

Le Sentier du Grand Paris

Un guide de randonnée
à travers la plus grande métropole d'Europe



Wildproject



Site des Groues, sur l'ancienne « zone B » à l'arrière de la Défense (Nanterre).
Photo Julie Bourges, 2018.



Cimetière musulman de Bobigny. Photo Laurent Villeret, 2018.



Parc départemental de la Plage-Bleue (Valenton). Photo Laurent Villeret, 2018.



Incinérateur à déchets de Saint-Ouen. Photo Pierre-Yves Brunaud, 2018.



L'axe majeur (Cergy). Photo Florence Joubert, 2018.



Champs de blé sur le plateau de Saclay. Photo Florence Joubert, 2018.



Installation temporaire de gens du voyage près du musée Delta, au sud de l'aéroport d'Orly (Athis-Mons). Photo Florence Joubert, 2018.



Piliers du double viaduc ferroviaire de la ceinture LGV nord-est de Paris (Claye-Souilly). Photo Pierre-Yves Brunaud, 2018.



Jens Denissen et Denis Moreau pendant un repérage public. Photo Florence Joubert, 2018

Introduction

*La banlieue influence Paname, Paname influence le monde
Le neuf trois 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 >>
feat. Ninho, Alivor, Seth Gueko, Lino, Sofiane Zermani,
Youssoupha, Lartiste

On entend souvent dire que Londres ou Berlin seraient plus grands que Paris. Avec 10 millions d'habitants et une tache urbaine de 3 000 kilomètres carrés, le Grand Paris peut pourtant être considéré comme la plus grande métropole d'Europe.

Paris est gigantesque, et ce n'est pas un hasard. Son histoire est celle des royaumes, des nations, des empires qui n'ont cessé de prouver leur puissance et d'étendre leur domination, notamment à travers leur capitale. Une capitale qui, à certaines époques, a été l'une des plus puissantes du monde, et qui demeure

un monstre de richesse, de captation des ressources, de production. Sa force centripète est colossale : elle tire à elle des biens et des personnes de la nation entière, de continents entiers. La masse de ses infrastructures modifie partout l'état des sols ; sa lourdeur creuse l'espace-temps, étire les distances et ralentit nos pas.

Après 3 ans de repérages, 1 000 kilomètres d'arpentages, nous revenons avec le sentiment décourageant d'avoir à peine commencé à effleurer les territoires du Grand Paris. Paris reste pour nous une étoile noire.

Le Grand Paris n'est pas une ville qu'on peut tout entière habiter – mais c'est une galaxie qu'on peut explorer. La marche est lente, mais elle fait défiler en peu de temps une quantité immense d'informations, de faits, d'histoires... Le mouvement de nos pas nous a permis, en clignant les yeux, de voir, comme dans un kaléidoscope, se mettre en mouvement la métropole dans sa totalité.

Notre vaisseau spatial, d'inspiration gothique (ou celte, selon d'autres), a la

forme d'un trilobe : une ligne continue qui se croise en trois points – Saint-Denis, Créteil et Versailles. Il constitue une ligne de 615 km qui se parcourt en 40 jours de marche.

Il articule deux échelles : le Grand Paris des anciens faubourgs ouvriers et résidentiels (la Seine, la Métropole du Grand Paris) et le Grand Paris des villes nouvelles. Entre les deux, « la ceinture verte », un projet qui remonte aux villes nouvelles et qui est aujourd'hui un territoire disputé.

Le sentier a été composé entre 2016 et 2020 par une équipe d'artistes, d'urbanistes, de paysagistes, d'éditeurs, de photographes... Son itinéraire a été dessiné au fil de repérages publics appelés « la grande caravane », en emmenant des auteurs, des photographes, des journalistes à la rencontre du territoire et de personnalités qui y œuvrent.

Comment raconter le Grand Paris ?
Un tel projet peut-il avoir un sens ?

Au fil de ces 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, piqué-niqué dans des PMU de cité, ressorti de vieilles cartes, croisé des plaines d'épandage, discuté avec des Roms dans des cabanes, 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.

36

Au fil de toutes ces marches et de ces discussions, l'image nous est apparue d'une ville qui essaierait – toujours en vain, mais toujours à nouveau – de nier la géographie, de s'arracher à la Terre, de transcender le territoire, de dominer le monde, de remplacer le cosmos.

Apothéose de la ville planifiée, capitale d'empires, millefeuille de grands gestes royaux et présidentiels... Rien de plus ancien à Paris que les villes nouvelles : Versailles en est une... et même Lutèce ! – s'il est vrai que 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.

En route !

Les guides

Ce récit polyphonique, issu d'un voyage à pied qui a engagé des dizaines de personnes pendant plus de deux ans, inclut de nombreuses conversations. Certains noms reviennent souvent dans le texte, notamment :

LE NARRATEUR • PAUL-HERVÉ LAVESSIÈRE

L'urbaniste Paul-Hervé Lavessière, auteur de l'ouvrage *La Révolution de Paris: sentier métropolitain* (Wildproject, 2014; prix Haussmann du meilleur livre sur Paris), cofondateur de l'Agence des Sentiers Métropolitains. Périmètre privilégié: petite couronne. Mode opératoire: tracé, repérage, écriture, publication d'un livre, événements.

L'EXPERT • JENS DENISSEN

Le paysagiste Jens Denissen a fondé en 2014 avec Léa Donguy « Le Voyage Métropolitain », un collectif qui propose chaque mois un voyage à pied à la découverte de l'aire métropolitaine. Périmètre privilégié: Grand Paris morphologique. Mode opératoire: une marche publique mensuelle sur inscription.

L'ARTISTE • DENIS MOREAU

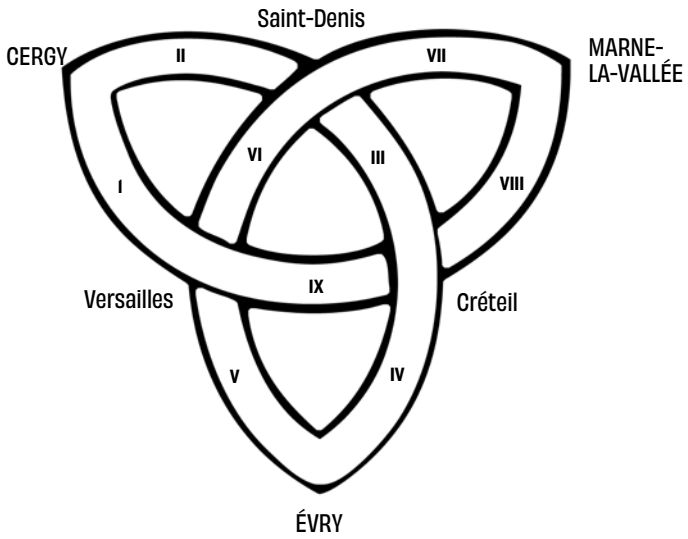
Denis Moreau anime depuis 1995 le journal d'arpentage www.banlieuedeparis.org. Périmètre privilégié: Très Grand Paris. Mode opératoire: repérages solitaires, journal en ligne.

AUTRES MEMBRES DE L'ÉQUIPE DU SENTIER

Alexandre Field, architecte, concepteur de la « grande caravane »
- Noémie Galvez, consultante, chargée de développement - Léo Beauchamp, géographe, chargé de mission - Nicolas Mémain, artiste et urbaniste - Baptiste Lanaspèze, éditeur, directeur du Sentier du Grand Paris.

QUELQUES VOYAGEURS RÉGULIERS DE LA CARAVANE

Lucie Geffroy, journaliste - Marie Misset, journaliste - Pierre-Yves Brunaud, photographe - Florence Joubert, photographe - Emmanuelle Blanc, photographe - Aurélien Gabriel-Cohen, chercheur en philosophie et en agroécologie - Fabrice Frigout, paysagiste - Guillaume Meigneux, architecte et documentariste - Yann Fradin, association Espaces... (cf. p. 254 pour la liste intégrale).



