

École de la Nature et du Paysage



Côtoyer un paysage économique

Alice RIEGERT

Mémoire de fin d'études 2019-2020

Composition du jury et professeurs encadrants

Président de jury

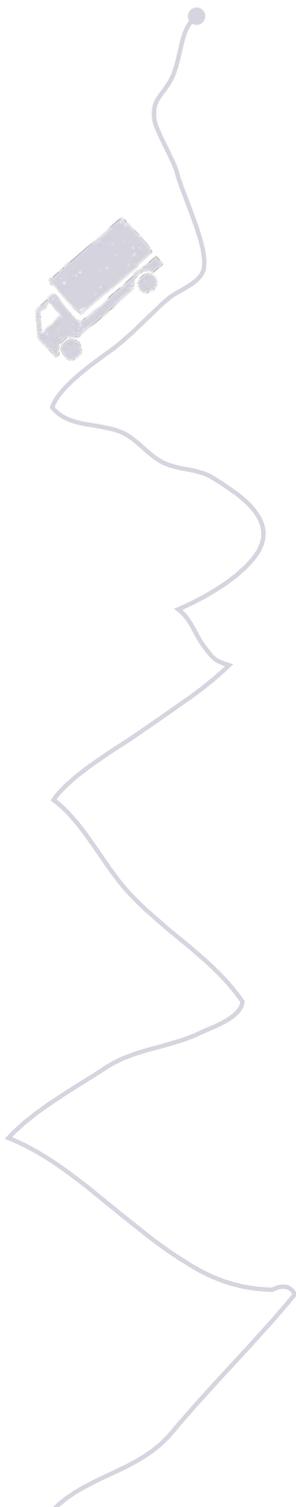
Olivier Gaudin, *maître de conférences en philosophie
et aménagement de l'espace-urbanisme*

Directrice d'étude

Lolita Voisin, *maître de conférences en aménagement
de l'espace-urbanisme, directrice de l'École de la Nature
et du Paysage*

Professeur encadrante

Sabine Bouché-Pillon, *maître de conférences
en écologie urbaine*



Avant-propos

p. 1 Les paysages économiques

Introduction

p. 2 Sous l'emprise des zones d'activités

1

Le territoire de Rungis

p. 8 L'arrivée en région parisienne

p. 10 Un territoire économique

p. 16 Un urbanisme de plaque

p. 20 L'urgence face à l'artificialisation des sols

2

Du fertile au fossile

p. 30 Un urbanisme hors-sol

p. 31 L'approvisionnement alimentaire parisien

p. 40 Pourquoi Rungis ?

p. 50 L'apparition du MIN

p. 54 Un objet déclencheur

p. 58 Le MIN aujourd'hui

p. 62 Des espaces habités confrontés à la logistique

3

Destruction des lieux et des milieux

- p. 68* Une approche par l'écoute
- p. 70* L'impact sur l'humain
- p. 72* Une expérience de terrain
- p. 76* L'impact sur le vivant
- p. 88* Un espace pas si manichéen

4

Une mutation qui s'opère

- p. 98* Les tendances dans les projets
- p. 108* Les tendances dans les pratiques
- p. 114* Hypothèses et postulat

5

Un processus de mutation de la zone

- p. 120* Un espace logistique en transition
- p. 122* Un processus d'intentions
- p. 128* Des intentions spatialisées
- p. 132* Inspirations et références

Conclusion

- p. 138* Une résonance à l'échelle de la métropole

p. 141 **Bibliographie**



« Dans l'économie globalisée qui s'est mise en place depuis la fin du XX^e siècle, la surabondance des énergies fossiles a induit une transformation des échanges qui sépare les lieux de production des lieux de consommation à l'échelle mondiale. Pour assurer la circulation globale des biens entre toutes les sociétés du monde, les voies commerciales et leurs flux de marchandises déterminent les lieux où implanter les villes, les usines et les zones d'activité. La puissance des machines utilisées suscite une réorganisation générale de l'espace. »

Aménager les Paysages de l'Après-Pétrole
Régis Amboise et Odile Marcel

Mayer Charles Leopold Eds, 2015

« C'est la zone »

Avant-propos

Les paysages économiques

L'implantation des lieux de production et l'évolution des modes de vie ont façonné avec le temps l'organisation de nos villes. Hier intégrés au fonctionnement urbain et découlant d'un rapport direct entre lieu de vie et lieu de travail, les espaces d'activités se sont vus, au fil du temps, inexorablement « repoussés » aux confins des villes, induisant de nombreuses emprises bâties gourmandes en espace, venant marquer profondément et durablement nos paysages.

Pour cette année de diplôme, j'ai fait le choix de travailler sur cet héritage de la ville fonctionnelle issue des années 1960. Plus particulièrement, mon intérêt de départ s'est porté sur ce que j'appelle les « paysages économiques » ; ces grands paysages logistiques, d'infrastructures et de zones d'activités. De ce fait, l'intérêt de ce travail de fin d'étude est d'interroger ces formes urbaines héritées d'une manière de concevoir et de construire la ville, devenue obsolète, issue de la globalisation. C'est ainsi que le territoire de Rungis, archétype de cet urbanisme économique, est devenu mon site d'expérimentation.

Introduction

Sous l'emprise des zones d'activités

Les zones d'activités, dans leur définition la plus simple, sont des portions d'espace réservées aux activités économiques, afin d'assurer les bonnes conditions de leur fonctionnement. Nées sous la forme de zones industrielles dans les années 1950, elles se diversifient plus tard avec l'apparition des zones commerciales, des plateformes logistiques et autres parcs technologiques, telles que nous les connaissons aujourd'hui.

De la globalisation à une nouvelle organisation urbaine fonctionnelle

Au XX^e siècle, les zones d'activités sont des espaces radicalement modernes. Soumises aux préoccupations hygiénistes en faveur d'une nouvelle organisation urbaine, elles se développent et s'aménagent à l'aide d'un nouvel outil : le **zonage**. Fruit de cet urbanisme particulier, ce nouveau modèle urbain inspiré de la *Charte d'Athènes* (1933) de Le Corbusier, s'appuie sur la séparation des fonctions de la ville : habiter, travailler, circuler, se récréer.

Cette manière de concevoir la ville émerge dans le contexte politique et économique des Trente Glorieuses : forte croissance économique, plein emploi, progrès techniques, accroissement rapide du pouvoir d'achat et essor de la consommation de

masse. Il s'ensuit une urbanisation accélérée, induite par la massification de l'usage automobile, de la modernisation des moyens techniques et d'une prise en main de la planification urbaine par l'État et ses services. S'établit alors une volonté politique de gérer, de rationaliser et d'ordonner l'ensemble du territoire national, et notamment de l'agglomération parisienne. Pensée sur le court-terme, dans l'immédiateté d'un contexte économique s'évertuant à croître, la ville d'après-guerre se généralise, s'éclate et s'épanouit dans l'étalement urbain. Cette période signe le manifeste de l'urbanisme fonctionnaliste, qui devient le mode dominant de la production de la ville.

Dans *Le Droit à la ville* (1968) de Henri Lefebvre, l'auteur dénonce déjà l'émergence cette nouvelle réalité de la ville, venant supplanter celle de la ville industrielle du XIX^e siècle. Porté par l'apparition de la mondialisation, ce nouveau phénomène urbain se met en place et implique une transformation majeure de l'organisation de la ville. Pour ce philosophe critique, cette séparation accrue des fonctions est l'aboutissement d'un processus de destruction de la ville, laissant place à une urbanisation « *désurbanisante et désurbanisée* » où ces nouveaux espaces urbains sont considérés comme des produits destinés à l'échange et à la consommation, et non plus comme des lieux d'habitat¹.

THE END OF ZONING

Titre de l'article de Jean-Philippe Ugron
in *European 14 - Concevoir des villes productives*
décembre 2018



Artificialisation des sols

Chaque année, disparaît l'équivalent de :

6 fois

la surface de Paris.

= entre 50 000 et 60 000 hectares de surfaces agricoles qui sont transformées.

Étude SAFER (Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural)



Foncier économique non agricole

(emprises des zones commerciales, industrielles, d'activités et entrepôts) couvre :

30%

des surfaces artificialisées.

Enquête Teruti-Lucas, L'utilisation du territoire en 2014, Agreste Chiffres et Données Agriculture n° 229



Outil d'aménagement

Une à plusieurs zones d'activités implantées sur :

1/3

des communes

= entre 24 000 et 32 000 zones d'activités économiques sur l'ensemble du territoire français.

Étude CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)



Infrastructures routières

Chaque année sur le sol français :

500

nouveaux ronds-points sortent de terre.

Le Figaro, 28 décembre 2017

Un outil d'aménagement standardisé

Aujourd'hui, la zone d'activités est un outil d'aménagement encore utilisé aujourd'hui, notamment afin de répondre à la concurrence des territoires, basé sur un critère principal : l'attractivité économique. Cette approche monofonctionnelle de concevoir la ville s'est depuis largement démocratisée (*cf. chiffres ci-contre*). Ainsi, au vu de leur importance, comment imaginer questionner la ville de demain, sans se pencher sur ces espaces ?

« Les zones d'activités sont le reflet d'une croissance économique euphorique que rien ne semble pouvoir remettre en cause. Ce sont les espaces représentatifs d'une production de masse pour une consommation de masse. »

**« Zones d'activités, développement local et territoire.»
In *Homes et Terres du Nord***

RENARD Jean-Pierre, GLON Éric, PARIS Didier, 1996

Une forme urbaine obsolète

Outre la consommation foncière et l'artificialisation des sols occasionnée, c'est l'ensemble de ce qui caractérise les zones d'activités qui en font aujourd'hui des objets controversés quant à leur durabilité dans le métabolisme urbain. Hors-sol, issues d'une logique technique, elles génèrent des espaces homogènes basés sur un schéma d'aménagement périphérique et générique, participant à la banalisation des paysages². Enclavées dans des territoires d'échanges, au croisement de plusieurs flux, elles sont marquées par d'importantes infrastructures routières - dont le rond-point en devient le symbole de fluidité.

Une telle organisation de l'espace se trouve paradoxalement fragmentée par ce qui l'ouvre sur le commerce mondialisé. Ce bouleversement dans l'organisation spatiale et territoriale des activités économiques n'est pas sans conséquence sur nos modes de vie, nos déplacements et également sur la biodiversité. Ainsi, ce modèle est aujourd'hui progressivement remis en cause, tant sur le plan urbanistique, des mobilités et environnemental ; des enjeux qui sont au cœur du métier de paysagiste. Il apparaît donc urgent de réinterroger la place de ces espaces activités économiques au sein de la fabrique de la ville.

Le territoire de Rungis illustre indéniablement la spécialisation des infrastructures et la fragmentation de la composition urbaine contemporaine. Renommé pour son Marché d'Intérêt National, il accueille également de nombreux équipements fonctionnels et infrastructurels de la région francilienne. Conçue initialement en périphérie de la petite couronne parisienne, cette zone logistique et d'activités se trouve aujourd'hui enclavée dans le continuum urbain métropolitain, négligeant son incidence sur la vie locale et les milieux vivants. Dans une perspective plus soutenable, comment concilier activités logistiques d'une plateforme mondialisée et le déploiement de son socle habité ?

Dans un premier temps, nous dresserons un état des lieux du territoire de Rungis **(1)** et comment il vient refléter la genèse des zones d'activités **(2)**. Nous continuerons sur l'étude de ses limites et de ses potentiels par une approche sur le terrain **(3)** et ensuite, comment celui-ci se trouve au cœur des mutations urbaines contemporaines **(4)**. Pour terminer, nous proposerons un pas vers le projet, avec un processus d'adaptabilité de la zone **(5)**.



