartes IGN et nos écrans de smartphone, on distingue très bien la trentaine de bassins ronds qui servent au traitement des eaux.

Un ancien delta de rivière, c'est un rêve d'aménageurs : on peut en extraire les sédiments puis comme c'est tout plat, c'est parfait pour les gares de triage et les stations d'épuration. Au bord du plan d'eau, des dizaines d'oies bernaches se dandinent. Aurélien soupire : « Tu crois qu'on peut faire du pâté avec des oies bernaches ? Ça serait un produit local ? »

Parc de la Plage bleue à Valenton. Photographies de Sylvain Maestraggi, 2017.

LE MALL ET LE PAPILLON

KM 243 – Savigny-le-Temple



Après avoir traversé les différents quartiers de Savigny, enchaîné les mares, les étangs et les supérettes désertes, nous arrivons chez Luc Signolle.

Ce descendant du roi de Suède nous rejoint sur son vélo avec siège enfant. Son arrière-grand-père est devenu par héritage propriétaire d'une authentique ferme briarde – des biens traditionnellement aristocratiques. C'est le cas par exemple de la ferme de Monsieur, frère du Roi, à Mandres-les-Roses : ferme-usine fournissant la table du château, mais apportant également une rente non négligeable et qui employait tout le village. La ferme de Luc, plus modeste, est tout de même dotée de 400 hectares, et il nous explique que son grand-père, pour joindre les deux bouts, s'était lancé dans les années 1930 dans la betterave à sucre. Il nous fait visiter les 40 hectares de sa cueillette, dont la réputation n'est plus à faire. Les gens viennent eux-mêmes cueillir les fruits et les légumes en plein champ.

Luc aimerait bien passer son exploitation en bio. Mais il y a un problème. Quelques mètres au nord de son terrain, se trouve le parking de l'hypermarché du Carré Sénart. Et les lampadaires du parking attirent un papillon dont la larve se développe à l'intérieur des fruits : le carpocapse des pommes et des poires (*Cydia pomonella*). Tant que l'hypermarché refuse d'éteindre les lampadaires la nuit, le passage au bio est impossible.

En route vers ce parking, nous croisons un groupe de femmes turques aux foulards fleuris. Hilares, elles se partagent des parts de pastèques juteuses au bord de la piste cyclable. Autour des nappes blanches, les enfants dansent sur de la musique chaâbi en provenance de la Mégane Scénic garée dans l'herbe haute.

À Lieusaint, les pommes du cultivateur Luc Signolle touchées par le carpocapse ; le lampadaire responsable de sa prolifération (parking du centre commercial du Carré Sénart). Photographies de Éric Garault, 2017.

L'AUTOROUTE ET LE NYMPHÉE

KM 285 – Chilly-Mazarin



Au fond du parc du château de Chilly-Mazarin, on arrive sur un immense bassin qui se termine en nymphée : des rocailles et une grotte aux coquillages viennent célébrer la source.

De l'autre côté des arbres, le ronronnement de l'autoroute couvre les paroles de l'ancien maire, qui nous retrouve une heure plus tôt, à la frontière entre Chilly et Morangis, sous le pont de l'A6. Il n'est pas tout jeune, mais marche plus vite que nous, malgré notre rythme effréné depuis ce matin. Il nous raconte qu'ici, les naïades ont fait boire la tasse aux X-Pont (ingénieurs des Ponts et Chaussées, payés à la tâche pendant les Trente Glorieuses) et que les nymphes ont ébranlé l'A6 de la base au sommet de la machinerie d'État au fil d'un interminable conflit inter-services – en l'occurrence, entre le ministère de l'Équipement et le ministère de la Culture.

C'est l'occasion de se souvenir que l'immense emprise des autoroutes a souvent donné lieu, lors de leur création dans les années 1960, à des débats houleux entre les ingénieurs routiers et les défenseurs du patrimoine – et Paris étant entouré de châteaux avec leurs chasses royales, leurs fontaines et leurs vieilles fermes attenantes... Mais pas seulement avec les gens du patrimoine ! Sur notre itinéraire, on collectionne affectueusement toute une ribambelle de points de friction historiques de ce genre... Il faudrait qu'on prenne le temps de créer une page spéciale sur WikiSara, le wiki des routes.

Défendu par la famille propriétaire du château qui réussira à plier l'autoroute comme un tuyau de plomberie, le nymphée (on le voit sur la carte) est donc la raison secrète de ce virage serré au sud de la sortie 4. Cette délicate attention permettra au passage de bâtir dans le parc du château une grande copropriété de quelque 800 logements, par laquelle nous reprenons notre route.

À Chilly-Mazarin, la résidence Domaine du Château et les champs de céréales faisant face à l'hôtel Le Parthénon situé sur la N20. Photographies de Florence Joubert, 2017.

LE BLÉ DE SACLAY

KM 307 – Villiers-le-Bâcle



Dans une boulangerie coopérative de Villiers-le-Bâcle, mitoyenne de l'une de ces grosses fermes à cour fermée du plateau, on achète de gros pains gris qui ne sont jamais rassis, issus de blés biologiques cultivés sur le plateau.