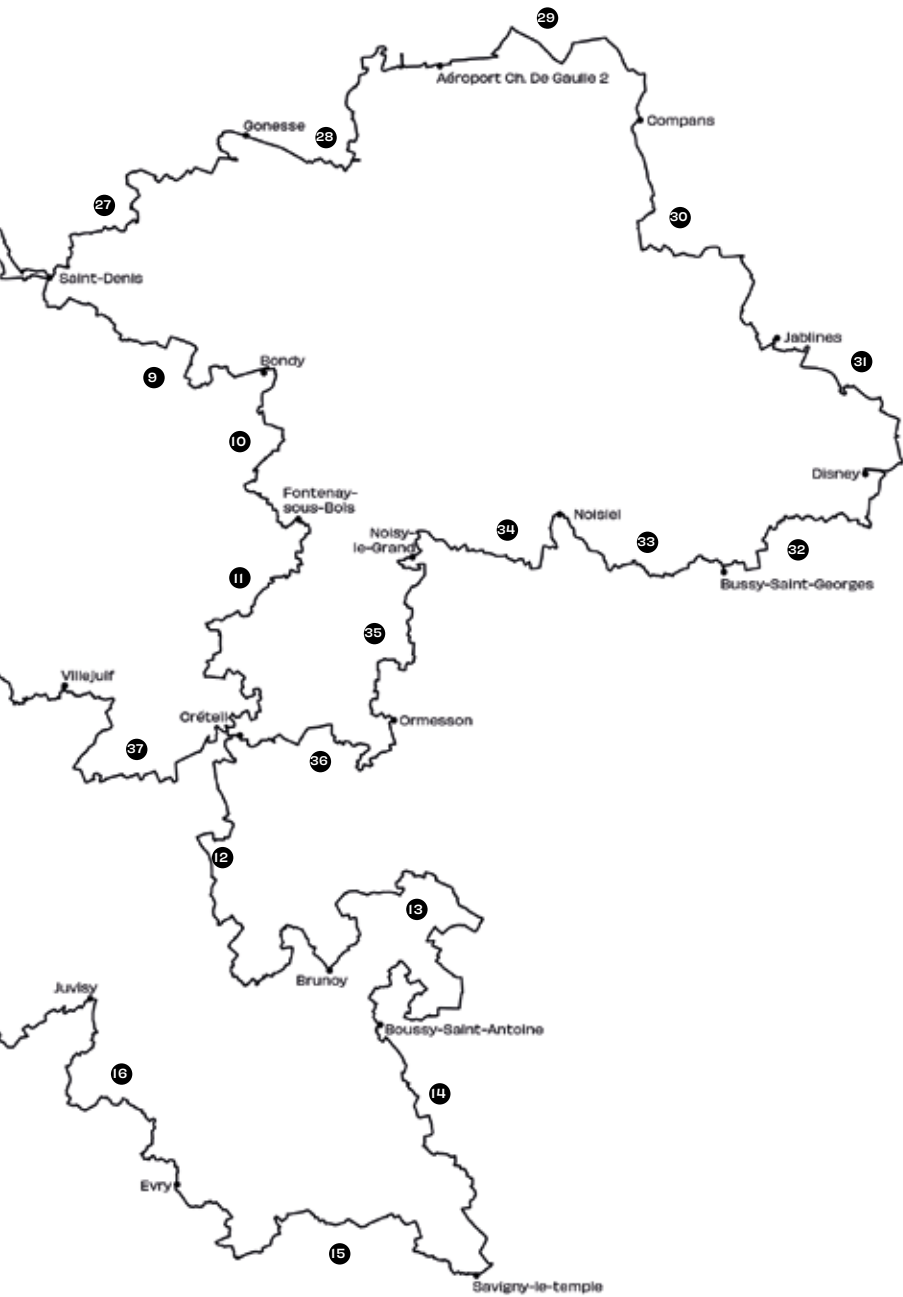
Sommaire

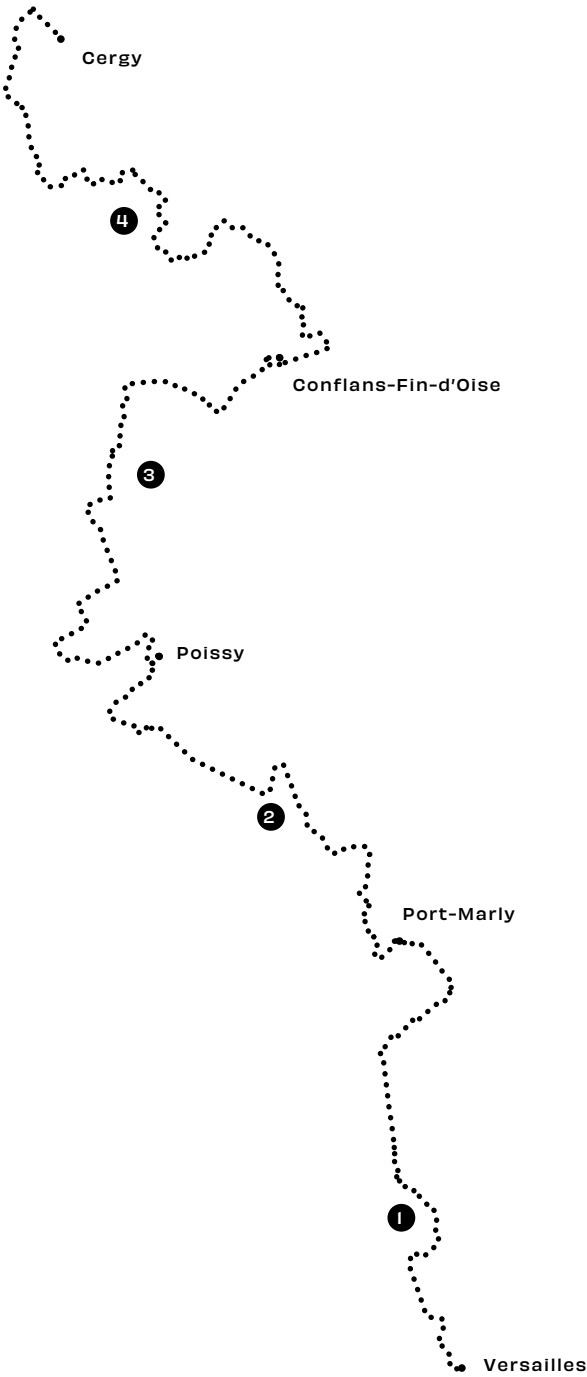
Cahier de cartes postales	1
Cahier photographique des repérages du sentier	28
Introduction	33
Les guides	39
I. DE VERSAILLES À CERGY	44
1. Welcome to the Machine - 2. Quartiers généraux -	
3. Petits bouts du monde - 4. Remonter l'Oise	
II. DE CERGY À SAINT-DENIS	64
5. Le futur d'avant - 6. Une métropole à 115° -	
7. Sur quoi on marche - 8. De la <i>suburbia</i> à la banlieue	
III. DE SAINT-DENIS À CRÉTEIL	84
9. Saint-Denis grande plaine - 10. Du canal au plateau - II. OKLM	
IV. DE CRÉTEIL À ÉVRY	100
12. Grand Delta - 13. <i>Suburbia</i> impressionniste -	
14. La fin des villes nouvelles - 15. Porte Sud	
V. D'ÉVRY À VERSAILLES	120
16. Grande banlieue - 17. Remonter l'Yvette - 18. La ville en coup de fouet -	
19. Plateau à hauts rendements - 20. Le retour de la nature -	
21. Yvelines délire - 22. Versailles par les coulisses	
VI. DE VERSAILLES À SAINT-DENIS	152
23. La ville-voiture en forêt - 24. Les cosmos nanterriens -	
25. Retrouver la mémoire - 26. Zoner dans la boucle	
VII. DE SAINT-DENIS À MARNE-LA-VALLÉE	172
27. Terres de banlieue - 28. Objectif Lune ! - 29. En orbite -	
30. Ralentir - 31. Quelque part dans l'univers	
VIII. DE MARNE-LA-VALLÉE À CRÉTEIL	196
32. Le grand jeu - 33. Retour vers le « presque normal » -	
34. Aux racines de la ville nouvelle - 35. Rêves du vingtième -	
36. Retrouver le sol	
IX. DE CRÉTEIL À VERSAILLES	220
37. Grosse fatigue - 38. Petite banlieue - 39. Salut, Grand Paris !	
 Annexes : table, crédits, bibliographie, filmographie	 239
Coulisses : naissance et contexte du sentier	245
Atlas cartographique : genèse d'un territoire métropolitain	257
Pratique : parcourir le sentier en autonomie	277

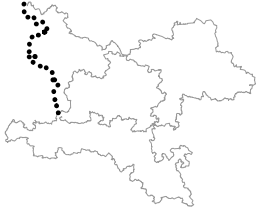


Carte des 39 étapes
 Les communes indiquées correspondent
 aux 39 jours de marche du sentier du Grand
 Paris (au départ de Versailles).









SÉQUENCE I DE VERSAILLES À CERGY

De la ville nouvelle de Louis XIV à celle de de Gaulle en passant par la confluence de l'Oise et de la Seine, et par les déjections haussmanniennes du petit Paris.

<< Saïd... Saïd... Téma... Téma la vache !

- ...

- Elle était là, la vache, j'te jure !

- C'est toi la vache. >>

Mathieu Kassovitz, *La Haine*

1 DE VERSAILLES À PORT-MARLY

Welcome to the Machine

2 DE PORT-MARLY À POISSY

Quartiers généraux

3 DE POISSY À CONFLANS

Petits bouts du monde

4 DE CONFLANS À CERGY

Remonter l'Oise



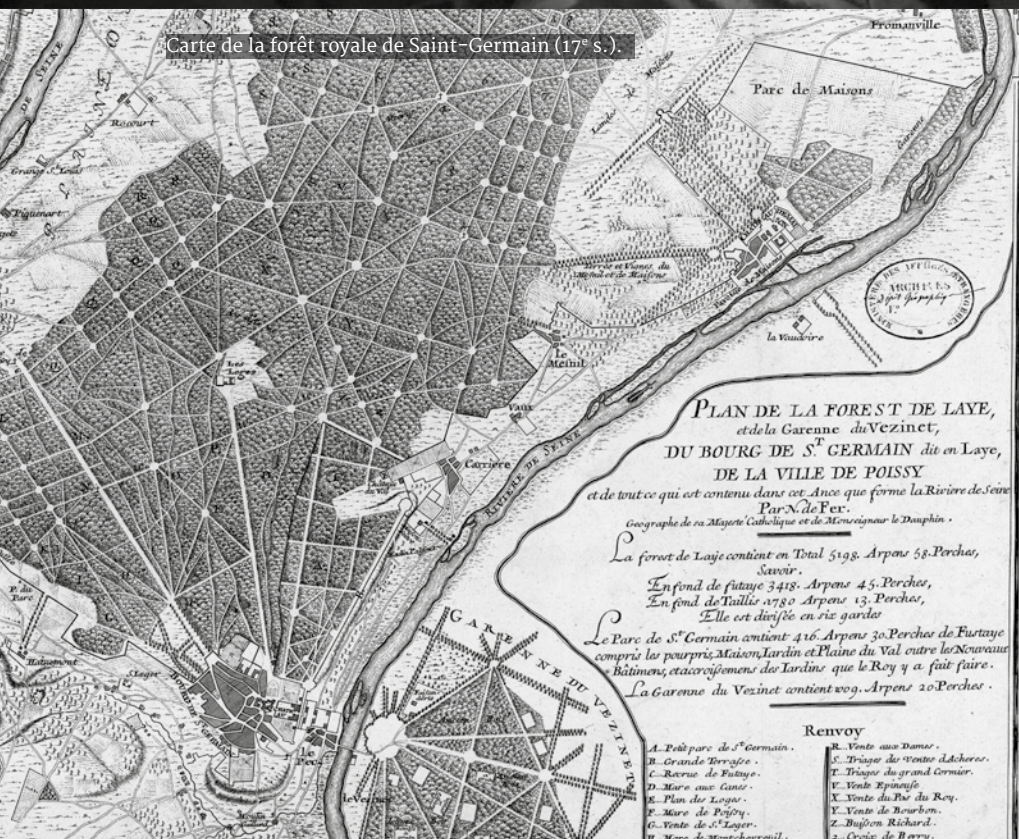
La Machine de Marly (peinture de Pierre-Denis Martin, 1723).