1

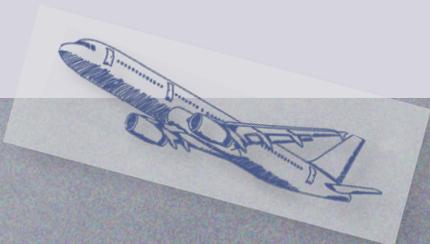
Le territoire de **Rungis**



IVRE BOIS
RUE DE LA CLAY
0146 86 35 36
mieuxivrebois.fr

DEVIS
GRATUIT

PARC
TECHNIQUES





L'arrivée en région parisienne

L'entremêlement de l'A6a et de l'A6b

L'arrivée en région parisienne, la porte Sud de la petite couronne. C'est également l'arrivée sur le territoire de Rungis. Ce paysage banal, banalisé, est quotidien pour certains. Territoire méconnu, les panneaux indiquent des noms qui nous sont pourtant familiers : « Orly », « Rungis », « Paris ». C'est le signal ! Nous sommes seulement à quelques kilomètres du cœur de la capitale. En attendant, cette étendue tentaculaire de flux, c'est lorsque l'A6a et l'A6b fusionnent ; où cet objet immense s'ouvre à nous. Les avions d'Orly passent au-dessus de nos têtes, les lignes à haute tension se dressent à travers les taillis longeant la voirie, les linéaires de panneaux grillagés et de murs anti-bruit dissimulent les entrepôts de Rungis. Tout cet univers, ce gigantisme, qui singularise ces lieux, se laisse découvrir en quelques accélérations du trafic routier. Derrière ce territoire parcouru et ces quelques indices, on ne s'imagine pas l'immense « ville machine » qui s'y cache. Notre attention est bien ailleurs : fuir les bouchons et atteindre notre destination.





^ Photographie satellite du territoire de Rungis
2019, Géoportail



Un territoire économique

Aux portes du Grand Paris

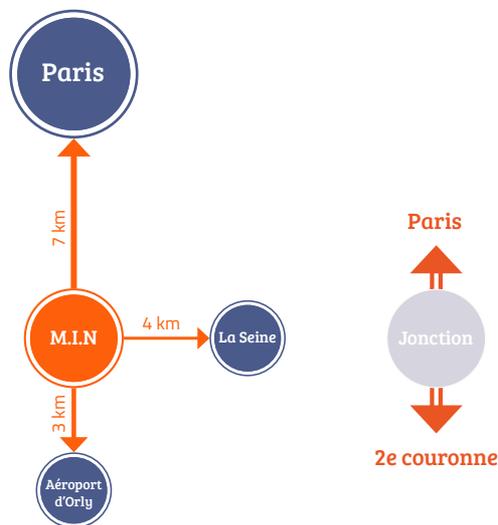


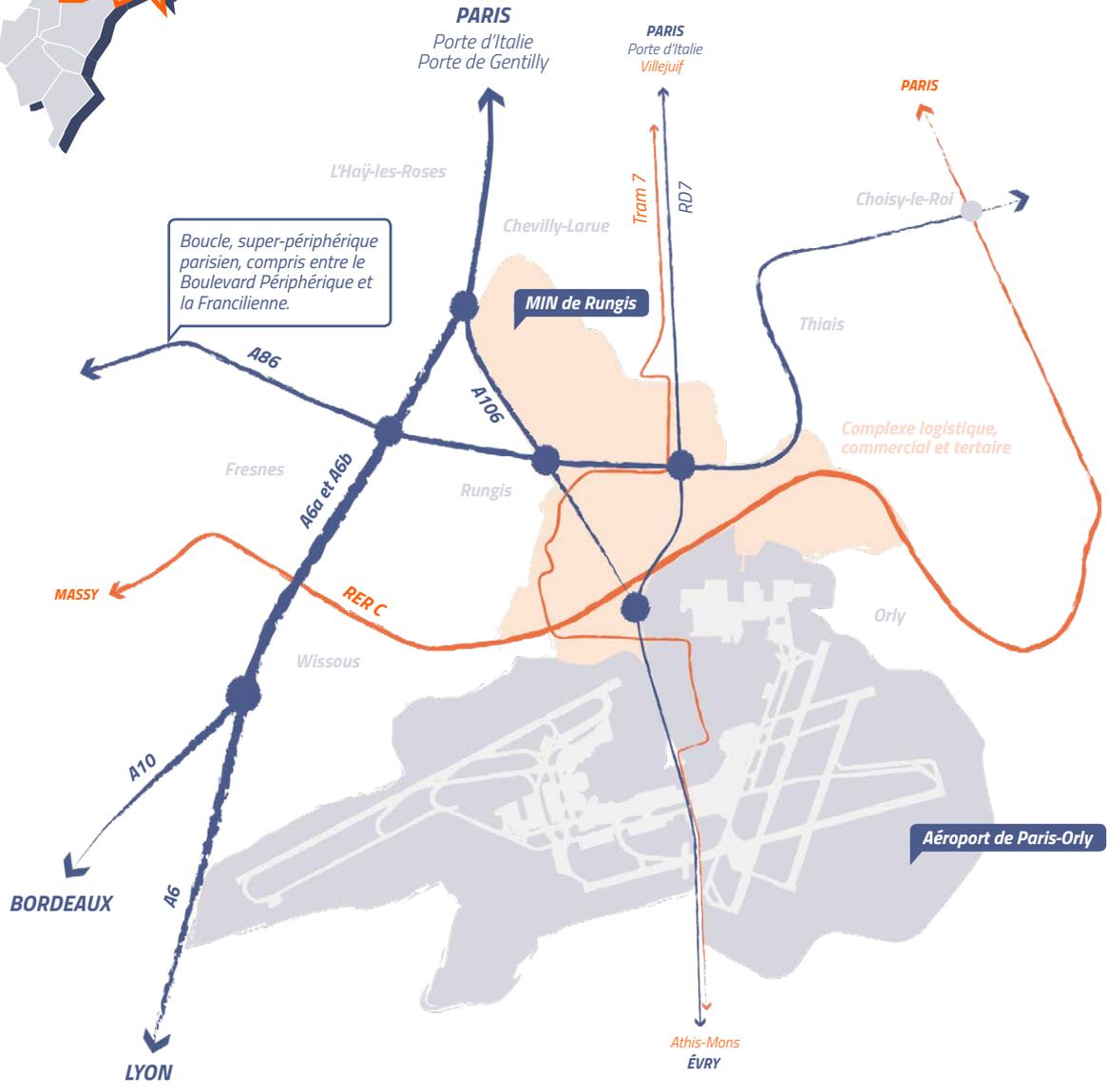
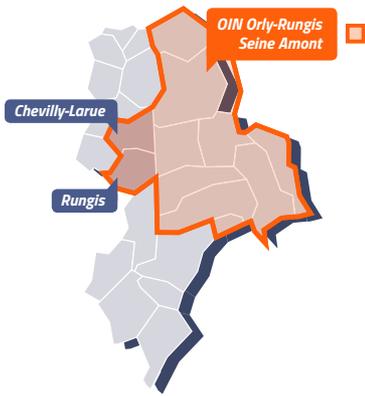
Un pôle d'attractivité et d'échanges

Le territoire de Rungis est situé en région Île-de-France, plus particulièrement dans le département du Val-de-Marne (94). Rungis est un nom très évocateur, faisant indéniablement référence au renommé Marché d'Intérêt National (MIN) de Rungis. Situé à seulement 7 km au Sud de Paris, la desserte routière (à la confluence de l'A6, l'A86, l'A106 et de la RD7) et ferrée de cet équipement, en font un lieu de logistique idéal. Il s'agit d'une véritable ville dans la ville dédiée à la distribution des produits frais.

Cependant, le MIN de Rungis n'est pas la seule composante du tissu économique du territoire, il fait partie d'un ensemble d'activités plus vaste, qui s'étend du Cimetière Parisien de Thiais jusqu'à l'aéroport Orly.

Le pôle Orly-Rungis forme un bassin d'emploi riche et a une place représentative dans le PIB national. Reliés par des infrastructures autoroutières majeures, de nombreux autres équipements fonctionnels, d'ampleur régionale ou nationale, bénéficient de cette situation stratégique : plateformes logistiques, pôle d'affaire, centre commercial. Hier en périphérie de la capitale, ce territoire ultrasécialisé est depuis 2016, intégré dans la métropole du Grand Paris (EPT12).





Une forte présence de l'État dans la gouvernance du territoire

Le territoire de Rungis est occupé par de nombreux équipements majeurs de l'économie nationale et propriétés de l'État. De par ce tissu économique dynamique, il est inscrit dans le cadre d'une OIN (opération d'intérêt national). C'est l'un des plus grands projets d'aménagement actuellement menés en France.

Des infrastructures propriétés de l'État

Le territoire est traversé par l'A6b, A86 et A106, des autoroutes non-concédées dont l'État est le propriétaire et la DiRIF (Direction des routes Île-de-France) le gestionnaire, structure dépendante de la DRIEA (Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement), un service d'État. Par ailleurs, le MIN de Rungis, plus grand marché de produits frais au monde, est également propriété de l'État et est géré par la SEMMARIS.

L'Opération d'Intérêt National

Le pôle Orly-Rungis est le second pôle économique francilien après La Défense, d'où son inscription en OIN, une opération qui a pour objectifs faire émerger des projets d'urbanisme d'intérêts nationaux. Le territoire de l'OIN s'étend sur 11 communes, dont Rungis et Chevilly-Larue, les communes concernées par l'emprise du MIN. Elle a vu le jour en 2007, grâce à la volonté de l'État d'amplifier le rôle structurel et stratégique de ce territoire dans la région Île-de-France. C'est la même année qu'a été créé l'Établissement Public d'Aménagement

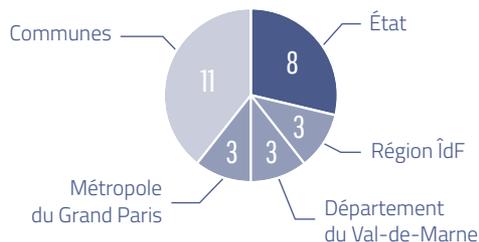
Orly-Rungis-Seine Amont (EPA ORSA), une structure opérationnelle sous l'autorité de l'État, ayant pour vocation de réaliser des opérations foncières et d'aménagement pour le compte de celui-ci. Cette structure partenariale assure à la fois la gouvernance politique et l'ingénierie stratégique et opérationnelle de ce grand projet. De nombreuses opérations d'urbanisme sont supervisées par l'EPA ORSA jusqu'en 2030, notamment en termes de création de logements et d'emploi - objectifs de créations de 3 000 logements et 1000 emplois /an.

Des communes aux compétences d'aménagement limitées

Une OIN se traduit par une présence forte de l'État dans l'aménagement du territoire. En cas de besoin, l'État peut demander aux communes de modifier ou de réviser leur PLU, si la réalisation d'une opération d'intérêt national le nécessite. De ce fait, le rôle dans l'aménagement du territoire des principaux acteurs locaux que sont les communes reste très limité : leur pouvoir est aujourd'hui restreint par le monopole étatique. Une configuration de la gouvernance du territoire qui traduit l'organisation actuelle du territoire : des perspectives d'aménagement à objectifs chiffrés, bien souvent déconnectées des enjeux locaux.

Le conseil d'administration

L'organe de gouvernance de l'OIN



Deux communes concernées

Rungis

Plus localement, la commune de Rungis, d'où le renommé MIN tire son nom, reste très peu connue du grand public. Jusqu'à la fin des années 1950, il s'agissait d'un petit bourg de près de 700 habitants. À partir de 1960, des logements collectifs sont construits, quadruplant la population en l'espace de 10 ans. Peu dense, la commune de Rungis reste aujourd'hui composée à majorité de logements individuels, qui ont fait leur apparition dans les années 1990. Elle compte aujourd'hui 5 600 habitants et annonce la deuxième couronne francilienne, plus pavillonnaire. Près de 70 % des Rungissois sont propriétaires de leur logement et plus de la moitié des habitants sont dans des professions intermédiaires ou cadre³. Avec l'emprise des zones d'activités, Rungis compte près de 28 000 emplois sur son territoire.