Par sa topographie et sa géologie, le plateau de Saclay se prête particulièrement bien à la culture du blé, mais aussi à celle du colza et du maïs. Le plateau est essentiellement cultivé en « conventionnel » mais, peu à peu, les AMAP et exploitations bio se développent. Les projets métropolitains high-tech sur le plateau en feraient presque oublier l'essentiel : à part les grandes plaines d'Ukraine et le triangle de Gonesse, il paraît qu'il n'y a pas mieux que Saclay.

Un bras de fer homérique entre défenseurs de l'agriculture et de la nature d'une part, et le grand cluster high-tech d'autre part, a récemment abouti à la définition d'un cessez-le-feu et d'une ZPNAF (zone de protection naturelle agricole et forestière) taillée sur mesure, qui pérennise la moitié des 50 kilomètres carrés du plateau en espaces naturels et agricoles. Mais de fortes dissensions demeurent, notamment autour de la réalisation de la ligne 18, mais aussi sur la valeur relative des sols réattribués aux exploitants, par exemple.

À la fin de l'été, de grands nuages de poussière s'élèvent autour des moissonneuses-batteuses géantes dans l'océan jaune. À bord, les paysans scrutent le radar des précipitations sur leurs téléphones, les grands orages d'août pouvant réduire à néant des champs entiers de blé en quelques minutes.

Champs de blé sur le plateau de Saclay et grains de blé dans les mains des exploitants de la ferme Vandame à Villiers-le-Bâcle. Photographies de Florence Joubert, 2017.

LA M.U.S.E.

KM 383 – Rueil-Malmaison



Le long de l'ancienne RN13 (ou route de Caen), à côté du château de Malmaison (de Joséphine de Beauharnais), on s'approche des grilles pour apercevoir l'un des rares tronçons réalisés du projet M.U.S.E.

La M.U.S.E., c'est la « maille urbaine souterraine express », un moment d'apothéose de la ville-voiture. Pompidou avait dit dans les années 1960 qu'il fallait « faire la ville pour la voiture », et dans les années 1980, Charles Pasqua fut un soutien important de ce projet qui devait doter Paris d'un vaste réseau d'autoroutes souterraines pour relier les différents points de la capitale. Un Grand Paris Express – mais en voiture.

On aurait eu de temps en temps des échangeurs-péages comme celui-ci, des trous d'air grâce auxquels la M.U.S.E aurait repris sa respiration après de longues plongées dans le noir. Mais il n'y a que dans l'Ouest parisien, et principalement dans le 92, que ces travaux seront partiellement réalisés. On admire ces ruines du futur. La société Vinci vient de terminer le tunnel de la Malmaison qui débouche ici, et qui permet de boucler enfin l'A86 avec cette section à péage depuis Villacoublay – le rêve des ingénieurs des Trente Glorieuses.

Impossible de l'arrêter, Denis se lance dans une autre histoire : « On pourrait comparer ce projet avec celui des groupes UX Untergunther et LDMP qui ont effectivement réalisé la connexion de plusieurs réseaux souterrains permettant de traverser la capitale du sud au nord et d'est en ouest, grâce à des petits ouvrages d'interconnexion entre galeries télécom, égouts, catacombes et monuments – mais cette fois, à pied ! Ils animèrent également un cinéma parallèle sous la cinémathèque et un laboratoire culturel clandestin dans le tambour du Panthéon, avant d'être accusé de vandalisme suite à la réparation de l'horloge détraquée de ce monument national.»

À Rueil-Malmaison, quartier entre le château de la Petite Malmaison et le jardin Jeanne d'Arc. Photographies de Emmanuelle Blanc, 2017.

LES CELTES DE L'ÉCHANGEUR

KM 392 – Nanterre



À Nanterre, il y a quelque chose à voir tous les 100 mètres... Il y a de la densité, mais pas dans le sens qu'on entend quand on parle d'urbanisme.

Deux kilomètres après le port, on grimpe sur les talus des remblais de l'échangeur A86/A14, et là, on découvre autour de nous ce qui semble au premier abord un immense fatras, mais dans lequel on lit peu à peu une galaxie de différents cosmos.

À droite, les quartiers neufs avec leurs immeubles isolés par l'extérieur plaqué multicouche en 2010. À gauche, la maison d'arrêt et l'ancienne papeterie en ruine bientôt remplacée par une opération de logements de luxe en « bois scandinave ». Derrière l'échangeur, le campus de Nanterre, d'où est parti mai 1968 ; derrière encore, les petites tours aux perspectives trafiquées de la Défense.

Et là, juste devant nous, à nos pieds, sous les nombreuses bretelles de l'A86, là où Luc Besson avait installé la grande porte d'accès au ghetto dans son film *Banlieue 13*, il y a le plus important site urbain antique de la capitale, largement antérieur à Lutèce : le grand Nemetodurum – « le bourg sacré » en celte. Bien avant la ville nouvelle romaine, qui inaugure le Paris impérial, le grand Nemetodurum n'avait jamais eu vocation à dominer qui que ce soit mais il avait son port, ses remparts, et il frappait monnaie.