Musée CAAPY, voisin de l'usine PSA à Poissy.



Extrait du film *Deephan* de Jacques Audiard tourné à Poissy (2015).



KM 0 VERSAILLES (78)

Le palais sauvage

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

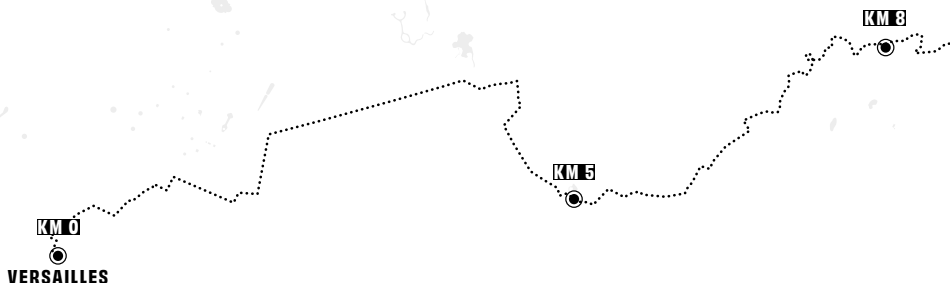
À peine commencé notre voyage, devant les grilles du château comme de vrais touristes japonais, Jens intervient. Il aurait voulu que nous commençons au fond du parc, de l'autre côté du château, pour pouvoir parler des animaux. C'est que les chasses précèdent le parc et le château lui-même... C'est la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

« Le Grand Paris contemporain commence ici. À l'époque de Louis XIV, le roi pouvait tuer jusqu'à 1 000 cerfs par jour dans la forêt giboyeuse de Versailles organisée pour la satisfaction de sa personne. Et il s'agissait de la plus grande réserve de chasse 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'attractions cynégétique – une machine à gibier.

On rentre fissa dans ce fameux parc, traverse la plaine de la Fontaine aux Crapauds, pour ressortir par l'entrée Saint-Antoine, où nous attend une habitante de Parly 2.



Rêves de Paris 2

Avant d'être un centre commercial (assez connu dans l'Ouest grand parisien), Parly 2 est un méga-complexe résidentiel de 7 000 logements – l'une des plus grandes copropriétés du continent, rien que ça !

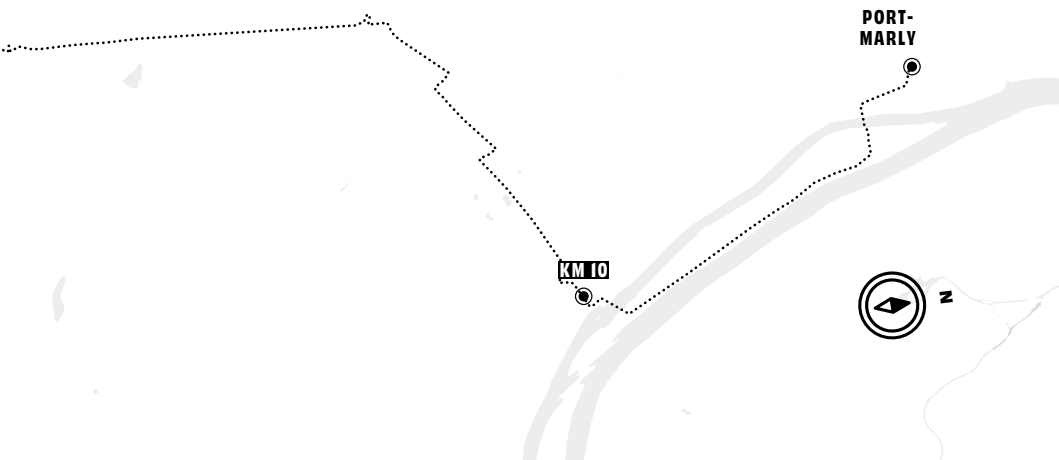
On doit ce quartier au promoteur Robert de Balkany qui, de retour d'un voyage aux États-Unis, va imaginer offrir aux classes moyennes des demeures bourgeoises modernes, où les oiseaux chantent, à 15 minutes de Paris grâce à l'autoroute A13.

D'abord nommé Paris 2, le programme sera contraint de se choisir un autre nom sous la pression d'élus parisiens. Puisqu'on est à côté de Marly, ce sera Parly 2.

Chaque appartement était livré avec une Fiat 500 pour madame, en plus d'une piscine pour les enfants – une pour chaque groupe d'immeubles, soit une centaine en tout.

Balkany disait : « Ce programme a apporté la preuve qu'habiter en dehors de Paris était une solution viable. Dans un bel environnement, et à des prix raisonnables, les gens ne demandaient qu'à quitter la capitale. » Parole de promoteur.

Welcome à la ville de la bagnole !



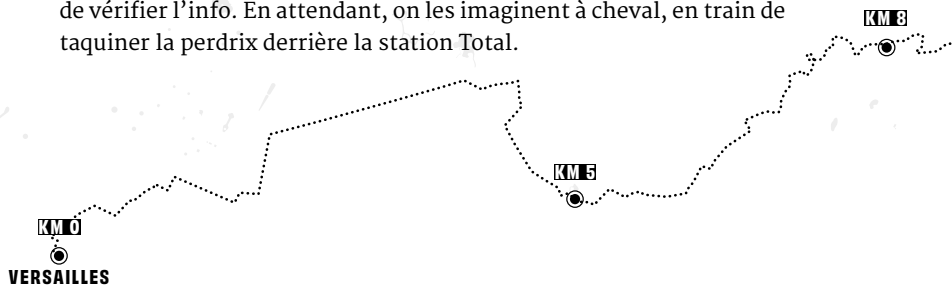
KM 8 ROCQUENCOURT, 78**L'échangeur des Trois Provinces**

Pour découvrir le cœur du mythique « triangle de Rocquencourt », aussi appelé à l'époque « échangeur des Trois Provinces », il faut emprunter le petit chemin à l'ouest de la N186 entre un centre de recherche (Henri Ciriani, architecte, 2001) et la bordure sud de la forêt de Marly, passer sous l'A12, tourner à droite et grimper un escalier – socle monumental ressemblant aux premiers parapets du boulevard périphérique parisien.

Ce « premier échangeur de France », de type trèfle a.k.a. trilobe parfait (comme notre sentier), est construit en 1937. Témoin d'un rêve automobile dissipé, il connecte les autoroutes de Normandie et de Bretagne débutées en 1935 et 1936, suivant les préconisations du plan Prost. Les concepteurs imaginaient qu'on pourrait s'arrêter ici pour se détendre et visiter le gigantesque phare-sculpture prévu sur ce socle – mais jamais construit. Aujourd'hui surtout célèbre pour ses bouchons, ce vestige moderne est en cours de classement.

Revenus sur la N186, nous filons plein nord sur Marly, depuis le trottoir gauche. Juste avant le parking de la célèbre boîte de nuit « Le Pacha Club » (qui affiche « 8 décors pour 7 ambiances »), on aperçoit les restes de l'ancien QG pour l'Europe de l'OTAN (le SHAPE), abandonné en catastrophe suite au déménagement vers Mons (Belgique) après la décision du Général de Gaulle de quitter l'organisation en 1967.

Derrière les restes de cet ancien site stratégique, ce sont des champs et des bois. Je partage avec le groupe en essayant de m'y retrouver dans mes fiches : « Ce petit bout est hérité des chasses royales de Versailles, dont parlait Jens ce matin, devenues plus tard des chasses présidentielle. » Une camarade randonneuse assure que le dernier président à avoir chassé ici était Nicolas Sarkozy en compagnie de Muammar Khadafi lors de son passage à Paris en 2007. On se promet de vérifier l'info. En attendant, on les imaginent à cheval, en train de taquiner la perdrix derrière la station Total.



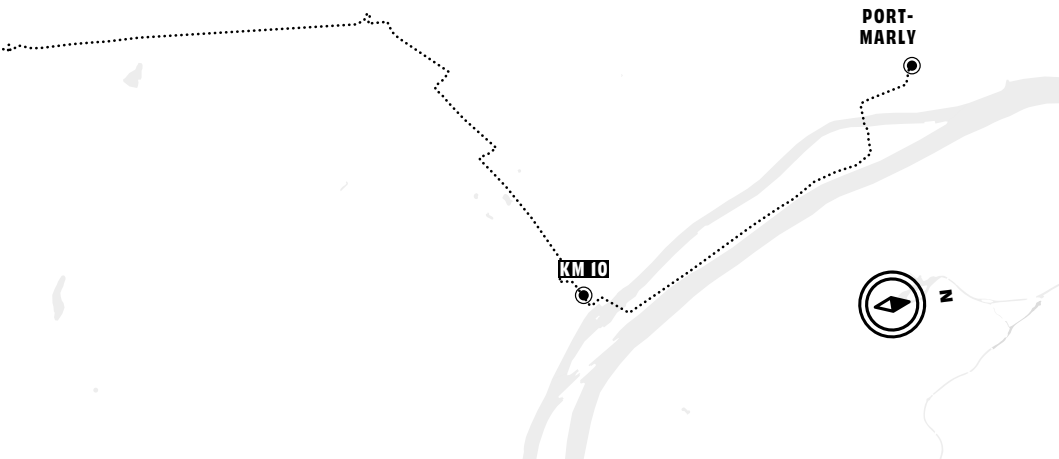
Machine de l'enfer

Louis XIV décide de l'emplacement de son palais à Versailles non pas pour la qualité du site (c'étaient des marais pestilentiels sur un petit plateau) mais pour des raisons affectives : la cabane de chasse de son père était là. Jens nous raconte que « c'était sans doute le pire endroit pour construire un château parce que... y'a pas d'eau ! ».