Chevilly-Larue

Pour autant, contrairement à ce que le nom laisse penser, ce n'est pas la commune de Rungis mais celle de Chevilly-Larue qui est la plus concernée par l'emprise du marché (55%). Cette commune est composée de 19 200 habitants. Chez les Chevillais, les professions ouvrières sont le plus représentées et 37 % des résidents sont locataires HLM⁴. La commune fait parti de la « ceinture rouge » et désigne l'ensemble des villes à mairie communiste (PCF principalement) entourant Paris depuis les années 1920. Elle est beaucoup plus dense, dû à certains quartiers de grands ensembles issus des années 1970, dont trois sont aujourd'hui des quartiers en politique de la ville. Elle est totalement intégrée au continuum urbain de la première couronne parisienne.



Même échelle, deux formes urbaines

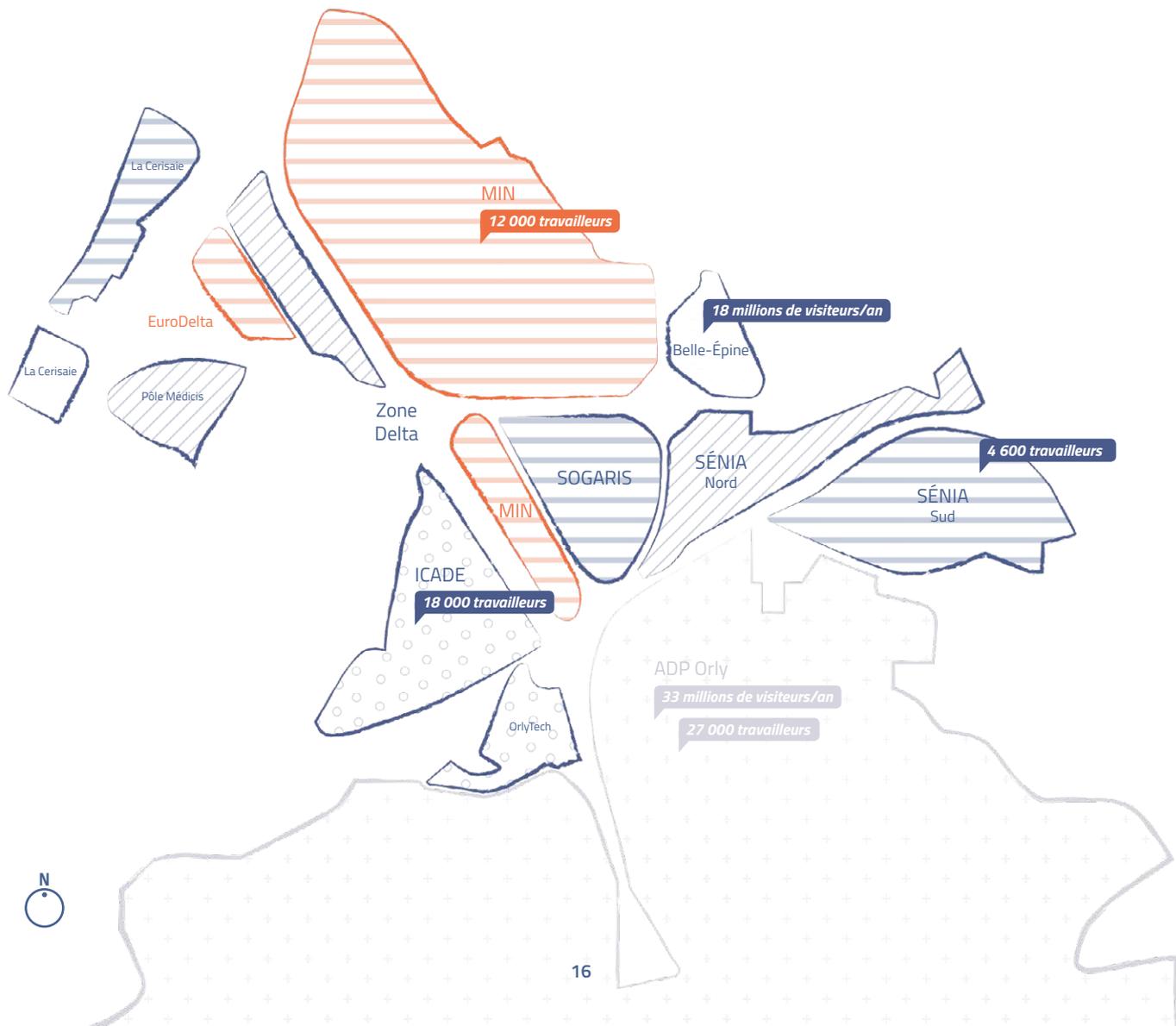


^ Le centre-ville de Rungis
28 août 2019



^ Les grands ensembles de Chevilly-Larue
29 novembre 2019

-  **Marché d'Intérêt National de Rungis**
-  **Zones logistiques et d'entrepôts**
-  **Zones tertiaires**
-  **Zones commerciales**
-  **Zones mixtes**
-  **Aéroport de Paris-Orly**



Un urbanisme de plaques

Le territoire de Rungis, issu d'un urbanisme économique et fonctionnel aménagé sous le principe de zonage, est composé d'un ensemble de zones d'activités comme celle du MIN, mais également de nombreuses zones annexes. Cette organisation de l'espace, connaît de nombreuses limites, tant en termes d'urbanisme, de mobilité, qu'écologique. Ordonné en « système de plaques » monofonctionnelles et insulaires, son obsolescence, en termes de durabilité dans le métabolisme urbain, est aujourd'hui de plus en plus soulevée.

Des emprises monofonctionnelles

Le MIN de Rungis s'étend aujourd'hui sur une surface de 234 hectares. Il vient concentrer plus de 1 200 entreprises, ce qui représente près de 12 000 emplois permanents. Pour autant, le territoire est également articulé sous la forme d'autres zones d'activités économiques (logistiques, tertiaires ou commerciales) conçues en plaques, dont les principales sont :

- la **SENIA** : pôle d'entrepôts et d'industries alimentaires ;
- la **SOGARIS** : plateforme logistique multimodale ;
- l'**ICADE** : pôle d'affaire Paris-Orly-Rungis, qui accueille notamment des sièges d'entreprises de l'agroalimentaire ;
- le **centre commercial régional Belle-Épine** ;
- la **zone Delta** : pôle hôtelier et tertiaire.

Ces plaques sont porteuses de richesse et d'attractivité, mais elles sont également gourmandes en matière d'hectares. Elles scindent, enclavent les territoires sur lesquels elles se développent, formant une trame urbaine éclatée⁵. L'ampleur de ces surfaces logées au sein des infrastructures et leur logique monofonctionnelle, très sectorisée, créent une juxtaposition d'unités de natures assez diverses, mal reliées les unes aux autres. La plupart de ces emprises d'activités forment pourtant des lieux d'emploi et de vie pour les salariés, qui profiteraient de liens plus forts aux centralités et aux tissus urbains⁶.

Les voies rapides et les voies ferrées, comme les grands équipements difficilement franchissables ont favorisé un développement insulaire des tissus d'habitat et d'emploi, tournant le dos à ces grandes coupures urbaines⁷. Ainsi, il s'agit d'un territoire hyperconnecté mais replié sur son propre fonctionnement : les plaques se développent indépendamment les unes des autres, uniquement centrées sur leurs activités et hors du contexte urbain environnant.

Une hypermobilité débridée

Afin de desservir ce territoire économique et l'ensemble de ses plaques, se déploient de grandes infrastructures routières, très consommatrices d'espaces, elles-aussi. Elles permettent de relier

ce véritable bassin de marchandises et d'emplois de plusieurs centaines de milliers de travailleurs, au reste de la région. Ces infrastructures routières retranscrivent parfaitement l'hypermobilité dans lequel s'inscrit le fonctionnement urbain du territoire de Rungis, bâti sur une logique de vitesse, et qui ne cesse de s'intensifier. Cette mobilité routière débridée induit une complexité du territoire par des voies de communication importantes et le rendant très dépendant des véhicules motorisés.

Le territoire est alors indéniablement soumis aux flux pendulaires, avec ces temps de trafics routiers intenses, de forte congestion (notamment du lundi au vendredi, de 7h00 à 10h00 et de 16h30 à 19h30⁸) ; puis de périodes creuses. Une pression et une fragmentation qui, nous pouvons l'imaginer, doivent s'exercer sur l'environnement et les quelques milieux vivants qui composent ces lieux.

Un fort impact écologique

Indépendamment du trafic routier, la présence et l'entretien des infrastructures routières consomment des ressources naturelles et ont un impact sur les milieux naturels. La circulation, mais aussi les travaux routiers, contribuent aux émissions nationales de CO₂ et au réchauffement de nos villes.

Par ailleurs, le déploiement des plaques et de l'hypermobilité va impacter la géographie du territoire et les milieux qui le composent : eau, sol, flore et faune, par la minéralisation intensive et la pollution engendrée et provoque une fragmentation des écosystèmes. Cet urbanisme fonctionnel induit une forte artificialisation des sols et une disparition progressive des micropaysages aux portes de Paris.

« Notre temps s'égrenait au rythme du flux des voitures circulant dans notre rue. Nous avons, certes, des repères de type chronologique, mais ceux-ci n'étaient que la surface illusoire de notre existence. De façon plus profonde, notre temps est rythmé de manière quasi inconsciente par les bruits des voitures aux heures de pointe ou bien le calme total qui, aux heures creuses, s'abat sur notre rue comme sur un enterrement. »

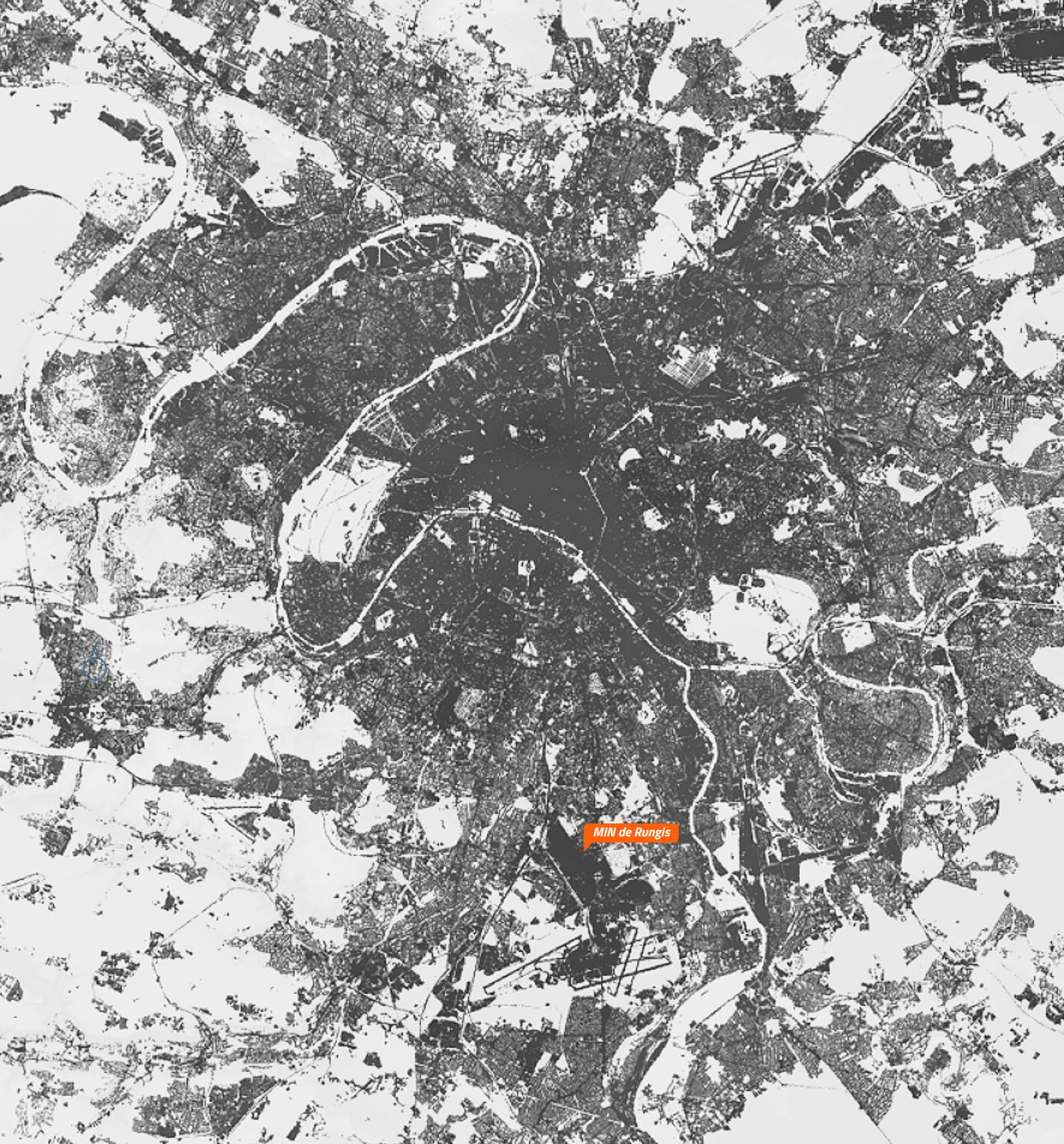
Eric Chauvier, *Contre Télérama*

Paris : Éditions Allia, 2011

Taux d'imperméabilisation des sols >
Grand Paris, 2015, Corine Land Cover



La cartographie ci-contre illustre le taux d'imperméabilisation des sols de la petite couronne parisienne. Le territoire de Rungis, au Sud, se démarque très nettement et caractérise l'ampleur de la surminéralisation de ce territoire.