A Nanterre, autour de l'historien nanterrien Alain Bocquet au parc du Chemin-de-l'Île en bord de Seine et à proximité de l'A14 ; installation de Vive les Groues (projet développé par Yes we camp) à l'arrière de la Grande Arche de la Défense. Photographies de Éric Garault, 2017.

LA RUHR À PARIS

KM 420 – Saint-Denis



Denis sort sa carte IGN pliée et stabilotée en trois couleurs : bleu pour le Grand Paris Express, rouge pour les limites communales, et jaune fluo pour les chemins de randonnée. Il pose ses innombrables cabas Monoprix par terre : « Pour comprendre pourquoi Delouvrier lance en 1965 le SDAU et les cinq villes nouvelles, il faut venir ici ! »

On est au bord du canal Saint-Denis, au bassin de la Maltournée, là où le canal s'élargit pour permettre aux péniches de faire demi-tour. « Ici, et dans toute la plaine Saint-Denis jusqu'au Bourget, tout était rempli ! Je le répète pour les jeunes : avant la désindustrialisation, il y avait l'industrie ! La chimie ! La métallurgie ! L'énergie ! Des milliers d'ouvriers, des cafés et des ateliers fumants. De Gennevilliers à Bobigny, c'était... la Ruhr ! »

Une mini-moto hurlante passe au bord du canal. Je sors de mon sac des photos aériennes des années 1960. Elles sont en noir et blanc avec parfois des panaches de fumée blanche. À la place du stade de France et des bureaux voisins construits ces vingt dernières années, il y avait deux grandes usines à gaz, parmi les premières du monde, qui alimentaient Paris (le fameux « gaz à tous les étages ») et qui ont tourné jusque dans les années 1970. Babcock à La Courneuve fabriquait des chaudières, L'Illustration à Bobigny faisait du papier, les distilleries empestaient...

Denis reprend : « Et puis en 1965, il y avait encore des bidonvilles partout aux portes de Paris, malgré les grands ensembles, les autoroutes à peine commencées, des embouteillages monstrueux, ici notamment ! Il fallait construire les villes nouvelles pour les classes moyennes qui fuyaient ce paysage de toute façon, et organiser ce véritable bordel avant l'étalement urbain à l'américaine, préparer l'avenir avant qu'il ne soit trop tard, avant que tout ne soit colmaté, sans voirie et de façon anarchique. Au début des années 1960, entre l'Algérie et la banlieue, le général n'en dormait plus la nuit, le pauvre. »

Fin de journée dans le quartier de la gare de Saint-Denis. Photographies de Marie Genel, 2017.

LES RÉSIDENTS DU TERMINAL

KM 454 – Roissy



Entre le terminal 1 et le terminal 2, de part et d'autre de la ligne du VAL gratuite qui effectue sans fin ses navettes entre les gares RER, TGV et les aéroports, l'héroïne de ce roman, une femme amnésique, développe différentes techniques pour se fondre dans la masse des voyageurs et ne pas se faire coffrer, un art de la dissimulation basé sur le mouvement perpétuel et principalement la marche.

Comment ressembler à un voyageur en partance, sinon en marchant l'air soucieux, parfois pressé et parfois lassé d'attendre ? Et grappiller par-ci par-là un reste de pizza, un bagage oublié, un manteau chaud avant de rejoindre les sous-sols et leurs supérettes discount où le temps n'existe pas, où jour et nuit les néons restent les mêmes, où l'air est chauffé par la ventilation des parkings et où se blottissent d'autres humains, cachés derrière une allée de chariots dans l'angle mort d'une caméra de surveillance. Ce sont les personnages du roman de Tiffany Tavernier. Des sans-domicile pour qui l'aéroport est devenu une maison, un cocon, mais aussi un piège. Dans le tourbillon des voyageurs, et sous les panneaux d'affichage des destinations du monde entier, ils ont élu domicile au cœur de la machine de transit global.

À l'est de l'aéroport, derrière le vieux bourg du Mesnil-Amelot, il y a aussi un énorme centre de rétention administrative, une prison qui ne dit pas son nom. À l'intérieur se trouve le seul tribunal dans lequel aucune personne extérieure n'a le droit de venir. C'est ici que l'on juge si des familles ont le droit de rester en France. Si l'on décide que non, alors ces personnes sont renvoyées vers leur pays d'origine par avion charter depuis les pistes voisines.

De Sarcelles à Roissy en remontant la vallée du Croult (petit affluent rejoignant la Seine à Saint-Denis) en passant par le triangle de Gonesse. Photographies de Pierre-Yves Brunaud, 2017.

LES MONTS GARDÉS

KM 479 – Claye-Souilly



Nous avons rendez-vous avec la paysagiste Agnès Sourisseau, qui gère le site expérimental des Monts gardés, situé au nord du canal de l'Ourcq et de la N3, coincé à l'est par le gigantesque site d'enfouissement de Veolia et à l'ouest par la LGV est-européenne qui dévale tout droit depuis le plateau cérééalier (80/120 NGF), coupant en deux le vaste triangle ferroviaire selon un axe nord-sud.