Pour faire fonctionner les fontaines de Versailles, les ingénieurs ont donc dû imaginer plusieurs systèmes, dont la machine de Marly : une énorme machine, une batterie de moulins à roues de bois, grâce auxquelles l'eau de la Seine est hissée jusqu'au plateau par la force motrice de son propre courant. L'eau était pompée vers le sommet de cette pente raide que nous descendons à pied. Elle passait ensuite d'aqueducs en bassins pour redescendre doucement jusqu'aux fontaines.

Le bruit de cette machinerie d'opéra s'entendait à des kilomètres à la ronde. Au village voisin de Fourqueux, la comtesse d'Houdetot s'en plaignait en ces termes :

« Cet appareil de fer et ces grands mouvements,
Ces efforts redoublés et ces gémissements
Offrent partout aux sens la nature offensée
Elle semble gémir d'avoir été forcée
Et, cédant à regret aux entraves de l'art
Aux caprices des rois se plaint d'avoir en part. »



KM 14 MARLY-LE-ROI

Les Grandes Terres

Après avoir longé les bords de Seine sur l'île de la Loge, on remonte par des petits lacets à flanc de coteau pour rejoindre ce grand plateau, à la cote 97 NGF, en promontoire au-dessus de la petite vallée de l'Étang-la-Ville, en face de Saint-Germain.

Si Le Corbusier n'a pas réussi à raser le Paris d'Hausmann pour le remplacer par son « plan Voisin » (voir tout de même Beaugrenelle), ses idées modernistes ont visiblement laissé des traces dans le Grand Paris.

On oublie souvent son intérêt pour la question du site: il voulait que « les quartiers d'habitations occupent désormais dans l'espace urbain les emplacements les meilleurs, tirant parti de la topographie, faisant état du climat, disposant de l'ensoleillement le plus favorable et de surfaces vertes opportunes... ».

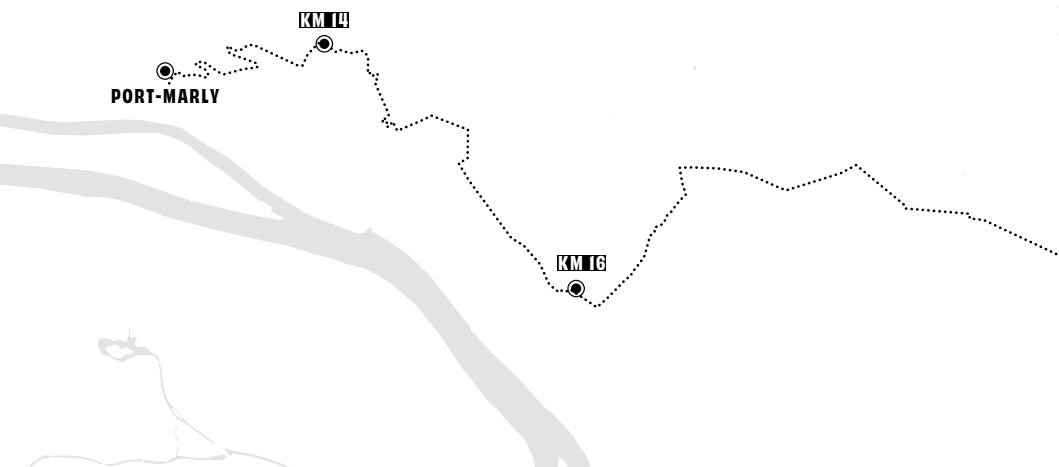
52

L'architecte Marcel Lods (grand prix de Rome et figure du modernisme français) découvre cette prairie merveilleuse pendant la guerre au cours d'une promenade à vélo. Air, soleil, verdure, sécurité, silence et services seront les piliers de ce programme de 1 500 appartements ultramodernes réalisés de 1957 à 1962 avec les architectes Honneger et Manera, répartis en neuf squares de trois immeubles pour 4 500 habitants. À l'entrée de la copro, une jolie plaque mentionne le travail de Lods – c'est quand même une star chez les architectes.

PORT-MARLY

KM 14

KM 16



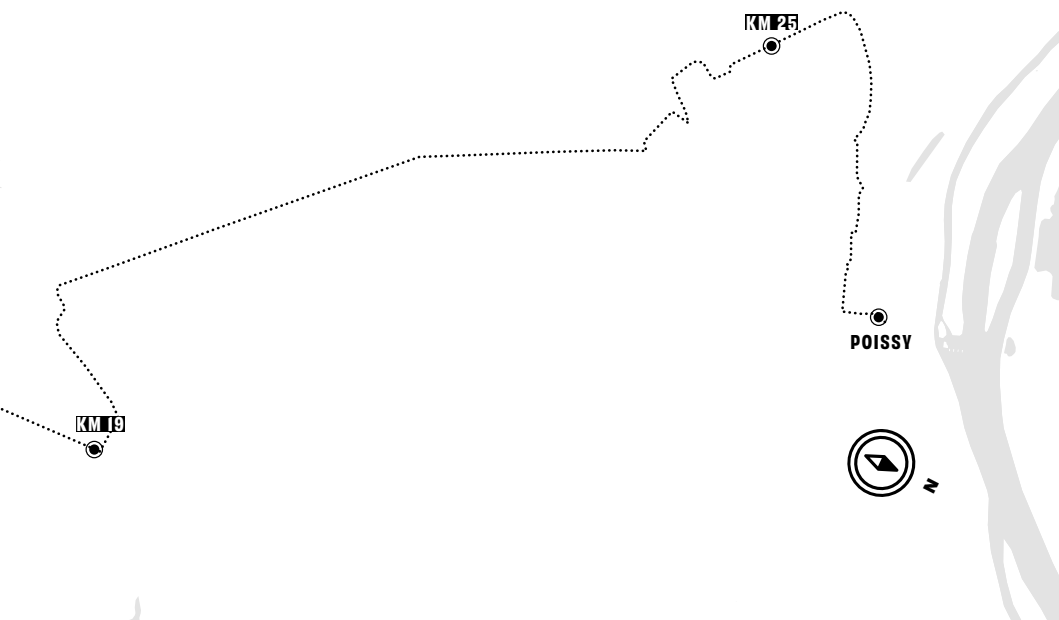
La presqu'île du Vésinet

Depuis la terrasse du château de Saint-Germain, où sont nés de nombreux rois de France (et notamment le Roi Soleil), le paysage s'ouvre largement vers le petit Paris.

La vue est connue, mais n'en est pas moins épatante. Au premier plan, au milieu de cette boucle verdoyante de la Seine, c'est l'ancienne « colonie du Vésinet » (constituée entre 1856 et 1875) qui étire encore aujourd'hui ses allées, comme un vaste parc à l'anglaise parsemé de grosses villas luxueuses. Des trottoirs enherbés le long d'avenues courbes y croisent des rivières artificielles en fausses rocailles alimentées par des pompes. Un vrai petit univers.

C'était le domaine des frères Pereire et de leurs alliés saint-simoniens. Baptiste raconte: « Ces grands optimistes conquérants, riches et un brin mystiques, ont tâché de convaincre le monde que le progrès, la finance, la colonisation et l'industrie allaient pacifier la planète, réunir l'Orient et l'Occident, affranchir l'homme de tous ses maux. En quelques années, ils développent le transport ferré de voyageurs, la promotion immobilière à haute valeur ajoutée et la finance. Bienvenue dans la matrice de notre monde! »

Cette « presqu'île » du Vésinet est ainsi traversée par la première voie ferrée de voyageurs en France de Paris au Pecq (1837), ensuite prolongée jusqu'à Saint-Germain grâce à un nouveau pont sur la Seine, que l'on voit bien sur notre gauche – destination des fameux trains « ZEUS » du RER A.



KM 14 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

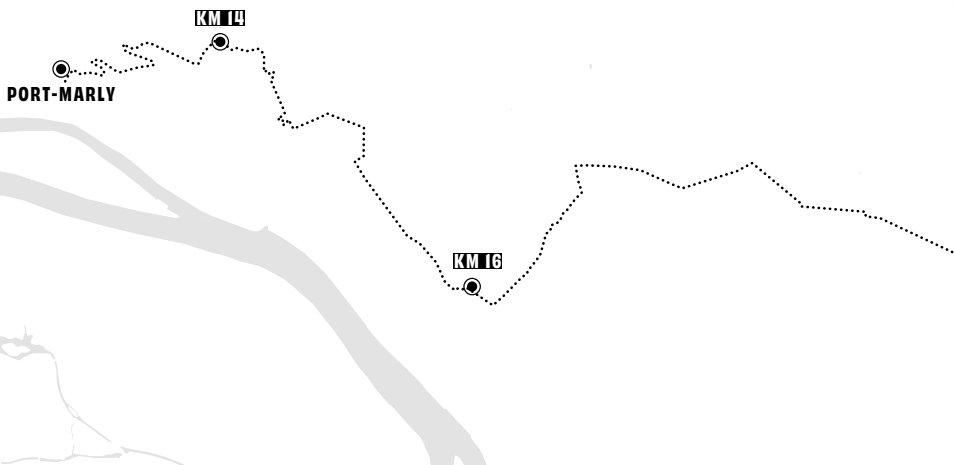
La forêt des secrets

On traverse l'extrémité sud-ouest de cette vaste forêt domaniale – encore des anciennes chasses royales, celles de Saint-Germain-en-Laye. Sur l'une de ces grandes pistes rectilignes, on se retrouve au bord de l'A14.

On aime bien essayer de s'y retrouver dans le schéma des autoroutes. L'A14, c'est celle qui prolonge les Champs-Élysées. À partir de la Défense, elle devient vraiment autoroute, puis elle traverse la plaine de Montesson, et fonce dans la colline sous la terrasse de Saint-Germain.

Elle se découvre ici sur quelques centaines de mètres pour emprunter un peu d'air frais et repartir en sous-sol.