MIN de Rungis

L'urgence

face à l'artificialisation des sols

Une surminéralisation qui participe à l'inconfort des villes

L'enjeu de l'artificialisation des sols est aujourd'hui un problème perçu et mesuré, notamment à travers les effets d'îlots de chaleur urbains et de mauvaise infiltration de l'eau dans les sols. Des politiques viennent progressivement se mettre en place afin de lutter contre ce phénomène.

Des volontés politiques

D'après l'étude Objectif « Zéro artificialisation nette » : *quels leviers pour protéger les sols ?* de France Stratégie, en moyenne, 20 000 hectares d'espaces naturels par an sont actuellement artificialisés en France. Mais si aucune mesure n'est prise pour inverser la tendance, ce sont 280 000 hectares d'espaces naturels « supplémentaires qui seront artificialisés d'ici 2030 », prévient l'étude⁹. Au niveau national, la France s'est fixé l'objectif de « zéro artificialisation nette » des sols, inscrit dans le Plan biodiversité. La région Île-de-France suit également cet objectif¹⁰. Le plan biodiversité précise de « favoriser le recyclage urbain, mieux intégrer les enjeux de préservation des espaces naturels et agricoles dans les politiques et documents d'urbanisme » et notamment de « réduire, éviter,

*compenser les impacts sur l'environnement à l'ensemble des projets d'aménagement commercial et logistique.*¹¹ »

De plus, depuis les lois SRU, Grenelle et ALUR, les collectivités en charge de la planification spatiale sont aujourd'hui contraintes de limiter l'artificialisation des sols. Les zones d'activités et leurs infrastructures associées ont de forts impacts dans ce domaine et constituent en soi un objet majeur d'intervention¹².

Surminéralisation et îlots de chaleur urbains

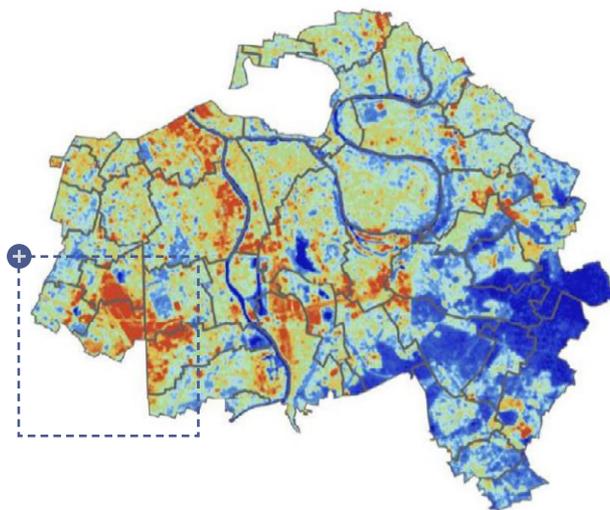
Concernant le territoire de Rungis, marqué par une nature des sols surimperméabilisée, la thermographie d'été fait état de températures de surface particulièrement élevées autour du MIN, des zones aéroportuaires et des zones d'activités. La part importante de surfaces minérales dans les espaces d'activités et d'entrepôts explique l'ampleur de l'îlot de chaleur urbain sur le territoire¹³.

La surchauffe urbaine est une problématique multiple qui s'exprime de jour comme de nuit avec des répercussions à l'échelle des villes comme à l'échelle du vécu d'un habitant, ou encore des milieux vivants.

En période de forte chaleur, la pratique quotidienne des espaces extérieurs et l'usage des bâtiments deviennent inconfortables pour les usagers¹⁴.

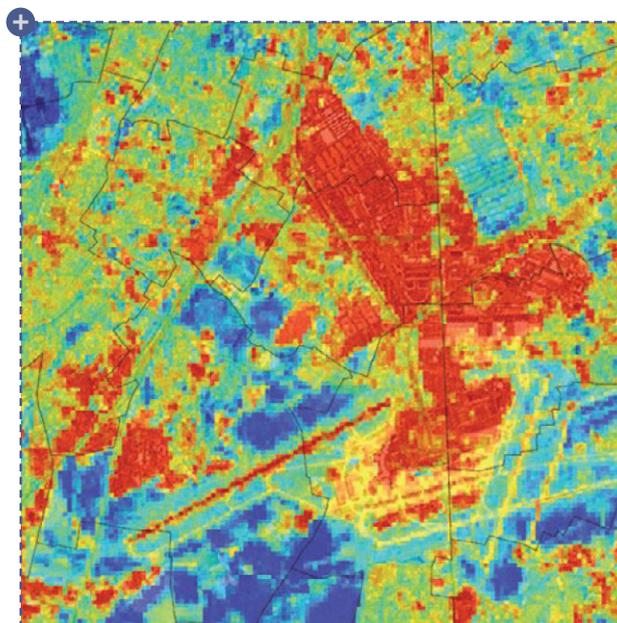
Cette minéralisation des sols est un des déterminants principaux du changement climatique et du déclin de la biodiversité. Les immenses emprises asphaltées qui couvrent le territoire de Rungis empêchent le renouvellement de la nappe phréatique ; la question de l'infiltration de l'eau est un élément majeur. De plus, le peu de végétation sur le site, dû aux vastes espaces minéralisés des plaques d'activités et des infrastructures routières, participe à ce phénomène de surchauffe urbaine.

Ainsi, l'enjeu de l'adaptabilité de ce type d'espaces urbains face aux problématiques climatiques se pose. Cet enjeu climatique est ainsi la conséquence d'un urbanisme fonctionnel, de mobilités routières accrues et d'une attention peu portée sur l'aspect écologique, avec place accordée au vivant délaissée.

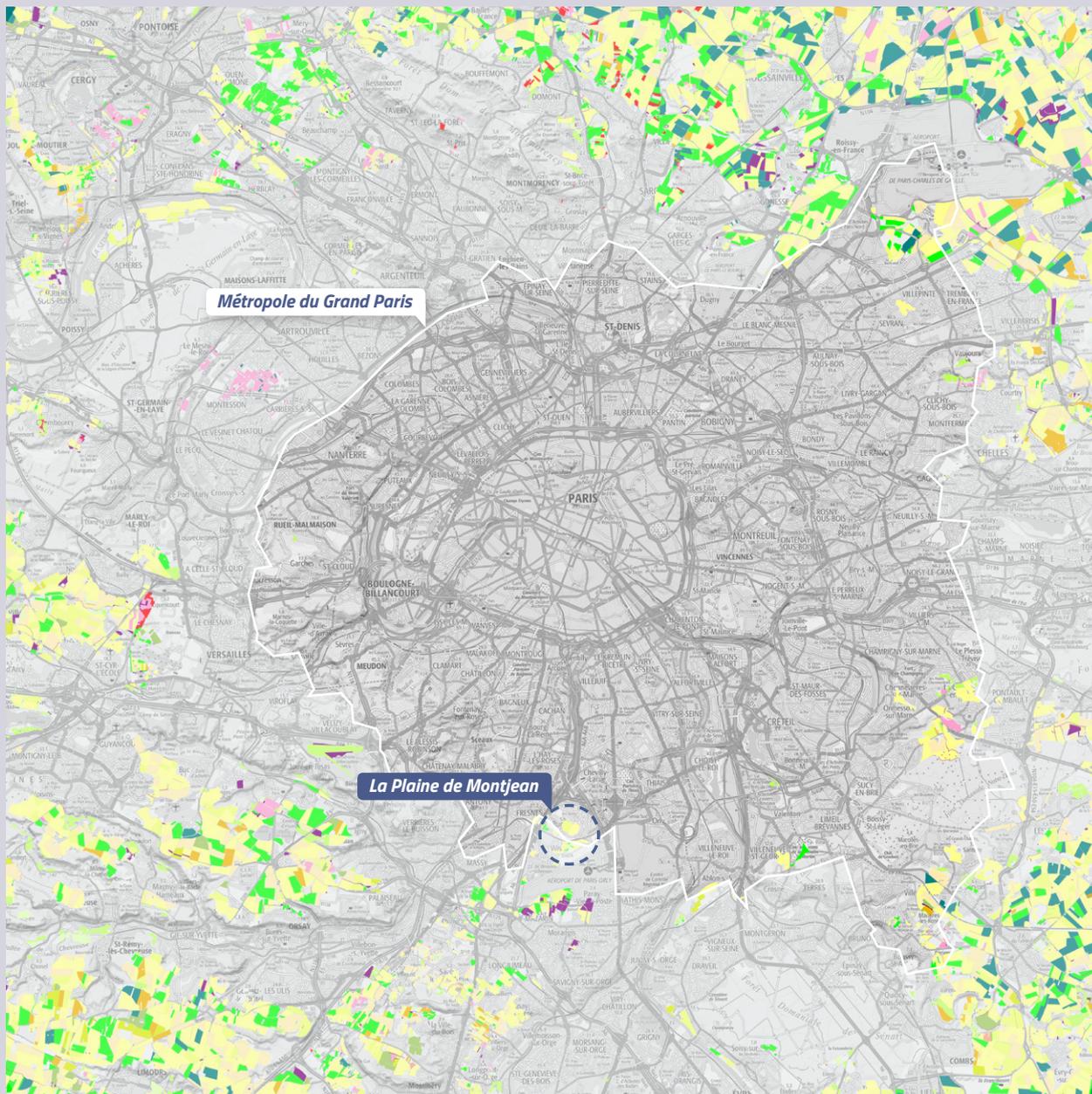


Thermographie aérienne du Val-de-Marne
été 2010, Conseil Départemental 94

Les infrastructures logistiques du département ressortent en rouge, et témoignent de leur tendance à la surchauffe urbaine.