Quand on connaît un peu l'endroit, l'accès est facile : au lieu de retourner vers l'est le long de la Beuvronne comme le fait notre chemin, il faut continuer le long du canal, puis monter sur la D404, qui franchit la N3, 200 m plus au nord. On y retrouve Agnès qui vient nous ouvrir un gros portail SNCF galvanisé sur la gauche.

Il y a une quinzaine d'années, plutôt que de réaliser l'intégralité du carrefour TGV sur ce site sensible entièrement en viaduc, comme le voulaient beaucoup de gens, la SNCF a préféré travailler le plus possible en déblais remblais. C'est une culture française, c'est la même chose pour les routes et les autoroutes, depuis Bonaparte. Les Italiens construisent leurs routes et voies ferrées avec des tunnels et des viaducs, nous on fait des tas, c'est comme ça ! Le résultat ici, ce sont des montagnes de terres impropres à toute culture. En général, on les recouvre de quelques centimètres de mauvaise terre cultivable ensemencée de gazon, et quelques arbres déjà âgés y sont plantés à grands frais.

Agnès a gagné le concours de renaturation de ces 30 hectares au début des années 2000. Depuis 2007, elle a poursuivi sans financement l'occupation du site, en proposant un projet à la fois beaucoup plus ambitieux et beaucoup moins coûteux, à l'aide de certaines herbes apportées par le vent, et dont elle a pris soin. Elle allait reconstituer au bout de seulement quelques années un sol capable de faire pousser des arbres à partir de simples semis, puis de pratiquer progressivement des cultures, selon le principe de l'agroforesterie. L'objectif étant alors non pas une simple renaturation, mais d'aider la nature à fabriquer elle-même un sol propre à la production alimentaire.

À Claye-Souilly, piliers du double viaduc ferroviaire de la ceinture LGV nord-est de Paris. Photographies de Pierre-Yves Brunaud. Au cœur du triangle LGV, le site expérimental agroforestier des Monts gardés développé par Agnès Sourisseau. Photographie de Jens Denissen.

EXPERIMENTAL PROJECT COMMUNITY OF TOMORROW

KM 500 – Chessy



En fait, le grand rêve de Walt Disney, ce n'est pas le divertissement, mais l'urbanisme. Ce brave Walt, il voulait donner naissance à une société nouvelle, grâce à une nouvelle ville : c'est le « Projet expérimental de la communauté de demain », qu'il présente en 1964 à l'Exposition Universelle de New York.

La communauté sera organisée géométriquement autour d'un cercle, comportant en son centre les bureaux et commerces, bâtiments publics, puis les écoles, les équipements sportifs, puis les habitations en périphérie. Les transports en monorail seront privilégiés et le trafic automobile résiduel sera souterrain, laissant à la surface des zones piétonnes parfaitement sécurisées. Un dôme géant sera construit afin de réguler le climat.

Eurodisney n'est pas simplement un parc d'attractions. Léa Donguy, cofondatrice du Voyage Métropolitain, est venue marcher avec nous aujourd'hui. Elle a travaillé sur l'histoire de Marne-la-Vallée : « Dès les années 1970, Disney a pris contact avec le gouvernement français pour ouvrir un parc en Europe. Le choix de Paris a été vite conclu, compte tenu de l'aire de chalandise de la capitale française (300 millions de consommateurs à moins de 2 heures en TGV). Au début des années 1980, l'aménagement du Secteur III n'est pas terminé, et celui du Secteur IV (où nous sommes) semble impossible. L'arrivée de Disney semble une opportunité. En contrepartie, l'État s'engage à déplacer le TGV, à prolonger le RER, etc.

Tout le secteur IV, voire le secteur III, relève finalement de la jonction entre deux vieux rêves des années 1960 : celui de Walt Disney et sa société nouvelle à la *Truman Show*, et celui de Paul Delouvrier et de ses cinq villes nouvelles. Et, il y a, là-dedans, ce qu'est par essence la métropolisation, nous dit Léa : c'est le grand jeu !

Bon, évidemment, la réalité de Montévrain, celle de l'habitant lambda coincé entre le Carrefour Contact et sa petite unité de logements digicodés n'est pas facile à vivre tous les jours. « On relève un taux de dépressions nerveuses nettement supérieur à la moyenne », affirme Denis... Faudra vérifier ça !

*Le château en ruines de Coupvray et le péage d'accès au parc Disneyland Paris
Photographies de Pierre-Yves Brunaud, 2018.*

AUX RACINES DU RÊVE

KM 533 – Noisy-le-Grand



Denis est intarissable sur le Mont d'Est. « Un jour, j'ai vu arriver un vieux géomètre avec un gros paquet de plans sur calques, c'était tous les lots des différentes copropriétés du Mont d'Est. Il a tout posé sur une grande table, puis il a commencé à me raconter avec émotion le jour où il avait planté au milieu des champs deux piquets, un à l'est et un à l'ouest de chaque bout du grand hexagone. En fait, le Mont d'Est, c'est comme la planète artificielle de Dark Vador, dans *Star Wars* : c'est une machine de guerre économique publique-privée, avec les banques en toile de fond, à cette période charnière où on ne sait plus comment continuer les villes nouvelles sur fonds publics – alors le centre-ville, c'est le centre commercial des Arcades. Il y a des lots-volumes comme dans les villes américaines, et puis des copropriétés différentes pour l'étanchéité, l'espace du joint de dilatation, les gaines verticales ou l'épaisseur du revêtement de la dalle, des servitudes de passage qui n'ont jamais été respectées, et en dessous, de vastes zones sont restées inoccupées, car trop difficiles d'accès. »