Au cœur de cette forêt sévère, on entend parfois, par-dessus la rumeur proche ou lointaine des voies rapides, la clameur des joueurs du PSG qui s'entraînent. C'est le camp des Loges, qui partage son nom avec les terrains militaires qu'il jouxte, aujourd'hui occupés par l'armée de terre. Avant son départ pour Stuttgart, ce fut aussi l'ancien QG de l'EUCOM (le commandement des forces américaines en Europe), à proximité du QG de l'OTAN (cf. km 8). On dit que des tunnels souterrains relieraient le camp des Loges à Paris. De l'autre côté de la N13, un lycée international témoigne de la présence ancienne de ces militaires de l'OTAN et de leurs familles.



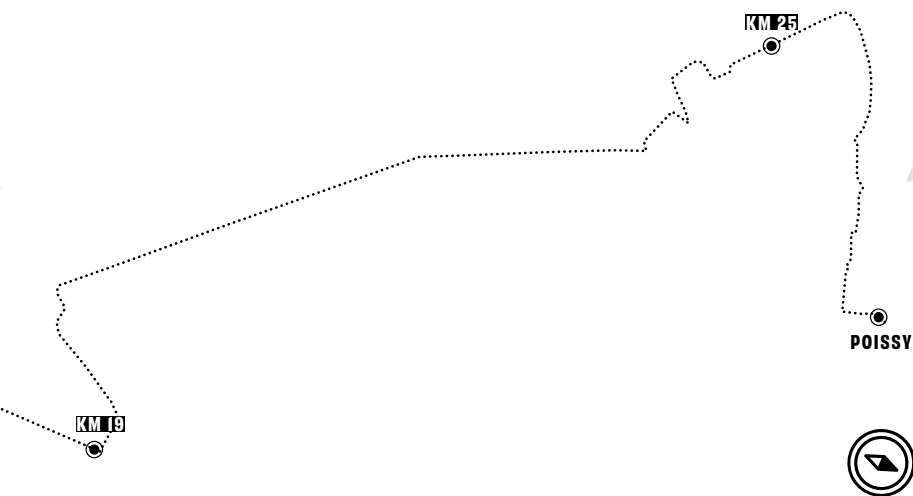
Simcaville

Un peu après le golf 18 trous de Saint-Germain, on arrive dans le quartier de la Maladrerie (surnommé Simcaville), construit pour loger les ouvriers de l'immense site PSA de production automobile de Poissy – où était produite la célèbre Simca 1000.

À un quart d'heure de marche vers le sud, on cherche les traces de l'ancienne cité de La Coudraie, où Jacques Audiard a tourné l'histoire de Deephan, un tigre tamoul tout juste arrivé en France avec sa famille, et qui devient gardien d'immeuble dans cette cité enclavée. Rien ne subsiste de la cité, mais on a maintenant une rue Palme-d'Or.

Également à proximité, on trouve dans cette matrice industrielle des environs du vieux Poissy la « maison de fer » (1889), improprement appelée maison Eiffel, ainsi que la très fameuse (et somptueuse) villa Savoye de Le Corbusier et son cousin Pierre Jeanneret (1928), manifeste moderniste « Corbu style » et lieu de pèlerinage obligé pour les étudiants en architecture du monde entier.

Avant d'être la ville de la Simca 1000, Poissy était depuis le Moyen âge une capitale de la viande. Les troupeaux de bovins y patientaient avant d'être vendus puis abattus pour nourrir les Parisiens. En parlant de viande, il y aurait dans la grand-rue de Poissy « l'un des meilleurs kebabs du très grand Paris », d'après Denis Moreau qui est déjà parti en avant du groupe, et qui nous hèle comme un berger.

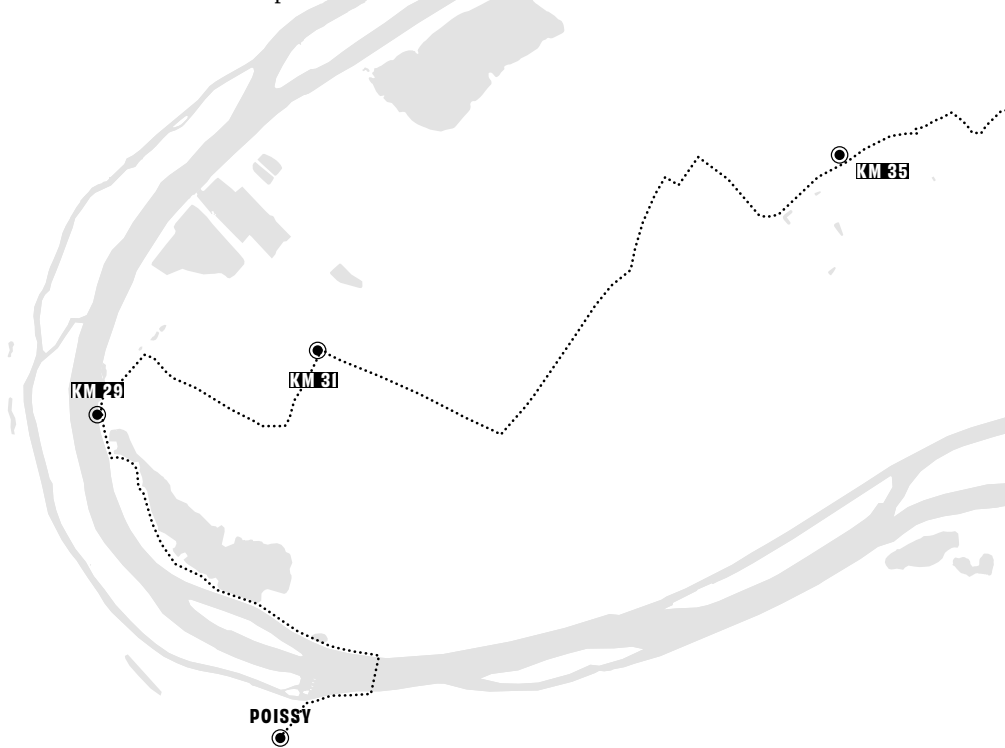


KM 29 CARRIÈRES-SOUS-POISSY**Des grands trous**

Pour construire le Grand Paris, celui du 20^e siècle, ses ponts et ses gares RER, ses grandes barres d'immeubles, et ses petits pavillons de banlieue, il a fallu extraire du sol des milliers de tonnes de gravier et de sable. Et on a trouvé ces précieuses ressources en grande partie dans le lit majeur de la Seine. Le fleuve a roulé inlassablement pendant des millénaires ces petits sédiments qu'il a fallu ensuite extraire. Il en résulte ces innombrables étangs qui bordent la Seine, quand on a laissé l'eau combler le vide.

Le nouveau parc du Peuple-de-l'Herbe occupe l'une de ces nombreuses anciennes gravières – un projet très sophistiqué, avec grève alluviale, maison des insectes, prairies sauvages et jardins partagés.

Entre les roseaux, sur ce chemin qui sépare à peine la Seine du plan d'eau, on voit tout autour des maisons de pêcheurs qui flottent et, au fond, les tours de la cité des Grésillons, pas le quartier de Gennevilliers qui porte en effet le même nom, mais celui où Rachid Djaïdani a situé l'action de son premier roman *Boumkœur*.



La ville des voyageurs

Dans le quartier des Grésillons, nous marchons avec Thierry de Lastic, prêtre itinérant pour les voyageurs des Yvelines, qui nous raconte la présence historique des gens du voyage dans ce coin-là du 78.

« Vous savez, ils étaient là bien avant les Auvergnats et les Bretons par exemple. Ils ont toujours été là. Certains faisaient du charbon de bois dans la forêt de Saint-Germain. Beaucoup ici sont des Yéniches et parlent une langue germanique. Même s'ils se sont tournés massivement vers l'église évangélique, je célèbre encore des mariages et des baptêmes. »

À la façon dont les caravanes sont disposées, selon le type de chaussures que l'on trouve devant la porte, il sait nous dire si ce sont des gens du coin, ou en transit ; des habitués ou de la famille éloignée.

Juste à la sortie du quartier, Sébastien Campos, coordinateur du Château éphémère, nous raconte l'histoire à dormir debout de ce centre d'art : « Au début du 20^e siècle, Vanderbilt, un riche Belge, achète ce terrain pour y ouvrir un hippodrome et lancer des paris. Le site réunissait plusieurs atouts : le terrain était bon marché, relativement proche de Paris et plus ou moins sur la route de la Normandie et de ses courses de chevaux. Les parieurs, se disait-il, avaient beau jouer avec de l'argent, ils ne devraient pas être contre une petite économie de transport et, pourquoi aller à Deauville quand on peut aller à Carrières-sous-Poissy ? Une seule course fut organisée, et le vainqueur n'est même pas venu chercher son lot. »



KM 81

CONFLANS-FIN-D'OISE

KM 35 CHANTELOUP-LES-VIGNES

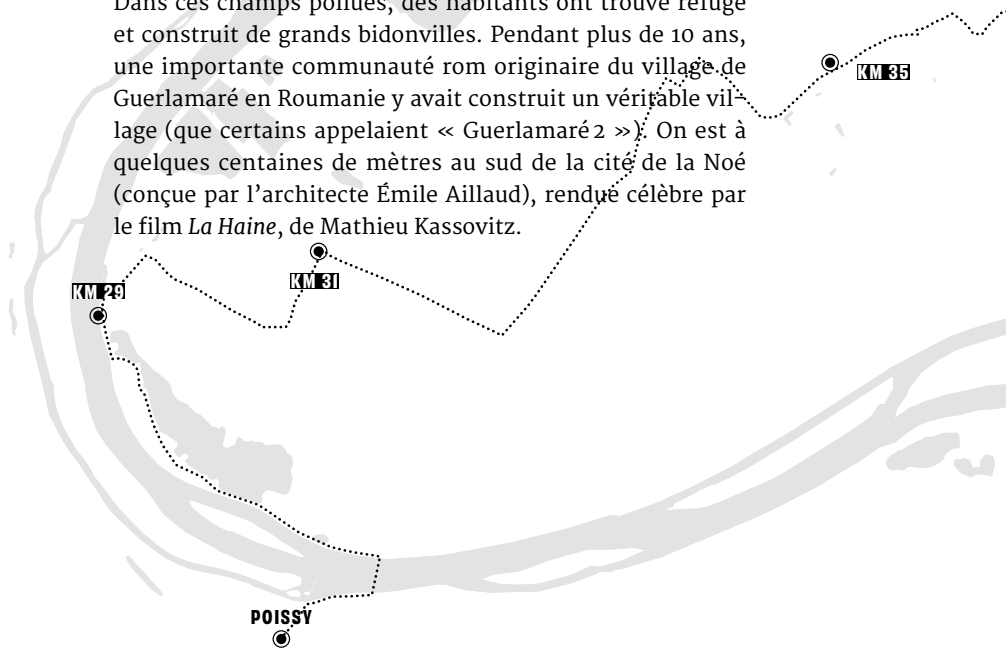
Le grand tuyau des champs

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 alors 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 10 ans, une importante communauté rom originaire du village de Guerlamaré en Roumanie y avait construit un véritable village (que certains appelaient « Guerlamaré 2 »). 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.