Thermographie d'été, Orly et ses environs
août 2000, Apur, photo infrarouge MNE, MNT 2008





^ **Entre Orly et Rungis, les parcelles céréalières de la plaine de Montjean**
septembre 2019



^ Au pied des lignes à haute tension, les pépinières du Centre horticole de la Ville de Paris
septembre 2019

Notes

1. *Repenser l'activité par la zone d'activité*, Cycle #4 Nouveaux visages de la ville active, Revue Sur-Mesure [en ligne], Zoé Château, 24 mai 2019
2. *Les impacts environnementaux de l'étalement urbain*, Dessailly et al., Perspectives Ville, 2009, page 3
3. *Contribution de l'Apur à l'étude du Pôle d'Orly, assistance à maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA 2010-2011, – 1ère partie : Le territoire et les leviers d'aménagement*, Atelier parisien d'urbanisme, juillet 2011, page 14
4. *Ibid.*, page 11
5. *Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris*, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012
6. *Contribution de l'Apur à l'étude du Pôle d'Orly, assistance à maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA 2010-2011 – 2e partie Le territoire et les leviers d'aménagement*, Atelier parisien d'urbanisme, juillet 2011, page 28
7. *Ibid.*, page 30
8. *L'état du trafic en Île-de-France, étude V-Traffic*, janvier 2014, page 1
9. *Objectif « Zéro artificialisation nette » : quels leviers pour protéger les sols ?*, étude France Stratégie, 23 juillet 2019
10. *Zéro artificialisation nette en Île-de-France*, Rubrique Environnement, Institut Paris Région, 28 novembre 2019
11. *Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris*, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012
12. *Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification*, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), Collection Connaissances, décembre 2014
13. *Contribution de l'Apur à l'étude du Pôle d'Orly, assistance à maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA 2010-2011 – 2e partie Le territoire et les leviers d'aménagement*, Atelier parisien d'urbanisme, juillet 2011, page 23
14. *Diagnostic de la surchauffe urbaine. Méthodes et applications territoriales*, Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME), septembre 2017, page 6
15. *Projet d'aménagement « Montjean Est » - Réponses à l'avis de l'Autorité Environnementale*, SCE Aménagement et environnement, EPA ORSA, août 2019
16. *Île-de-France, terre nourricière*, Grand Format, SEMMARIS, Site officiel du Marché International de Rungis, Claire Debreuil, 2017
17. *Évolution de la nature à Paris, de 1730 à nos jours*, recherche-action Naturpradi : Nature(s) urbaine(s) en pratique(s) digitale(s), Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement (LAVUE), 2019
18. *Inventaire faune-flore sur l'opération Montjean à Rungis*, Biodiversita - Etudes et Applications en Ecologie, novembre 2016

En bref

1 Le territoire de Rungis

Logistique

« Raison », « celui qui pratique le raisonnement »

(J. Martin, trad. : F. Colonna, Discours du songe de Poliphile, DDL t. 12)] 1. 1593

Où est la raison ?

Créature logistique, le territoire de Rungis ne se compose pas de lieux mais de liens. Composite, fracturé par des autoroutes à grande vitesse et marqué par un collage de plaques insulaires et monofonctionnelles, l'organisation du territoire s'affranchit de toute cohérence géographique.

Territoire très contraint, au service du bon fonctionnement de l'activité économique nationale, ville repoussée, territoire sacrifié ?

Fruit du raisonnement économique, de la logique technofoncière, l'urbanisme que produit la machine logistique globalisée montre ses limites : banalisation, fragmentation, artificialisation, surchauffe, enclaves et coupures. Aïe !

Où est le sol ? Où est la vie ? Comment en est-on arrivé là ?

CHOISY-LE-ROI
THIAIS

BELLE-ÉPINE

SENIA

GARE ROUTIÈRE

2

Du fertile au fossile

AÉROPORT
D'ORLY
1,5 km

SILIC

Un urbanisme hors-sol

L'État aménageur

La « violence » des politiques d'aménagement de l'après-guerre qui ont implanté l'aéroport, le MIN, et fait passer l'autoroute dans le territoire, est encore présente dans la mémoire des habitants. À l'époque le Préfet décidait et les maires n'avaient aucun pouvoir. L'État « aménageur » est toujours présent au travers des opérations d'intérêt national menées par l'Établissement Public d'Aménagement ORSA, mais celui-ci associe aujourd'hui les communes, les intercommunalités et les départements dans le financement et la mise en œuvre des projets.

C'est ainsi que le marché de Rungis est arrivé, de manière totalement hors-sol, par une volonté étatique, se « poser » sur un territoire historiquement

agricole. Le MIN, équipement à mi-chemin entre l'objet architectural et le quartier, qui ne s'avère finalement être ni l'un ni l'autre, reste avant tout un équipement alimentaire. Il fait intrinsèquement partie de l'histoire de l'approvisionnement alimentaire parisien où nourrir Paris, à partir de la seconde partie du XX^e siècle, va dépendre uniquement de celui-ci. Ainsi, tel le modèle urbanistique et alimentaire de l'époque, il fût pensé de façon isolée. À cette période, il est pour autant un véritable symbole de progrès afin de répondre à l'intérêt public que représente l'approvisionnement alimentaire de la région parisienne, qui a toujours été au cœur des réflexions de la métropole, bien avant l'arrivée du MIN de Rungis.



^ Un équipement à mi-chemin entre l'objet architectural et le quartier

Une comparaison entre l'emprise bâtie du 11^e arrondissement de Paris et celle du MIN de Rungis

L'approvisionnement alimentaire parisien

Nourrir Paris

Les marchés de gros parisiens contemplent neuf siècles d'échanges. Initialement ancrés au cœur de la capitale, ils furent progressivement repoussés en périphérie car leurs activités les rendaient incompatibles avec celle de la ville. Pour autant, il s'agit de composantes vitales au métabolisme parisien. Constamment situés aux croisements de flux stratégiques, leur implantation et leur forme seront constamment réorganisées afin de garantir leurs performances d'approvisionnement.

Paris, une ville privilégiée dans l'approvisionnement alimentaire

Paris a toujours été un marché relativement protégé et privilégié par rapport à la province. Le ravitaillement de la ville était une des préoccupations majeures des responsables et des gouvernants. Dès le Moyen Âge, les autorités municipales ou royales ont le souci permanent d'assurer ce devoir. Outre la quantité, le marché parisien a toujours présenté une très grande variété, propre à satisfaire une clientèle principalement bourgeoise, qui était dans l'ensemble plus aisée, et surtout réputée beaucoup plus exigeante, que celle de province. De plus, Paris était entourée de façon quasi continue par une ceinture agricole productive. Les cultures céréalières et maraîchères se sont développées dans les plaines et les vallées alluviales marécageuses, alors que les cultures fruitières et les vignes occupent les coteaux¹. Les produits cultivés sont extrêmement variés et réputés (ex : les asperges d'Argenteuil, les pois de Clamart, les pêches de Montreuil, etc). Toute une série d'aliments de qualité, produits spécifiquement parce qu'il y avait un marché solvable et dynamique au cœur de Paris².

L'arrivée des routes alimentaires

Concernant les autres produits, compte tenu de la médiocrité des réseaux et des possibilités limitées de circulation, ils venaient principalement des régions environnantes et il y avait de véritables routes alimentaires qui faisaient la liaison entre ces provinces d'immédiate périphérie et Paris : des ports de la Manche vers Paris pour le poisson ou encore celles depuis la Normandie pour la viande bovine. Les cours d'eau étaient également très importants dans le transport des marchandises comme la Seine.

Élargissement de l'approvisionnement

Plus tard, au cours du XIX^e siècle, c'est l'avènement de la libre circulation des marchandises, l'amélioration des routes et du réseau routier de façon générale et l'arrivée du chemin de fer. L'aire d'approvisionnement de la capitale qui va progressivement s'élargir. Se trouve de façon permanente, et en abondance cette fois-ci, non plus des produits venant strictement des régions proches mais en provenance de toutes les provinces françaises et également de l'étranger³.

Les ventres de Paris

Ainsi, c'est l'abondance qui caractérise l'approvisionnement alimentaire de la capitale. Il fallait que cette fonction d'approvisionnement soit structurée et puisse s'appuyer sur des équipements puissants et bien organisés. Au fil du temps, Paris se développa, empiétant sur les terres agricoles. La dépendance à l'égard des marchés extérieurs s'accroît à mesure que la population augmente et plusieurs « ventres » vont se succéder au fil des siècles.

De l'Antiquité au XX^e siècle : un marché au cœur de Paris

Vers 1135, se tenait dans la Cité le premier marché, que l'on appelait le Marché Palu. Très vite, il sera déplacé sur la place de Grève à l'emplacement actuel de l'Hôtel de Ville de Paris.

L'histoire des Halles commence véritablement en 1137 lorsque Louis VI Le Gros fit déplacer l'ensemble des marchés parisiens (ceux de la Cité et ceux installés sur la Place de Grève) pour les rejeter à l'extérieur de la ville, sur des terrains conquis sur le marais, terres que l'on appelle les Champeaux. C'est le Marché des Champeaux, un lieu stratégique, situé au carrefour de plusieurs routes en direction des provinces du Nord et de la Manche.

La renommée et la prospérité du lieu ne va cesser de croître, notamment avec le transfert de la Foire Saint-Lazare en 1181, sous Philippe Auguste, qui va renforcer cette intensité commerciale. Progressivement, en asséchant les marais pour étendre le marché, celui-ci se développe de façon totalement anarchique. C'est pourquoi le roi décide de faire construire deux halles ouvertes pour les marchandises délicates (tisserands et drapiers) uniquement. Autrement, l'ensemble des activités se déroulait en pleine-air. Les Halles reçoivent alors les premiers commerces d'alimentation et le prix du blé fixé sur place s'impose rapidement comme une référence pour toutes les terres du royaume. Autre événement très important, le marché qui était à l'extérieur de la ville va être, du fait de la croissance urbaine, intégré à l'intérieur de Paris, derrière l'enceinte de Philippe-Auguste, et va passer de Marché des Champeaux au Marché des Halles et relève

de l'autorité royale. C'est ainsi que celui-ci devenu véritablement le centre permanent du commerce de gros et de détail de Paris et va commencer à réguler l'approvisionnement parisien.

Ensuite, à partir du milieu du XIII^e siècle, chaque souverain va entraîner un certain nombre de constructions, de retouches de ce quartier, comme l'édification de l'Eglise Saint-Eustache, toujours visible aujourd'hui dans le 1^{er} arrondissement de Paris. A cette époque, le marché ouvre trois jours par semaine : le mercredi, le vendredi et le samedi et tout Paris converge alors aux Halles.

A l'Epoque Moderne, malgré la notoriété du lieu et l'efficacité commerciale de ce quartier, se trouvaient un certain nombre d'handicaps : les coûts exorbitants d'installation, de location ou encore les taxes très élevées pour alimenter le trésor royal. De ce fait, exercer sur le marché des Halles va devenir relativement difficile et répulsif ; au point que les commerçants vont commencer à se diffuser dans l'ensemble des rues de Paris. C'est en 1543, que François 1^{er} décide une remise en ordre du quartier en rasant l'ensemble des bâtiments qui existaient. Il conçoit un plan ordonné, organisé en rues perpendiculaires, s'appuyant sur des halles identiques. Ce réaménagement complet va redonner du lustre au marché qui redevient un marché de gros et de détail.

La restructuration du marché a permis son bon fonctionnement dans des conditions satisfaisantes jusqu'au début du XVIII^{ème} siècle. Ensuite, avec la vétusté des constructions, le manque d'hygiène et de place, les difficultés de circulation accompagnées d'une population parisienne qui augmente, la situation des Halles a empiré. On décide alors de déplacer le marché aux fleurs au quai de la Mégisserie et de créer le Marché des Innocents, en lieu et place du cimetière des innocents, à l'emplacement de l'actuelle place Joachim-du-Bellay dans le 1^{er} arrondissement. Le marché a pu s'étendre, permettant également la construction de la Halle au blé (en bois). Il s'agissait ici d'accomplir plus des retouches du marché que de réels réaménagements.

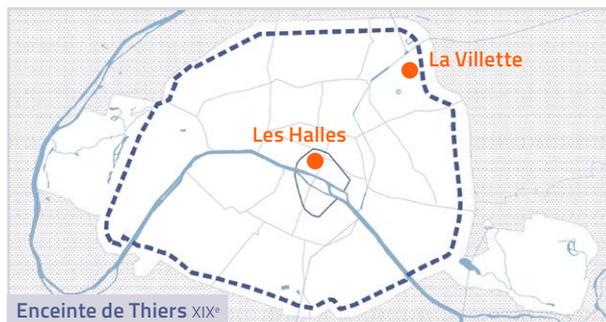
C'est pourquoi, Napoléon 1^{er} demande un plan d'embellissement du quartier du marché en 1811. Néanmoins, sa destinée politique n'a pas permis de mettre en œuvre cette opération. À la suite de cela, quelques retouches ont été effectuées. Elles ont permis une légère réorganisation du quartier avec la création du marché des Prouvaires (produits carnés) en 1816, ainsi que le regroupement d'activités dans le marché de la Verdure (fruits et légumes). Malgré cela, il s'agit de petites réponses partielles, sans jamais aboutir à un quartier qui fonctionne véritablement⁴.