Premier acte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, il s'agissait ni plus ni moins de créer un quartier d'affaires pour contrebalancer La Défense à l'est de Paris. Par-dessus les dalles piétonnes, on a implanté des logements et des bureaux sur pilotis. Par exemple, les bureaux de la fameuse caisse de compensation Clearstream, c'est là, suivez la flèche. Depuis les bords du lac artificiel, on prend un escalier en hélice au décor coloré, puis on zigzague entre les bancs, les jeux et les jardinières pleines d'inventions. Les hôtels qui bordent l'esplanade suspendue servent à loger des réfugiés. On passe ensuite au-dessus d'un canyon, nommé la rue des Arcades, et on arrive au-dessus de l'énorme parking du centre commercial (6000 places) avec des rampes géantes en hélice du à l'architecte Jacques Kalisz. On est juste derrière le Palacio d'Abraxas de Ricardo Boffil, de là on domine tout l'Est parisien. En quittant Abraxas, on arrive sur une grille, Jens nous demande de nous approcher : « C'est quoi là hein, qui connaît le SK ? Non, pas DSK, le SK !? » Le SK était le mini-métro de ce nouveau quartier, fait en télécabines de ski souterraines – 12 personnes par œuf. D'une longueur de 500 m, le système a été inauguré, mais jamais ouvert au public. Depuis des années, des urbexers se promènent dans ces galeries souterraines. Vestiges de l'industrie du tourisme de montagne coffrés dans les sous-sols de la ville nouvelle, musée invisible de la ville du futur.

Nous nous remémorons d'autres moments de rétrofuturisme, comme l'aérotain de Cergy.

*Les arrières des Espaces d'Abraxas à Noisy-le-Grand et les bords de Marne en contrebas.
Photographies de Line Francillon, 2018.*

LE TISSU DU SOUS-SOL

KM 571 – Vitry



À la surface, un vaste paysage de campagne, avec des haies, de grands arbres, des fourrés épineux, pourtant on vient d'entrer sur la commune de Vitry-sur-Seine : c'est le parc des Lilas.

On croise un papi avec des tomates plein sa brouette. Il a un fort accent italien, il jardine sur sa parcelle et nous explique que sous nos pieds, certains secteurs sont sécurisés avec des géotextiles XXL. Et d'autres non, parce que ça coûte trop cher ; alors ils sont fermés. Il a des doigts durs comme des morceaux de bois. On a déjà traversé plusieurs carrières de gypse depuis le début du sentier. Ici, on a tellement creusé qu'il est impossible de construire sur les 100 hectares que compte le parc. Sans ces carrières, le parc aurait sans doute été aménagé comme l'un des autres parcs départementaux du Val-de-Marne (façon André-Malraux à Nanterre, ou parc de La Courneuve). C'est grâce aux trous qu'on a aujourd'hui ce paysage de campagne antique. Ce problème de carrières a laissé le temps de reprogrammer le projet initial prévu par l'architecte Mario Capra, pour accompagner, en bas, la vaste ZUP de la Commune de Paris autour d'une importante sortie de l'A86, dont l'avenue Rabelais et la zone des Blondeaux sont les reliquats. Si bien qu'en plus des jardins ouvriers, des plaines de jeux, des pistes de skate, il reste des pépiniéristes, des associations qui fournissent des AMAP en légumes bio, des pâturages pour les animaux et aussi de l'habitat précaire ayant résisté à toutes les tentatives de normalisation. Il y a aussi des Roms qui viennent d'arriver et se sont installés en plein milieu d'une vaste cuvette normalement inaccessible à cause d'un gros danger d'effondrement.

On domine Vitry et ses grandes cheminées rouge et blanc et on a de grandes vues sur la vallée de la Seine, jusqu'au bois de Vincennes, la tour hertzienne de Champigny croisée à Chennevières. On a envie de rester dans cette utopie bienheureuse à la Michel Audiard, mais on reçoit un texto de Baptiste qui est avec une partie du groupe dans une librairie, le Tome 47, au cœur de cette ville atypique qui passe aujourd'hui pour être la capitale française du *street art*. On descend une pente abrupte, par la voie Poussin sur la RD5, cette grande avenue qui va de la porte de Choisy à Orly, en plein chantier du tramway no 9. On débouche pile-poil chez Coco, une sandwicherie « mondialement » connue, avec un grand caisson lumineux qui arbore la *skyline* d'Istanbul. On remonte cette sorte d'avenue un peu soviétique, puis on rejoint l'église par un réseau de petits passages dont les murs sont intégralement graffés sur plusieurs centaines de mètres, c'est un feu d'artifice.

La zone des Ardoines à Vitry-sur-Seine et les cheminées de la centrale électrique thermique à charbon. Photographies de Pierre-Yves Brunaud, 2018.