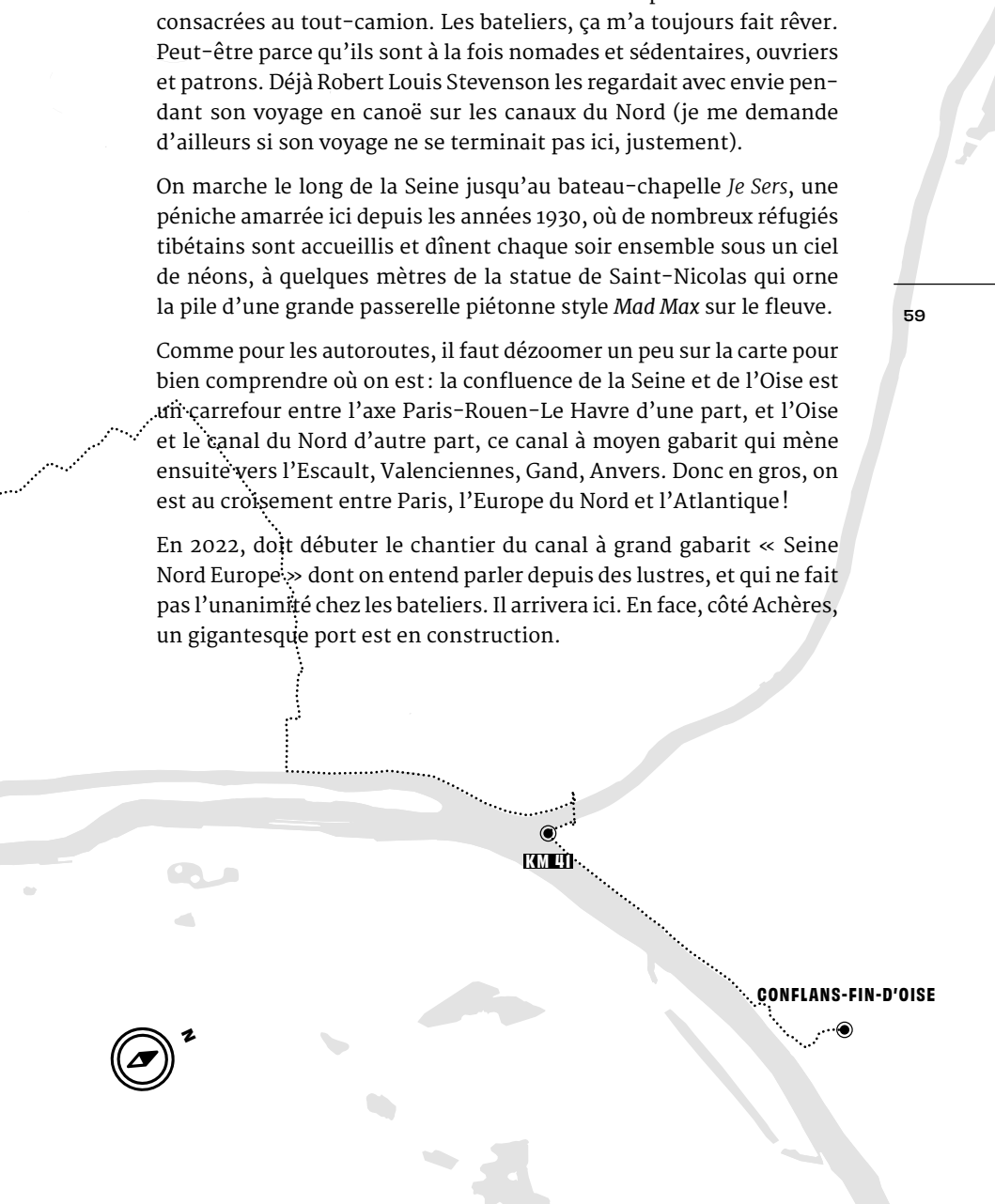
Confluence

La confluence de la Seine et de l'Oise, c'est le pays des bateliers. Chaque année, ici à Conflans, a encore lieu la fête du Grand Pardon. On balade les statues, on bénit les péniches, et on espère qu'un jour le fret fluvial retrouvera ses lettres de noblesse après des décennies consacrées au tout-camion. Les bateliers, ça m'a toujours fait rêver. Peut-être parce qu'ils sont à la fois nomades et sédentaires, ouvriers et patrons. Déjà Robert Louis Stevenson les regardait avec envie pendant son voyage en canoë sur les canaux du Nord (je me demande d'ailleurs si son voyage ne se terminait pas ici, justement).

On marche le long de la Seine jusqu'au bateau-chapelle *Je Sers*, une péniche amarrée ici depuis les années 1930, où de nombreux réfugiés tibétains sont accueillis et dînent chaque soir ensemble sous un ciel de néons, à quelques mètres de la statue de Saint-Nicolas qui orne la pile d'une grande passerelle piétonne style *Mad Max* sur le fleuve.

Comme pour les autoroutes, il faut dézoomer un peu sur la carte pour bien comprendre où on est : la confluence de la Seine et de l'Oise est un carrefour entre l'axe Paris-Rouen-Le Havre d'une part, et l'Oise et le canal du Nord d'autre part, ce canal à moyen gabarit qui mène ensuite vers l'Escault, Valenciennes, Gand, Anvers. Donc en gros, on est au croisement entre Paris, l'Europe du Nord et l'Atlantique !

En 2022, doit débuter le chantier du canal à grand gabarit « Seine Nord Europe » dont on entend parler depuis des lustres, et qui ne fait pas l'unanimité chez les bateliers. Il arrivera ici. En face, côté Achères, un gigantesque port est en construction.



KM 58 NEUVILLE-SUR-OISE / JOUY-LE-MOUTIER

La rive des villes et la rive des champs

Depuis le pont de Neuville, on regarde l'Oise filer vers la confluence.

Rive gauche, on devine les longues serres bâchées qu'on vient de traverser. Il y a notamment celles du maraîcher Laurent Berrurier qui, depuis des années, remet au goût du jour des vieilles variétés du coin, comme l'asperge d'Argenteuil, le navet de Croissy, la bette blanche de Paris, le poireau de Gennevilliers ou le chou de Pontoise... Il est devenu célèbre auprès des chefs parisiens.

Rive droite, on se dirige vers les premières maisons de la ville nouvelle. L'architecte belge Lucien Kroll a organisé pendant quelques années un chantier participatif avec les futurs habitants du quartier: en résultent ces petits pavillons qui ressemblent à des chalets de montagne.

Et c'est vrai que la ville et les champs, c'est toujours allé ensemble. Dans la troupe, on est pas mal de lecteurs du philosophe Sébastien Marot, et on est plusieurs à avoir été marqués par son idée d'« agriculture ». Baptiste résume: « L'idée, c'est que finalement, construire et cultiver, c'est deux activités essentielles et indissociables pour habiter le monde. Architecture et agriculture sont devenues des disciplines distinctes, surtout à partir du 19^e siècle, mais cette dissociation est une anomalie, un bug dans la longue histoire de l'humanité. Il est temps de penser de nouveau les deux ensemble! »

60

CONFLANS-FIN-D'OISE**KM 58**

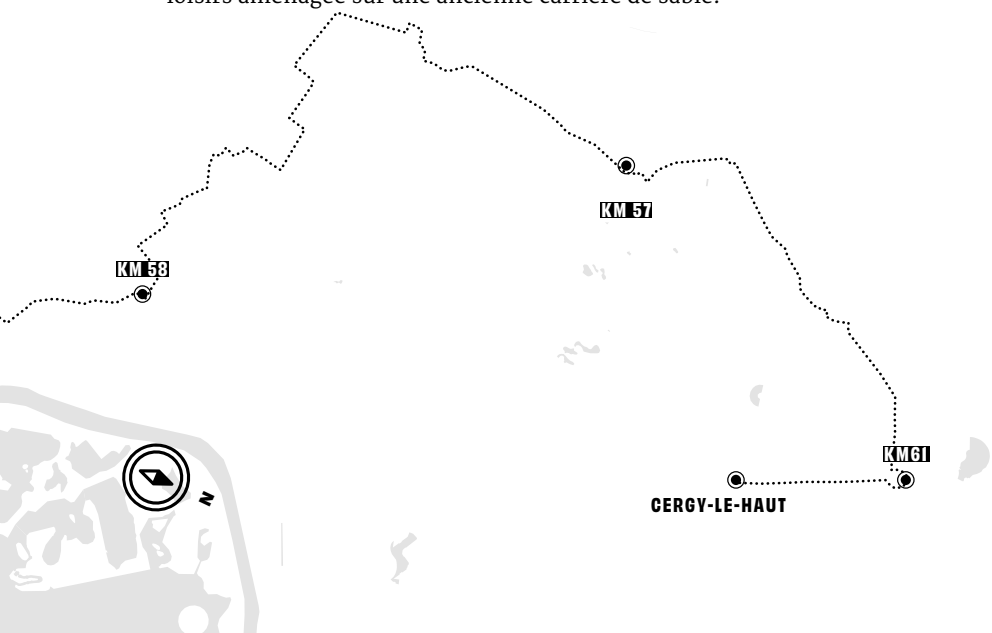
La skyline de Cergy

Depuis la terrasse des Hauts-Toupets juste à côté de la mairie, on découvre cette fine vallée de l'Oise en forme de fer à cheval et, loin derrière, la préfecture du Val-d'Oise, la tour EDF et l'université.