Première enceinte médiévale



Enceinte Philippe Auguste



Enceinte de Thiers XIX^e



Ville de Paris et Grand Paris

Les ventres de Paris, du Moyen-Âge à aujourd'hui >
Des marchés parisiens sans cesse repoussés en périphérie de la ville.

Les Halles Baltard

Au début du XIX^e siècle, malgré toutes ces constructions, la surface couverte des Halles ne faisait que 8 800 m². Il devenait urgent de repenser complètement cet équipement. En 1842, le préfet Rambuteau amorce la refondation des Halles avec la mise en œuvre d'un projet de réorganisation complète du quartier pour permettre à l'approvisionnement de correspondre aux besoins de la population, toujours grandissante.

Lors du choix d'agrandir et de reconstruire le marché, une interrogation majeure demeurait : fallait-il laisser les Halles sur place ou de nouveau les rejeter hors la ville ? Le choix fut de maintenir les Halles au centre de Paris, puisque celles-ci obéissaient à une fonction commerciale et d'ordre public majeur, se devant être accessible au plus grand nombre. À cette époque, 95% des fruits et légumes consommés par les parisiens étaient produits en Île-de-France⁵.

Ainsi, en août 1845, c'est Victor Baltard et Félix Callet qui furent nommés architectes en chef des Halles. Le projet proposé est un ensemble de 83 000 m², soit dix

fois plus étendues que ce qui existait précédemment. Dix pavillons sont ainsi élevés entre 1854 et 1866, au cœur du nouveau Paris haussmannien. Tous ces pavillons reposaient sur un ou deux niveaux de cave et bénéficiaient du luxe de l'époque : le gaz et l'eau, de façon à permettre le nettoyage et le travail nocturne. Aérés et fonctionnels, ils deviennent un exemple pour tous les marchés de provinces.

Pour en améliorer le fonctionnement, les Halles vont être placées sous la double autorité de la préfecture de police, qui va assurer les problèmes de sécurité, et de la préfecture de la Seine, qui va surveiller toutes les opérations sur le plan économique. Car en réalité le fonctionnement était extrêmement réglementé, et il y avait deux espaces : le monde des pavillons et le monde de l'extérieur. On arrivait vers 4-5h du matin, où toute une foule de professions différentes qui se regroupaient et l'ensemble des trottoirs et des chaussées étaient encombrés de marchandises. On estime que 50 000 à 60 000 personnes se rendaient quotidiennement aux Halles au moment du marché.



Une nouvelle organisation fonctionnelle des les Halles parisiennes, par types de marchandises

Vue du projet des Halles centrales, Victor Baltard et Felix Callet, 1863

« La marée arrivait, les camions se succédaient, charriant les hautes cages de bois pleines de bourriches, que les chemins de fer apportent toutes chargées de l'Océan. »

Emile Zola, *Le Ventre de Paris* (1873)



▲ Les Halles de Paris
Illustration du *Magasin Pittoresque*, 1862

Les limites des Halles

Somme toute, le marché des Halles a très vite débordé. Dès la fin du XIX^e siècle, il n'est plus suffisant pour satisfaire à l'approvisionnement parisien et le marché devient saturé. Il s'étend le long des chaussées et des trottoirs alentours ; les magasins des grossistes envahissent tout le quartier et il est désormais impossible de circuler au cœur de Paris. Le marché se transformait en un cédème quotidien qui paralysait l'ensemble de Paris, entraînant de nombreuses nuisances : encombrement, problèmes sanitaires et insalubrité, avec une densification de Paris toujours plus forte.

Ajouté à cela, le marché des Halles ne remplissait plus son rôle économique qui devait être le sien : faire rencontrer l'offre et la demande, de façon à bâtir un prix de gros, puis servir de référence à un prix de détail. Se trouvait alors une anarchie permanente: difficulté de circulation, multiplication des intermédiaires, rallongement du circuit de distribution, générant une inflation des prix. L'emprise du marché était tellement vaste que les prix différaient entre le Nord et le Sud du marché : se trouvait une distorsion complète au niveau de l'activité économique⁶.

Finalement, dans les années 1950, les Halles centrales demeuraient, certes, très importante, mais il perdurait un certain nombre de comportements traditionnels, archaïques et incapables de répondre à l'innovation qui était en train de se mettre en place au niveau de l'approvisionnement et de la distribution alimentaire : l'émergence de la grande distribution. Après cent ans de service, les Halles centrales ne pouvaient plus satisfaire aux besoins d'une population qui avait plus que quintuplé.

Les Abattoirs de la Villette

Au XIX^e siècle, les Halles centrales n'étaient pas l'unique « ventre » de Paris : les activités alimentaires étaient dispersées. Il existait un second lieu d'approvisionnement alimentaire, concernant exclusivement les produits carnés : les Halles de la Villette.

Au Moyen Âge, compte tenu des nuisances des métiers de la viande, les boucheries et les écorcheries étaient situées sur les bords de Seine, afin d'assainir l'abattage et le lavage des carcasses. Elles étaient principalement regroupées dans le quartier de Châtelet. Progressivement, compte tenu de l'augmentation de la population parisienne, le nombre de bouchers et leurs activités se sont intensifiés. Le quartier de la boucherie est rapidement devenu saturé et comme les commerçants des Halles Centrales, les bouchers et leurs troupeaux de bétail se sont diffusés dans l'ensemble de Paris. La situation devenait chaotique et venait se heurter à de réelles limites sanitaires : détournés de la Seine, les abattages se faisaient en pleine rue. Dès le début du XIX^e siècle, Napoléon 1^{er} décide de recadrer l'activité bouchère et oblige l'abattage de l'ensemble du bétail dans les abattoirs parisiens (Montmartre, Ménilmontant, Villejuif) et périphériques (Batignolles, Belleville, la Villette). Malgré cette tentative de regroupement de l'activité, s'opérait une divagation permanente du bétail pour affluer vers les abattoirs.

Durant le Second Empire, l'afflux de bétail vers le centre de la capitale était toujours autorisé. C'était une situation impensable dans le Paris moderne de l'époque, mais il était normal de tuer la bête à l'endroit où elle allait être consommée. En 1858, le baron Haussmann répond à la volonté de centraliser toutes les activités carnées afin d'assainir la profession.

Il décide de construire un nouveau marché composé d'abattoirs aux portes de Paris. Trois halles sont conçues ; Victor Baltard dessine la plus grande d'entre elles. Un temple des produits carnés de 40 hectares sera inauguré en 1867 à la Villette, près du canal de l'Ourcq, au Nord-Est de Paris (19^e arrondissement). Le marché et ses abattoirs sont reliés par le chemin de fer aux provinces françaises afin d'acheminer le bétail. L'organisation est spectaculaire tant elle se veut industrielle et cohérente, illustrant les critères de modernisation de l'époque.

Ces installations ont fonctionné pendant plus de 50 ans mais la vétusté des lieux commençait à transparaître, notamment dans les années 1920 avec l'arrivée du matériel frigorifique. Dès 1950, comme les Halles Centrales, les nouvelles exigences en matière d'hygiène demandaient une restructuration complète du site de la Villette. Les abattoirs et le marché aux bestiaux sont mis hors-service en 1974.

En 1987, sera inauguré le parc de la Villette, en présence de François Mitterrand, venant supplanter le quartier des abattoirs. C'est aujourd'hui l'un des plus grands parcs de la capitale et la Grande halle de Baltard est convertie en équipement culturel. Ce virage dans la planification de la ville expose la capacité de transformation de nos lieux de commerce et de production en espaces publics majeurs et intégrés à la vie urbaine.



Les Halles, Jean Marquis
1967



Les glaneuses, Robert Doisneau
1967



Le marché aux bestiaux de la Villette
Années 1960

Le choix du transfert

L'organisation des Halles au sein de la capitale avait atteint ses limites et rendait son fonctionnement obsolète. Était-il logique de conserver dans l'hypercentre de l'une des plus grandes métropoles mondiales un marché de gros ? Le transfert des Halles s'est posée de façon beaucoup plus ferme.

Un réseau de Marchés d'Interêt National

C'est en 1959 que la décision fût véritablement prise par le président de la République Charles de Gaulle, en s'appuyant sur la création d'un nouveau concept que l'on appelle les Marchés d'Interêt National (MIN). Ce projet politique national avait pour ambition de répondre à une réelle volonté de modernisation des équipements publics en termes d'approvisionnement alimentaire. Ce réseau de MIN à travers l'Hexagone permettrait également d'encadrer les prix des produits alimentaires sur l'ensemble du territoire.

À cette période, la décision de rejeter le marché à l'extérieur de Paris fût prise, sans savoir où allait se trouver sa nouvelle implantation. Cependant, une certitude était déjà en place : une partie, essentiellement les marchandises de fruits et les légumes, iraient à l'extérieur de Paris. Pour les produits carnés, ils resteraient intra-muros, mais dans le quartier de la Villette.

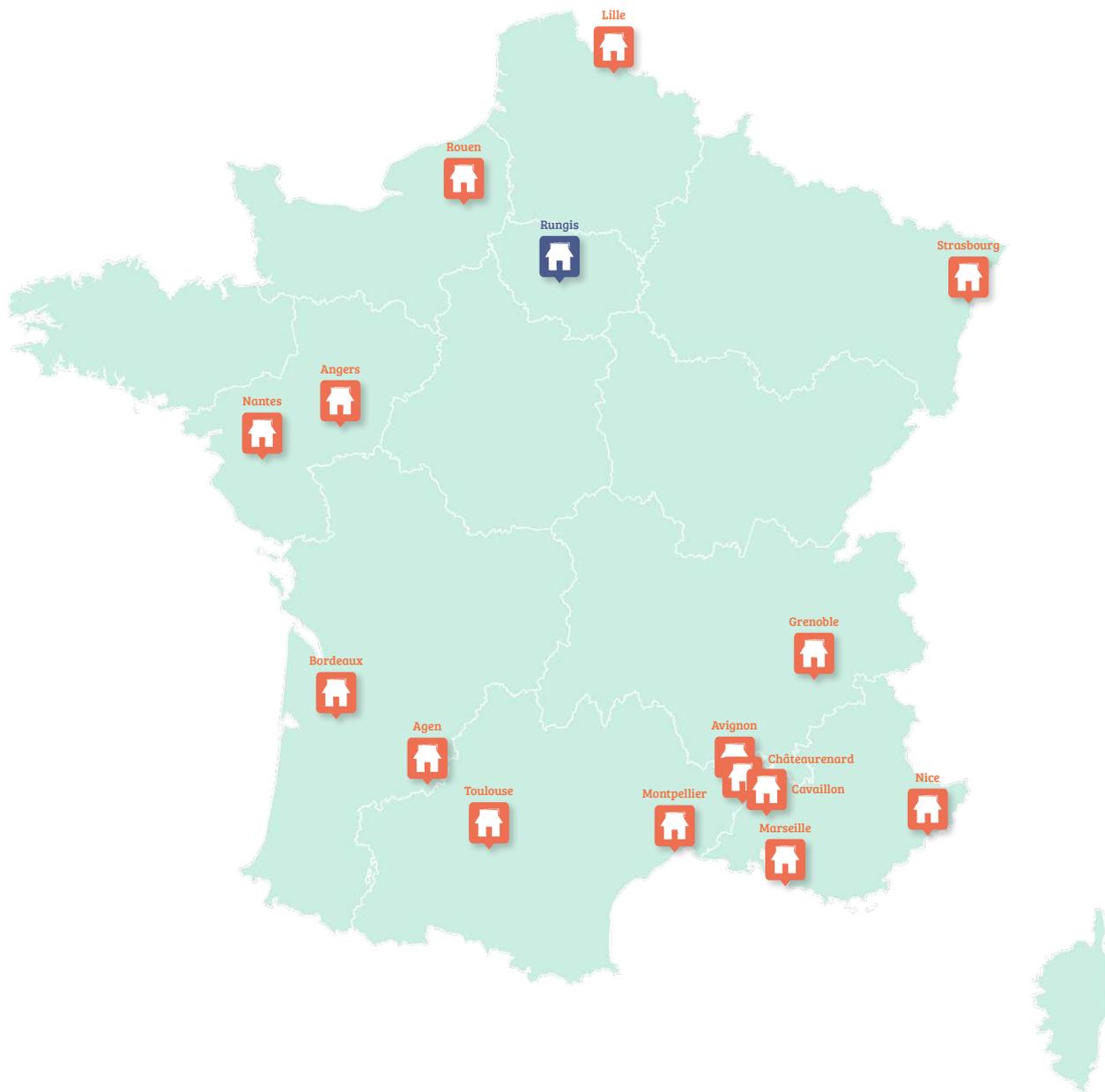
Il fallait expulser de Paris les Halles pour créer ce fameux nouveau ventre de Paris. En réalité, il ne s'agissait pas seulement de changer d'échelle. Il fallait concevoir un marché moderne, capable de gérer à la fois la technique et de répondre aux besoins de la distribution moderne. Cette opération, tant d'urbanisme et qu'économique, s'est concrétisée par le MIN de Rungis.