LE GRAND CHANTIER

KM 615 – Versailles



On estime que 10000 ouvriers seraient morts sur le chantier de Versailles. Beaucoup périrent de fièvre pendant l'assèchement des marais. Ce sont *Les Échos* qui le disent :

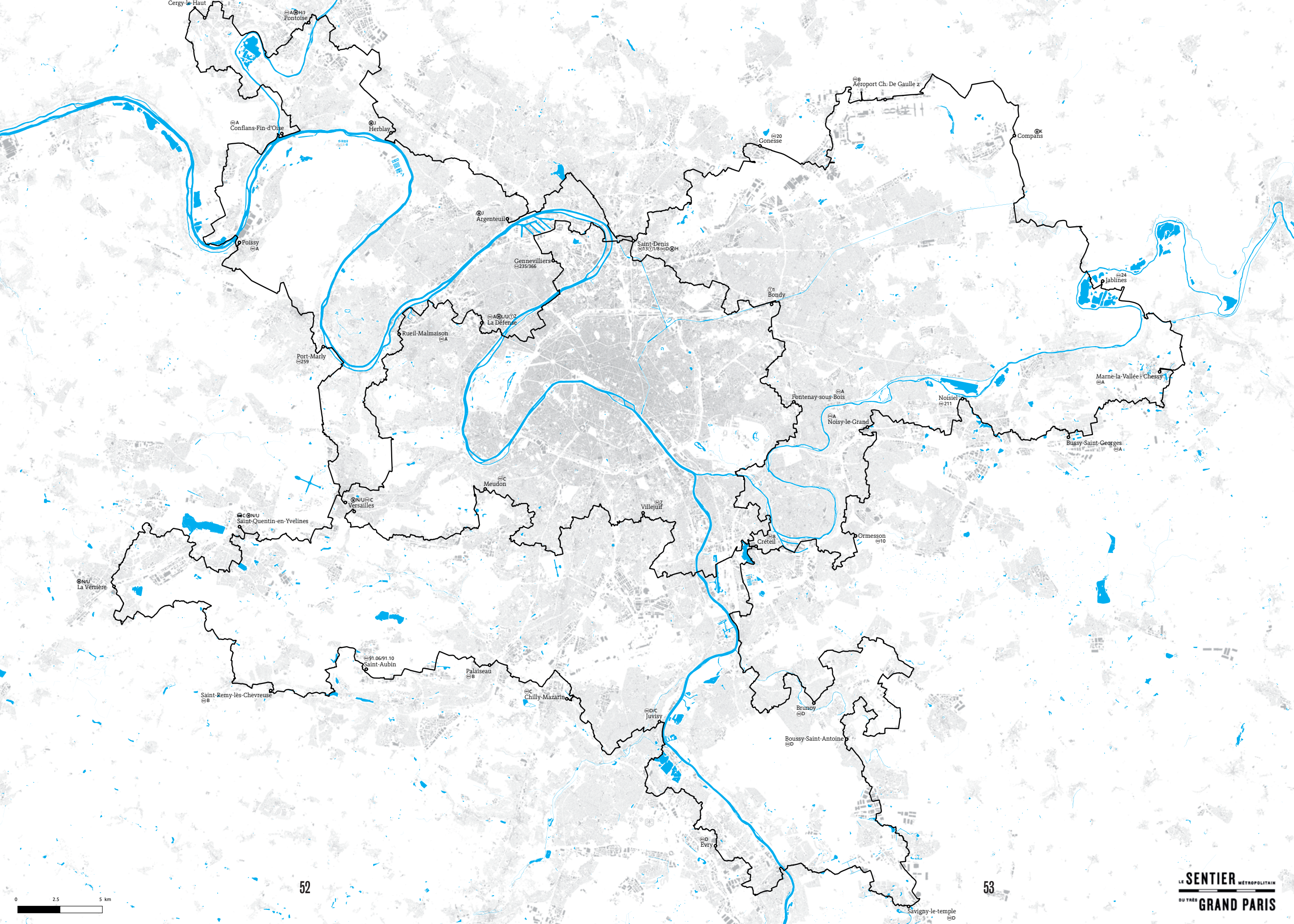
« Le château de Versailles fut, en son temps, le plus grand et le plus long chantier d'Europe. Plus d'un demi-siècle de travaux, 36000 hommes mobilisés – dont de nombreux soldats –, des dizaines de milliers de tonnes de pierre, de marbre ou de fonte utilisées, plus de 7,5 millions de mètres cubes de retenues d'eau, 120000 mètres carrés de toiture... »

« Chantiers », nous, on pensait que ça faisait référence à tout ça, ces ouvriers disparus. Mais le nom du quartier Versailles-Chantiers vient en fait des tas de bois qu'on entreposait à l'entrée de la ville pour les vendre aux citadins – on appelait ça des chantiers. Et chantiers, ça fait pas chic ; des habitants demandent régulièrement à ce qu'on change le nom du quartier.