On comprend ici le grand plan de Delouvrier, chargé en 1965 par le général de Gaulle d'aménager la région parisienne, et qui allait initier la création des villes nouvelles. Il ne s'agissait pas d'étendre Paris, mais bien d'entourer la capitale de véritables villes, des petits contrepoids proches, qui devaient exercer à terme leur propre force d'attraction sur les communes alentour et contenir ainsi l'expansion de l'agglomération.

Cette histoire des villes nouvelles, dont on va parler tout au long du sentier, elle était présente dès nos premières discussions. À la question de savoir si le sentier devait vraiment aller jusqu'à cette échelle, Denis et Jens avaient tranché : « Si tu vas pas à l'échelle des villes nouvelles, alors t'as vraiment rien pigé au Grand Paris ! » (Bon, Denis plaquait même au départ pour que le sentier aille jusqu'à Mantes-la-Jolie, voire jusqu'au Havre ! « Ok Denis, t'inquiète, on fera des extensions plus tard ! »)

On se penche sur la carte et le paysage. La ville nouvelle de Cergy-Pontoise est forte de plusieurs centralités bien structurées. Elle épouse véritablement cette boucle de l'Oise ; et l'épicentre de la ville est curieusement ce cœur « vide » vert et bleu, cette grande base de loisirs aménagée sur une ancienne carrière de sable.



KM 57 COURDIMANCHE**Vue sur le Vexin**

Après la mairie de Courdimanche et sa nouvelle terrasse, on arrive au pied du château d'eau. « C'est là, le Vexin ? »

Le Vexin est en effet aux portes du grand Paris, et cette butte de Courdimanche est l'un des rares points hauts qui permettent de l'embrasser du regard. On le voit bien au nord-ouest, avec ses grands champs de blé vallonnés, plantés des ces lignes à haute tension de la ceinture électrique de Paris.

Le Vexin, c'est l'une de ces grandes régions historiques de l'Île-de-France, avec la Brie, le Hurepoix, le Pays de France. Gisors, Magny-en-Vexin en sont les villes historiques, posées sur un fond de champs de céréales bien dorées dans des paysages riches en couleurs. Depuis 1995, c'est un parc naturel régional.

Pour avoir un aperçu du Vexin d'antan, il faut voir le film *Un dimanche à la campagne* de Bertrand Tavernier, dont l'action se situe à Frémainville, à 10 kilomètres à l'ouest de notre lieu de pause. Des chemins herbus qui mènent à de grands domaines clos, des maisons bourgeoises et des fermes. Entre les pylônes, les champs en *openfield* et les ronds-points, ce Vexin de rêve existe encore, si on plisse assez les yeux.

CONFLANS-FIN-D'OISE**KM 58**

La ville admirable

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'attractions, 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 réjoui, qui regardait derrière nous, vers la ville nouvelle – et qui est resté pendant des années, bien après la fermeture. »

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 Vauréal » (source : site web « La France oubliée »).

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



COULISSES

« Recomposer nos mémoires »,
par Jens Denissen

Origine, contexte, repérages du sentier

Exposition

ORIGINE (2016)

La naissance du sentier

Le Sentier du Grand Paris est un équipement culturel métropolitain conçu et porté par un groupe d'artistes, architectes, urbanistes, auteurs, et réalisé en partenariat avec des collectivités, des médias, des associations locales et des écoles d'architecture, de paysage et d'urbanisme.

Initié en 2016, le sentier du Grand Paris est ouvert au public en 2020, à travers un balisage numérique (cf. p. 278). Ce premier tracé va ensuite être affiné, puis balisé et aménagé, en vue de l'inauguration, prévue pour 2024.

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 (cf. double-page suivante).

248

Le trilobe

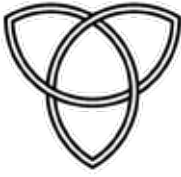
Une ligne continue qui dessine trois boucles en se croisant trois fois : en 2017, naît le Sentier du Grand Paris, au stylo bille sur un sous-bock de bière.

Le trilobe, c'est à la fois un trait unique que l'on peut dessiner d'un geste et en même temps un réseau de boucles, un lien entre la grande et la petite échelle, entre celle des faubourgs et celle des villes nouvelles, entre le cœur de la métropole et les franges agricoles de notre capitale.

Il articule deux échelles : le Grand Paris des anciens faubourgs ouvriers et résidentiels (correspondant à l'ancien département de la Seine et l'actuelle Métropole du Grand Paris) et le Grand Paris des villes nouvelles et de la « ceinture verte ».

Le trilobe est né de la rencontre entre le triangle de *La Révolution de Paris* de Paul-Hervé Lavessière et la grande échelle des « Voyages Métropolitains » initiés par Jens Denissen – sous l'œil attentif de Denis Moreau, ruminateur en chef des grandes banlieues. Trois regards, trois logiques, qui se sont assemblés, confrontés et composés pour construire le sentier.

Le trilobe est une forme dialectique qui a permis de faire travailler ensemble amateurs des confins métropolitains et fervents de la petite couronne, afin de construire un propos géographique.



Du mystérieux triquetra celtique à la célèbre souris d'un urbaniste de Marne-la-Vallée, en passant par la rosace de la cathédrale Notre-Dame, la forme du trilobe traverse Paris à travers les siècles. À partir de ce schéma d'intention, peuvent démarrer en 2016 les premiers ateliers cartographiques au bureau d'Ivry et les premiers repérages publics du sentier du Grand Paris.

CONTEXTE (1990-2016)

Petite chronologie des voyages à pied et de la marche urbaine dans le Grand Paris

Le Sentier du Grand Paris 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.

Années 1990

François Maspero, *Les Passagers du Roissy-Express*, 1990

Yves Clerget fonde Les Promenades urbaines, 1991

Lancement de la revue *Le Visiteur*, 1995

Création du GRP « Ceinture verte d'Île-de-France », 1995

Trek de Boris Sieverts, « 3 jours à Paris sans la tour Eiffel », 2000- 2001

Alexis Pernet, *L'Idée du bord*, 1999

Années 2000

Denis Moreau explore le Très Grand Paris, 2001

Création du « Mouvement des Chemineurs », 2001

[Création de la délégation qui débouchera sur Paris Métropole, 2001]

Exposition « Territoire partagé, archipel métropolitain », Pavillon de l'Arsenal, 2002

Jean Rolin, *La Clôture*, 2002

Luc Gwiazdzinski et Gilles Rabin, *Périphéries*, 2007

Philippe Vasset, *Le Blanc de la carte*, 2007

Création de l'association étudiante À travers Paris, 2009

Promenades urbaines nocturnes AWP, 2009

Années 2010

[Atelier international du Grand Paris (AIGP), 2010]

Exposition « Paris, la métropole et ses projets » au Pavillon de l'Arsenal, 2011

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 (à partir de 2014)

2016 Naissance de la Métropole du Grand Paris

Tour des Panoramas (6^e événement de l'association « À travers Paris »)

Création du trilobe et naissance du sentier du Grand Paris



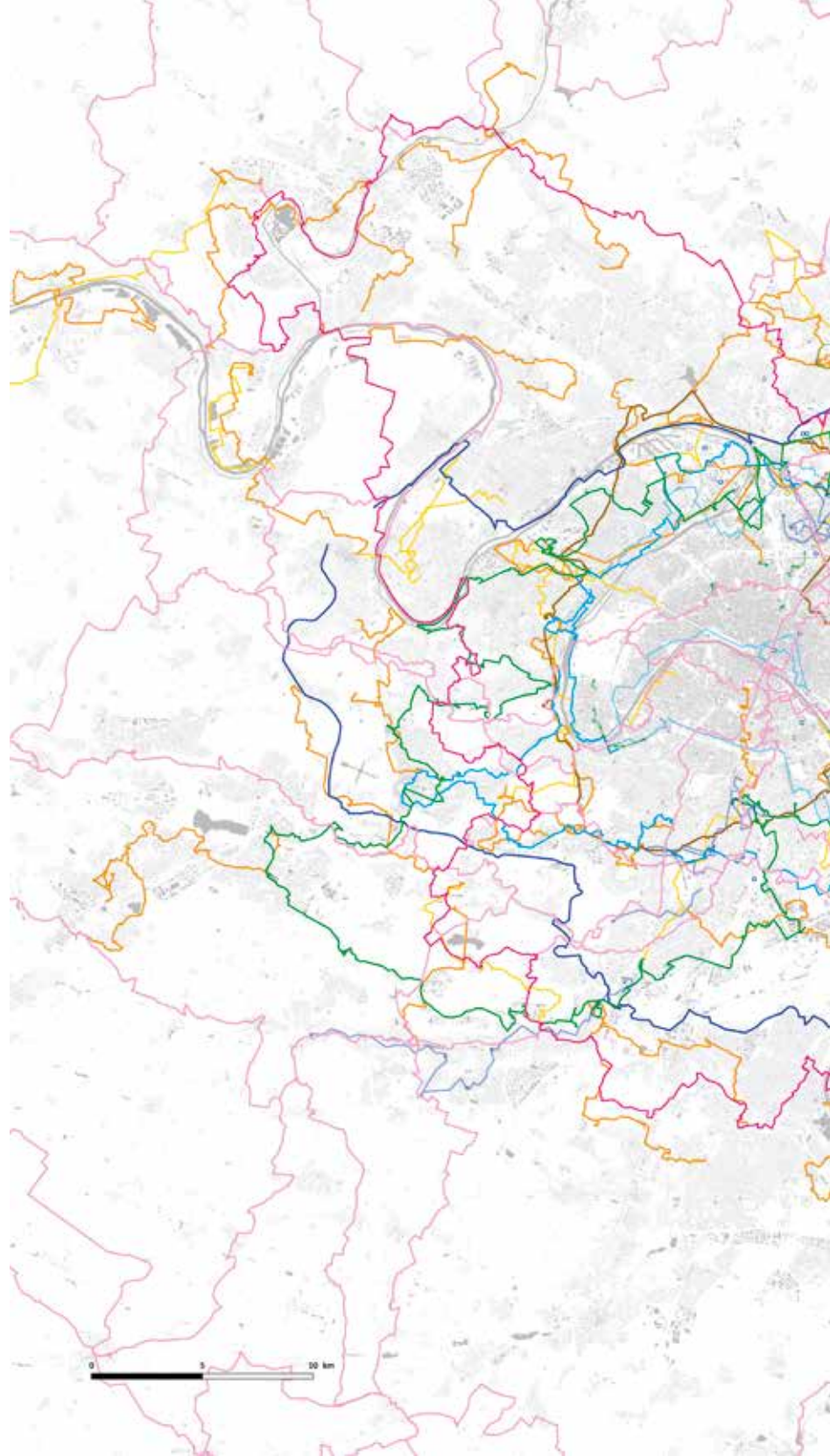
Les écrivains marcheurs
Vert : Guy-Pierre Chomette
Bleu marine : Alexis Pernet
Turquoise : Paul-Hervé Lavessière
Turquoise clair :
Luc Gwiazdzinski
Bleu marine clair : François Maspero
Vert clair : Jean Rolin
Pastilles bordées de bleu foncé : Philippe Vasset