Le général de Gaulle devant une maquette du marché de Rungis
Salon de l'agriculture de 1965



Maquette du marché gare de Paris-Rungis.
Vue aérienne Nord-Est, 1967, Archives départementales 94



^ Carte du réseau de Marchés d'Interêt National actuel
Créés de 1961 à 1969, 16 villes accueillent aujourd'hui un MIN

Pourquoi Rungis ?

L'implantation du Marché d'Intérêt National parisien à Rungis fût prise assez rapidement après la décision de transférer les Halles à l'extérieur de Paris. Mais « le choix de Rungis ne s'est pas fait facilement », rappelle Bernard Rougé, alors directeur des travaux et des équipements pour la société gestionnaire du marché⁷. Plusieurs sites sont sélectionnés aux alentours de la capitale. Le choix s'est finalement porté sur le territoire de Rungis, un territoire qui possédait trois avantages majeurs pour accueillir l'installation d'un tel équipement.

Une situation géographique intéressante

Tout d'abord, le choix d'implanter le MIN à Rungis est dû à sa position géographique intéressante, situé sur le plateau de Longboyau, également appelé le plateau de Villejuif. À l'époque du choix du transfert, il s'agissait d'un plateau val-de-marnais agricole. Historiquement, cette grande étendue qui domine le fleuve de la Seine et la rivière de la Bièvre, était largement cultivée, révélant une grande qualité agronomique du sol. Ces parcelles maraichères et céréalières faisaient parties de la couronne agricole parisienne, qui était encore largement déployée dans les années 1950-60.

Un foncier accessible

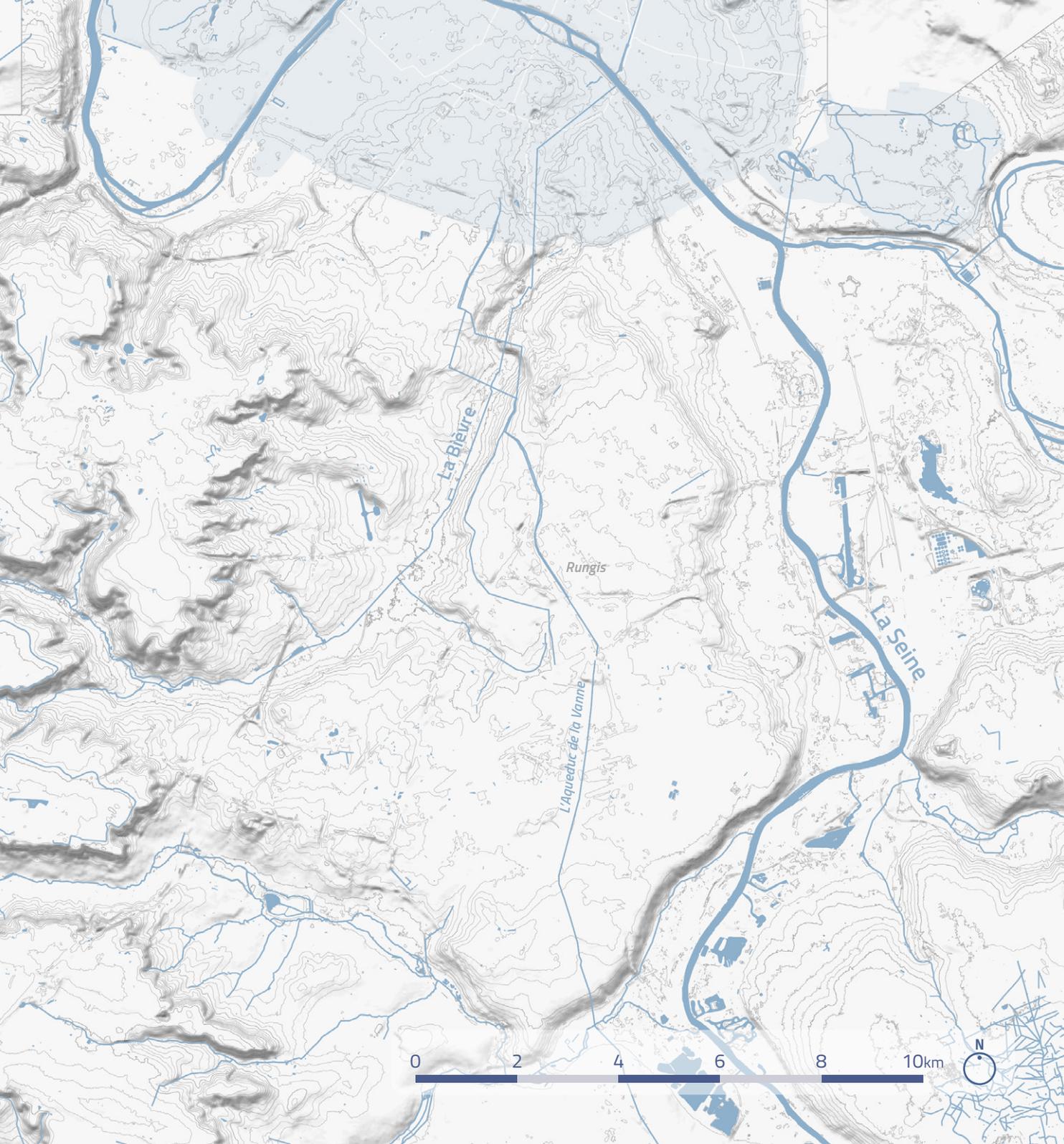
Le plateau de Longboyau disposait alors de grandes surfaces cultivées, qui représentaient un foncier disponible important et peu onéreux. Sa situation

plane et son étendue agricole avaient déjà attiré l'implantation de la base aérienne d'Orly sur le territoire dès les années 1920. Légèrement surélevée, la morphologie du plateau est propice à l'installation d'un équipement aéroportuaire, facilitant le décollage et l'atterrissage des avions.

Un territoire connecté

À cette même époque du choix du transfert, c'est l'émergence de voies de communications plus performantes, où les progrès dans les modes de déplacement évoluent fortement, tel que les moteurs thermiques et la démocratisation de l'automobile. On peut alors, se permettre d'augmenter les distances et de dilater la ville. On profite de cette nouvelle manière de concevoir la ville pour mettre à l'écart les activités nuisances de la ville, en séparant les fonctions productives et résidentielles du système urbain. Les zones d'activités et les routes deviennent ainsi intimement liées.

C'est le schéma qui s'est produit pour le transfert des Halles, où l'histoire du territoire de Rungis illustre parfaitement la genèse des zones d'activités. C'est pourquoi le site de Rungis est également choisi en raison du réseau routier et autoroutier existant sur le territoire. Notamment de la présence de la branche d'Orly de l'autoroute du Sud raccordée au Boulevard périphérique, de la RN186 et la RN7 (aujourd'hui RD7). Des routes nationales transformées en autoroutes quelques années plus tard. C'est ainsi que la question de l'évolution des mobilités vient raccrocher le territoire à son histoire.



La Bievre

Rungis

L'Aqueduc de la Vanne

La Seine

0 2 4 6 8 10km



Brève histoire des autoroutes

Au début du XX^e siècle, les progrès techniques, à la fois le revêtement des routes et sur les automobiles, favorisent la course et la vitesse des déplacements. Pour faire face à la croissance mécanique, certains ingénieurs imaginent, dès le début des années 1920, des routes réservées exclusivement au confort et à la vitesse des automobiles : les autoroutes. L'évolution des techniques de fabrication des routes va de pair avec celle des modes de locomotion et les avancées techniques permettent la réalisation à grande échelle de revêtements de route en goudron, en bitume, puis en tarmacadam, ainsi qu'en béton. Ces infrastructures routières d'envergure deviendront des symboles du progrès et du développement d'après-guerre.

L'aménagement de Paris et sa banlieue

Dès le XIX^e siècle, le baron Haussmann avait lancé des travaux pour organiser le trafic dans Paris en opérant des percées dans les faubourgs de la capitale. La création des autoroutes reproduira cette même pratique en banlieue : des tranchées ouvertes dans la ville. En effet, en 1919, la première loi sur l'urbanisme voit le jour, sous le nom de loi Cornudet, et indique que toute ville de 10 000 habitants et au-dessus est tenue d'avoir un projet d'aménagement, d'embellissement et d'extension (PAEE)⁹, une affaire purement communale. Il est urgent de transformer la banlieue de Paris, qui subit l'accroissement rapide de la population et la diversification des modes de transport. Un effort particulier est alors porté sur les sorties de la capitale. Les routes nationales ne suffisent plus à la circulation interne et externe,

engorgée jusqu'à congestion. Les voies ferrées ont développé les échanges, concomitamment à l'accroissement du déplacement des personnes et des volumes de marchandises, que les routes n'étaient pas prêtes à accueillir⁹. Il s'agit alors de créer un réseau routier comportant des voies larges, accessible à tous les véhicules automobiles et en pleine croissance. L'augmentation du nombre de véhicules, l'internationalisation du commerce et l'expansion du tourisme international, avec la démocratisation des congés payés, transforme en profondeur la société française et rendent nécessaire d'adapter la route. En plus des avancées techniques et de la rentabilité des travaux, les autoroutes naîtront des nouveaux besoins de la société du début du XX^e siècle.