On a presque bouclé la boucle, et certains sont pressés de rentrer chez eux. Ils nous lâchent 1 km avant la ligne d'arrivée, pour sauter dans un Transilien N ou U ou bien un RER C. La gare Versailles-Chantiers étant également située sur la grande ceinture ferroviaire, peut-être qu'ils vont attraper un wagon de marchandises pour Le Havre ? On pourrait d'ailleurs partir d'ici à pied et rejoindre Le Havre – cette grosse étoile rayonnante sur le haut-relief de la France dans le hall de la gare... On le fera peut-être un jour. On admire dans le hall les grandes cartes en pierre qui dessinent d'un côté le plan du Grand Paris de l'époque, et de l'autre, cette carte de France « carrefour de l'Europe ». Reconstituée style Art déco par l'architecte André Ventre, la gare a été inaugurée en 1932 en présence de Raoul Dautry, ministre de la Reconstruction en 1945 et fondateur du CEA avec Joliot-Curie. C'était alors la gare la plus moderne et la plus luxueuse de France.

Pour l'instant, on ressort, et on remonte triomphalement l'avenue de Paris, jusqu'à notre point de départ, au pied de la statue du Grand Roi, sur la place d'armes devant la grille d'honneur du château. Là, on y est : on peut dire qu'on a fait le tour de cette chose qu'on ne saurait trop nommer. On en a une image un peu plus tangible, un goût dans la bouche, une sensation dans les jambes, une idée dans la tête. Ceux qui restent vont boire un coup au café de l'Arrivée rue du Maréchal-Foch, devant la gare de Versailles-Rive-Droite – 1 km au nord-est de la place d'armes. Certains d'entre nous se déclarent prêts à repartir pour un deuxième tour de trilobe !

Le stade de Fontenay-aux-Roses et la gare du Plessis-Robinson. Photographies de Jens Denissen, 2018.



Exposition et ouvrage créés
par le Pavillon de l'Arsenal
11 juillet – 11 octobre 2020

Pavillon de l'Arsenal

Alexandre Labasse,
architecte, Directeur général

Marianne Carrega, architecte,
Adjointe au Directeur général

Julien Pansu, architecte,
Directeur de la communication,
du multimédia et du
développement des publics,
avec Léa Mabille
et Estelle Petit, chargées
de communication, assistés
de Chloé Bonneau

Jean-Sébastien Lebreton,
architecte, Responsable
des expositions,
Sophie Civita et
Valentine Machet, architectes,
chargées de production

Léa Baudat, chargée de
recherche et de documentation
avec Lucie Prohin, chargée
de documentation

Scénographie et graphisme :
Pavillon de l'Arsenal

Secrétariat de rédaction :
Laure Dupont
Fresques murales :
Tony Regazzoni
Frise chronologique :
Jérôme Bourgeix

Réalisation et montage
Construction et accrochage :
Art Composit
Impressions : Bsmd
Transferts : Couleur
et communication

Commissariat

Baptiste Lanapeze et
Paul-Hervé Lavessière
(Agence des Sentiers
Métropolitains)

Production des sentiers
métropolitains
Bruit du Frigo (Bordeaux),
le Bureau des Guides du GR2013
(Marseille), Jordi Ballesta
et Paths of Greece (Athènes),
Charlie Fox (Londres), Pascal
Menoret (Boston), Francis
Pourcel et Micheline Dufert
(Charleroi), Boris Sieverts et le
Büro für Städtereisen (Cologne),
Serkan Taycan (Istanbul),
Trekking Italia (Milan), Nazlı
Tümerdem (Istanbul), urbAgora
(Liège), le Voyage Métropolitain
(Paris).

Photographies
Yann Aubry, Jordi Ballesta,
Emmanuelle Blanc, Philippe Conti,
Julie Chovin, Jens Denissen, Line
Francillon, Éric Garault, Marie
Genel, Florence Joubert, Sylvain
Maestruggi, Geoffroy Mathieu,
Serkan Taycan.

Crédits photographiques :
Intérieur de couverture :
Marielle Agboton
p.24, p.28 : Florence Joubert

Achévé d'imprimer sur les presses
de l'imprimerie Frazier à Paris,
ISBN 978-2-35487-055-3
Dépôt légal : juillet 2020

© Pavillon de l'Arsenal, 2020
www.pavillon-arsenal.com

L'Agence des Sentiers
Métropolitains remercie

Pour l'école des Sentiers
Métropolitains : Le programme
Erasmus+ de l'Union européenne

Pour le Sentier Métropolitain
du Grand Paris (Partenaire
principal) : la Métropole du
Grand Paris, et particulièrement
Danièle Premel, Daniel Breuiller,
Jean-Baptiste de Froment
et François Arlandis

Ainsi que
Marion Bobenriether et
Jean-François Lamy (EPT Grand
Paris Sud Est Avenir), Catherine
Barbé (Société du Grand Paris),
Paul Lecroart et Nicolas Laruelle
(Institut Paris Région),
Daniel Orantin (Comité
départemental du tourisme 93),
Hélène Sallet-Lavorel (Comité
départemental du tourisme 94),
Jean-Paul et Agnès Auger (Comité
départemental de la randonnée
pédestre 93), Laure Waast
(CAUE 92).