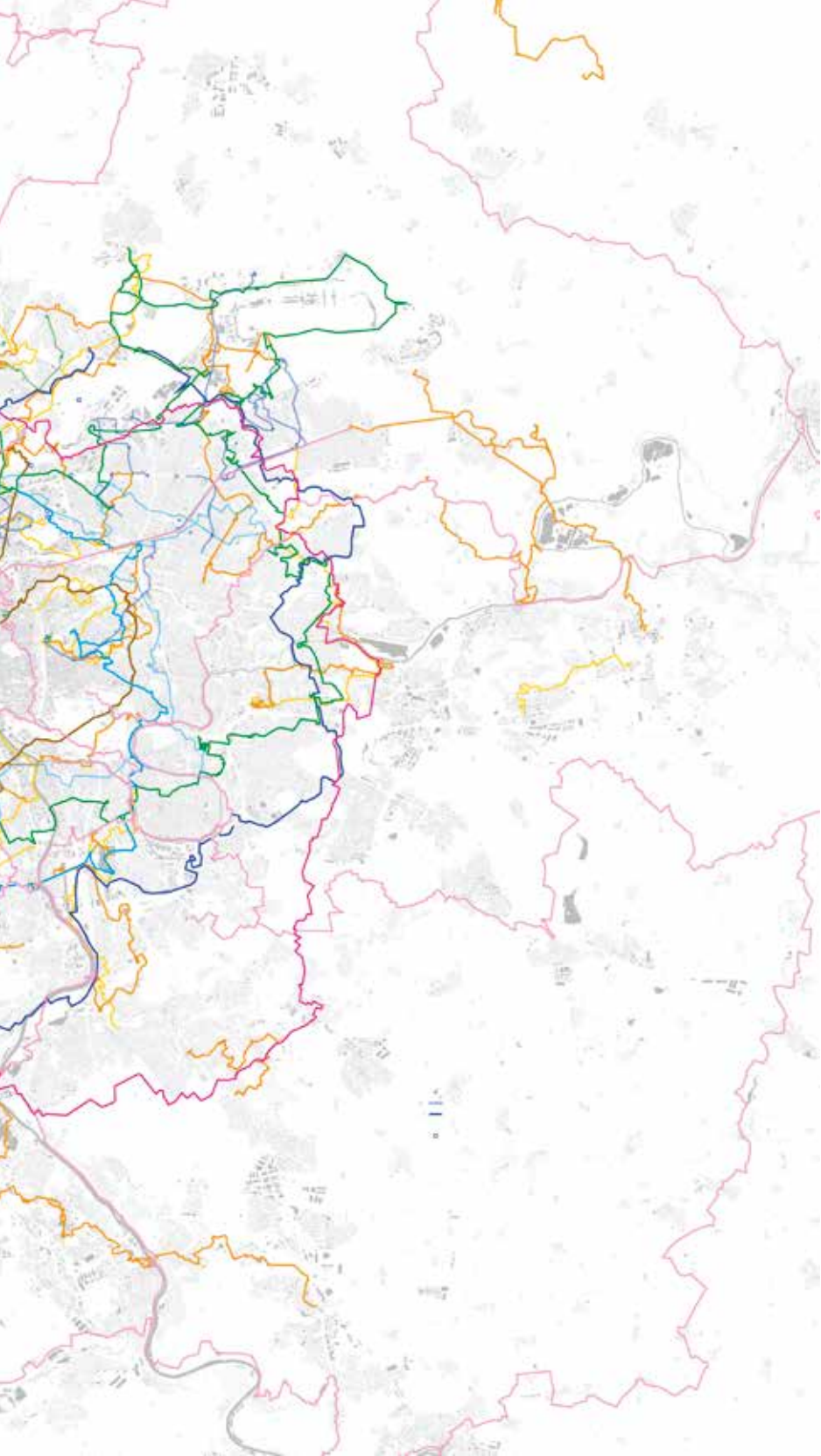


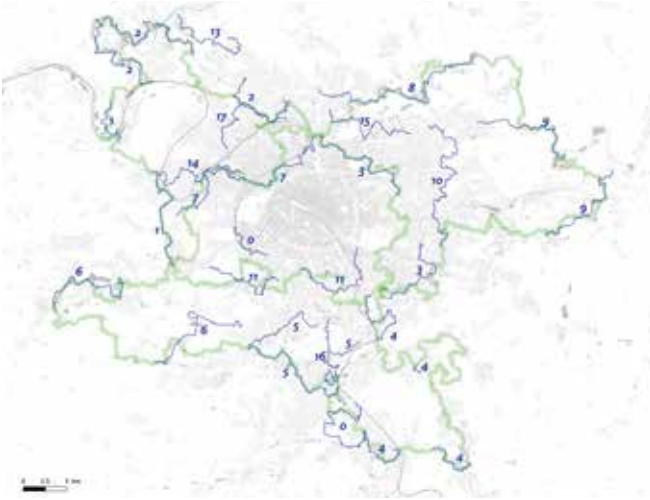
Les explorateurs
Orange : Le Voyage Métropolitain
Jaune : Nouled Noula
Marron : Le tour des Panoramas (À travers Paris)



Les sentiers de grande randonnée
Fuchsia: GRP « Ceinture verte d'Île-de-France »
Violet : autres GR







254

<p>CARAVANE n°1</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°2</p> <p>Le bassin versant de la Seine aval de Paris</p>	<p>CARAVANE n°3</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°4</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°5</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°6</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>
<p>CARAVANE n°7</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°8</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°9</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°10</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°11</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°12</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>
<p>CARAVANE n°13</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°14</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°15</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°16</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°17</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>	<p>CARAVANE n°18</p> <p>Le bassin versant de la Seine amont de Paris</p>

« La grande caravane »

Les repérages du Sentier du Grand Paris ne sont pas menés par un petit groupe de traceurs, mais font l'objet d'un projet original, la « grande caravane », qui consiste à embarquer une équipe d'auteurs dans la fabrique du sentier.

Entre 2016 et 2019, chaque mois, pendant 2 jours en itinérance, un groupe de photographes, journalistes, créateurs sonores... est ainsi parti à la rencontre du territoire et de ses acteurs – agriculteurs, industriels, agents des collectivités, historiens locaux...

Le tracé a été testé, commenté, modifié au fil de ces 16 caravanes – qui ont progressivement fusionné avec Les Voyages Métropolitains.

Auteurs associés

La coopérative d'auteur·trice·s qui ont participé aux repérages du sentier du Grand Paris est composée de :

Yann Aubry, Joséphine Bastard, Julien Bertrand, Marie-Elise Beyne, Emmanuelle Blanc, Fabienne Boudon, Julie Bourges, Pierre-Yves Brunaud, Claire Cocano, Lola Duval, Martin Etienne, Isabelle Field, Éric Flogny, Line Francillon, Fabrice Frigout, Aurélien Gabriel-Cohen, Éric Garault, Lucie Geffroy, Marie Genel, Éléonore Henry de Frahan, Florence Joubert, Frédérique Jouval, Anne Lepetit, Anne Leroy, Émile Loreaux, Sylvain Maestraggi, Sandrine Marc, Geoffroy Mathieu, Guillaume Meigneux, Marie Misset, Johanna Pernot, Océane Ragoucy, Thibaut Rassat, Jeanne Robet, Arnaud Schelstraete, Xavier Schwebel, Bertrand Stofleth, Rafael Trapet, Mélanie van Kempfen, Stéphanie Vermassen, Laurent Villeret.

Membres du Voyage Métropolitain :

Camille Brunet, Lorène Chiron, Claire-Anaïs Costa Guerreiro, Cécile Couchouron, Jens Denissen, Léa Finot, Noémie Galvez, Morgane Gervais, Anne Hofman, Joey Lahrant, Ludovic Legrand, Charles Lemonnier, Sylvain Maestraggi, Hélène Millet, Jean-Jacques Petit, Lucile Piveteau, Fanny Rahmouni, Elsa Rescan, Christian Tamet, Marie Tesson, Axelle Thierry.

Guidage : Jens Denissen, Denis Moreau, Paul-Hervé Lavessière

Production : Paul-Hervé Lavessière, avec Denis Moreau et Jens Denissen

Idée originale : Alexandre Field