Et plus particulièrement
Dominique Alba, Gilles Clément,
Antoine Grumbach, Alexandre
Labasse, David Mangin, Pierre
Mansat, qui nous ont fait
confiance dès la première heure.

le voyage métropolitain



Métropole
du Grand Paris



En partenariat avec :

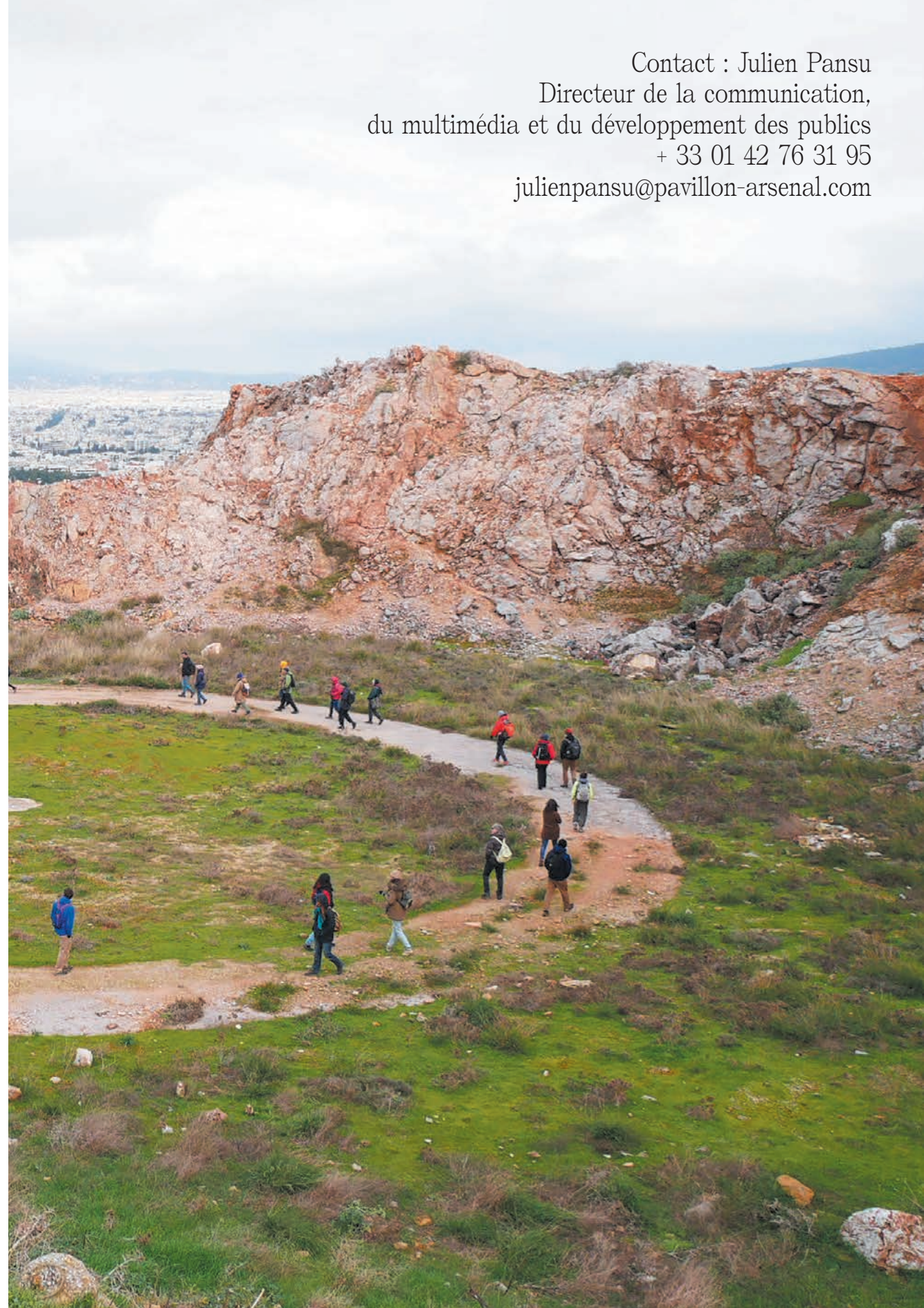
philosophie
magazine

W éditions
wildproject

PAVILLON DE L'ARSENAL

Télérama

Contact : Julien Pansu
Directeur de la communication,
du multimédia et du développement des publics
+ 33 01 42 76 31 95
julienpansu@pavillon-arsenal.com



Depuis 20 ans, des itinéraires de marche au long cours en milieux urbains et périurbains ont émergé successivement à Bordeaux, Milan, Marseille, Paris, Istanbul, Londres, Tunis, Avignon, Toulon, Liège, Charleroi, Cologne, Athènes, Boston...

Héritant de démarches artistiques, les sentiers métropolitains sont des équipements pérennes, qui revendiquent une dimension d'aménagement urbain. Ces œuvres collectives d'urbanisme artisanal sont réalisées par celles et ceux qui les dessinent, les produisent, les photographient, les arpentent et les racontent.

Aux côtés d'autres mouvements de société – comme l'agriculture urbaine ou l'urbanisme de transition –, la randonnée métropolitaine modifie nos façons d'habiter. En nous permettant de renouer avec l'espace physique à l'épicentre de la crise écologique, ces sentiers contribuent à imaginer la ville de l'après-pétrole.