Au moment de la conception du développement du réseau autoroutier, deux visions opposent les urbanistes de cette époque. D'un côté, les architectes comme Le Corbusier et Auguste Perret proposent des plans pour Paris et sa banlieue qui s'affranchissent des tracés historiques au profit de routes optimisées pour les flux de voitures et d'une densification en hauteur des nouvelles parcelles dégagées par les percées. Le Corbusier dans *Sur les quatre routes de 1939* écrit : « *La route de terre des villes remplacera la rue. La rue est un hybride : véhicules et piétons. Désormais, séparation claire des vitesses vingtuples ou trentuples : les autos, des vitesses simples : les piétons. Autosrades et chemin.* »

De l'autre, une vision de la banlieue dans la lignée de la pensée romantique du XIX^e siècle, en lien avec une composition de parcs. En effet, dès 1906, dans *Grandes villes et systèmes de parcs*, Jean Claude Nicolas

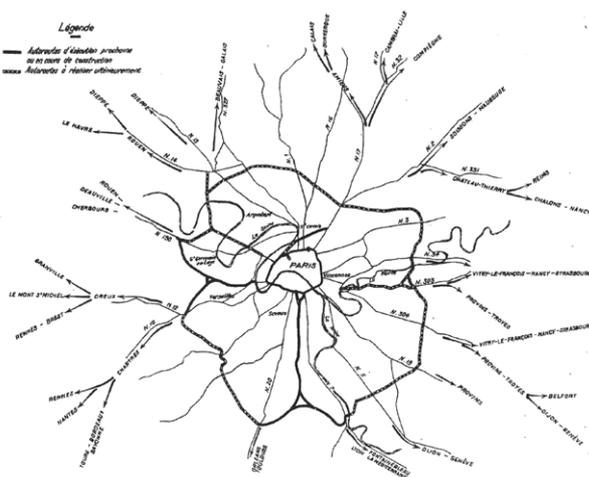
Forestier, paysagiste-urbaniste, proposait de faire de la Région parisienne un archipel de parcs. Pour illustrer cette pensée, Lewis Mumford, historien américain, explicite dans *La Cité à travers l'histoire* de 1964 : « Sous l'influence des théories romantiques, l'architecture de l'habitation de banlieue et de ses dépendances s'était libérée de tout formalisme. Les rues évitaient la monotonie des lignes droites, et, même sur terrain plan, dessinaient des courbes pour éviter un arbre ou pour suivre le contour d'une éminence. »

Ensuite, la loi de 1932 crée la « Région parisienne » dont le territoire correspond à un rayon de 35 kilomètre et Notre-Dame de Paris pour centre¹⁰. C'est Henri Prost, architecte urbaniste, qui en définit le périmètre, et devient architecte en chef de la section aménagement du Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale la Région parisienne. Il délimite alors des « périmètres d'agglomération » et des « zonages » pour limiter l'extension des zones urbaines et l'anarchie des constructions, afin de préserver des périmètres naturels, y compris les parcs des grands domaines. Pour autant, ce plan prévoit plusieurs autoroutes, se superposant au réseau existant, constituant une ossature nouvelle de voies uniquement dédiées au grand trafic, traversant les agglomération d'un jet. Le plan préconise alors un « élargissement des chaussées partout où cela est possible, en créant un réseau routier comportant des voies larges accessibles à tous les véhicules automobiles de voyageurs et de marchandises ». Des ouvrages d'art comme les ponts et les tunnels permettent limiter la segmentation des espaces naturels existants.



Parcs et bois appartenant à la ville et à l'État, 1908

Jean Claude Nicolas Forestier, *Grandes villes et systèmes de parcs*, Paris, Hachette, 1908.



Plan d'aménagement d'un réseau d'autoroutes dans la Région parisienne, Henri Prost, 1935

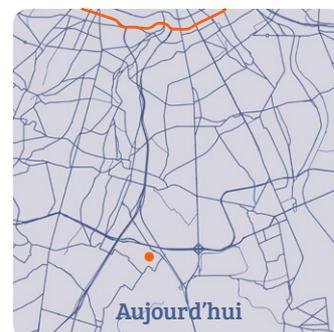
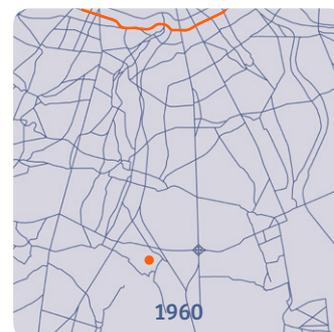
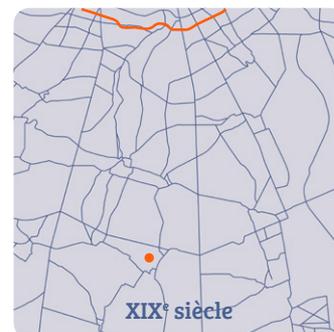
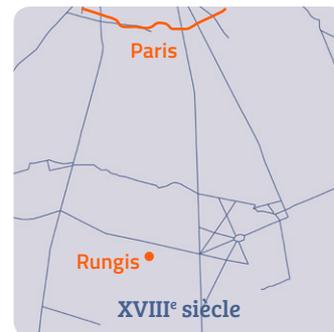
Travaux n° 37, janvier 1936.

Ces zonings de la Région parisienne façonneront le paysage avec des ouvrages caractéristiques des ébauches de Prost : à l'Ouest, des tunnels et des tranchées couvertes par les parcs domaniaux ; au Nord et à l'Est, des viaducs surplombant le tissu industriel et les infrastructures ferroviaires. La géographie du Sud de Paris, composée de zones agricoles peu denses, aux grandes emprises, pouvant être facilement franchies, permet de concevoir des tronçons rectilignes avec ou sans tranchées. Ces travaux pharamineux ont notamment été possibles grâce au socle géologique du Bassin parisien : un paysage sédimentaire composé de vastes plaines, de collines et de plateaux de basse altitude, une géographie facilement maléable. Enfin, le Projet d'aménagement de la Région parisienne sera validée par décret le 22 juin 1939¹¹. Avec l'arrivée de la Seconde Guerre mondiale, ce projet ne sera pas une priorité.

Les premières autoroutes

Les premières autoroutes sont réalisées en Italie, près de Milan, en 1924, d'autres voient le jour en Allemagne dans les années 1930 : stratégiques, elles permettent d'abord le transport à vive allure des troupes motorisées et l'atterrissage de secours des avions de guerre. De fait, moins totalitaire, la France les ignore et consacre ses fonds publics à l'élargissement de certaines routes et à la modernisation des chemins. Par économie, le service vicinal est absorbé en 1940 par le service des Ponts et Chaussées¹². Le ministère des Travaux publics est alors engagé de l'amélioration du réseau national, plus que sur la création d'un réseau d'autoroutes.

Réseau routier



L'après-guerre

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la France est en retard dans le développement des autoroutes. Mais la course à la vitesse est dopée par la concurrence entre les marques et l'amélioration des véhicules militaires pendant la Première Guerre mondiale. Le déploiement des autoroutes pour relier la capitale au reste du territoire national, voir européen, devient urgent. Les travaux de reconstruction doivent permettre de connecter les grandes agglomérations et de constituer en premier lieu l'axe Lille-Paris-Lyon-Marseille. Ainsi, ce n'est qu'au début des années 1950 que se dessinent les premiers projets autoroutiers nationaux adaptés de la technologie américaine pour faire face à la démocratisation de l'automobile et pour encourager le transport de marchandises privé compétiteur du monopole de la SNCF¹³. Mais la guerre d'Algérie, dévoreuse de main-d'œuvre et d'argent, repousse toujours la réalisation des travaux.

Ce n'est qu'à partir de 1962, avec dix ans de retard, que le programme autoroutier est véritablement engagé à raison de trois cents kilomètres par an. Pour aller encore plus vite, on taxe un peu plus les carburants, on crée un Fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire, on fait appel à des sociétés d'économie mixte (État, région, département) concessionnaires. Le service d'études techniques des routes et autoroutes du ministère de l'Équipement, créé en 1963, définit les projets réalisés par des entreprises de travaux publics fortement mécanisées. L'aménagement de la Région parisienne est ainsi conçu comme un enchaînement de réseaux fonctionnels, entre infrastructures routières, grands équipements et grands ensembles censés régénérer la banlieue. En parallèle, la construction du boulevard périphérique, de 1956 à 1973, aux limites de Paris et des voies express sur berges, permette la connexion

de ces ensembles fonctionnels au cœur de la capitale. Ainsi, le réseau d'autoroutes sera mis en place pour connecter les grandes infrastructures métropolitaines à Paris : l'autoroute du Nord reliant la capitale aux aéroports du Bourget et de Roissy ; l'autoroute du Sud à l'aéroport d'Orly et au MIN de Rungis, et amorce la connexion aux villes de Lyon et de Marseille devenant l'autoroute du Soleil.

Un zoom sur l'autoroute A6

La première esquisse de l'autoroute A6, ou « Autoroute du Soleil » date de 1934, mais le tracé définitif est arrêté par décret en 1955. Au Sud, la création d'un aéroport commercial sur l'emprise de l'aéroport militaire d'Orly fera de l'A6 la liaison entre Paris et cet aéroport. Mais des contestations font jour au moment de sa construction : la traversée d'Arcueil, impliquant la destruction de logements et de jardins ouvriers, est l'option retenue. C'est en effet la zone la plus pauvre et la moins dense du Sud de Paris, et, c'est le tracé le plus aisé dans la topographie de la vallée de la Bièvre. Les premiers tronçons de l'autoroute du Sud, sont réalisés en plaque de béton, dont la mise en œuvre suit le principe mis en place pour les pistes des aéroports. Elle est inaugurée cinq ans plus tard, en 1960, et vient se greffer à la porte d'Orléans du périphérique parisien. Cependant, la saturation du trafic entraîne dès 1969 le doublement de l'autoroute du Sud. A l'issue d'un chantier d'un an, une nouvelle branche, l'A6b, relie le boulevard périphérique à hauteur de la Porte d'Italie, aux trois équipements des Trente Glorieuses : l'aéroport d'Orly, le MIN de Rungis et le centre commercial Belle-Épine. Les chaussées sont élargies, des voies sont ajoutées et les revêtements laissent place à de nouveaux matériaux, plus performants.

L'émergence de nouvelles rocade

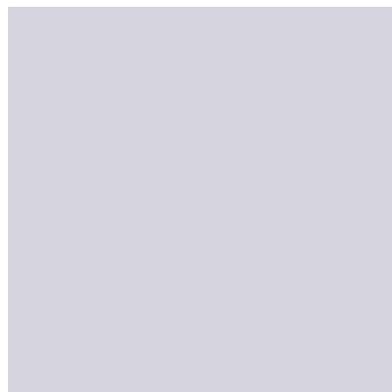
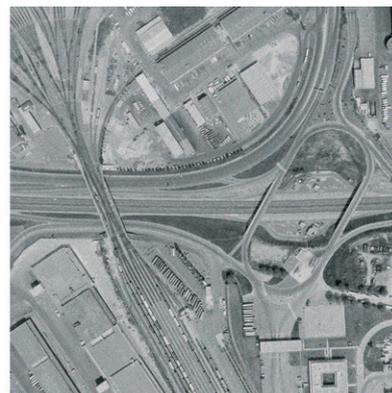
Ensuite, afin de désengorger le trafic de banlieue à banlieue, plusieurs rocade sont conçues, dont l'A86, premièrement appelée le « périphérique de l'Île-de-France ». Elle s'impose pour relier les pôles logistiques, techniques et aéroportuaires du Sud et du Nord de la région, comme Rungis ou Saint-Denis et devient support logistique de la métropole. Les premiers terrains seront achetés en 1963 et les travaux commenceront en 1968 selon les plans décidés dans le Schéma de cohérence territoriale. À la fin des années 1970, ce projet devient prioritaire pour la région, qui y investit 30 % de son budget transport. La construction des 79 kilomètres de l'A86 durera plus de quatre décennies. Elle vient relier les départements de la première couronne issus de la réorganisation de la Région parisienne en 1964 : la Seine-Saint-Denis, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne. Ce nouveau découpage administratif, la crise économique et les chocs pétroliers, ajouté à la présence de tissus urbains sur son tracé, rendent son achèvement particulièrement complexe.

Un symbole de progrès

D'après André Roussilhe, Directeur de l'Urbanisme et du Logement à la Préfecture de Paris, dans *Travaux de Paris et sa région* de 1968, les Trente Glorieuses vont « *assurer convenablement les grandes migrations quotidiennes, en améliorant les transports publics, en créant des parcs de stationnement, en réalisant un réseau de voie rapides pour la circulation automobile.* » Cette période va souffler un vent de progrès, de communication et de développement économique. La société de consommation est en marche avec l'industrialisation du territoire et des modes de vie, en l'organisant de manière à améliorer son

efficacité selon des zonages à grande échelle. Ainsi, les autoroutes absorbent les flux dans une vision fonctionnaliste de l'aménagement du territoire, créant un « urbanisme de la voiture ». Elle favorisent à la fois le tourisme familial vers les régions de France et la décentralisation des services en lien avec le développement du marché commun en Europe. L'éloignement et la concentration des activités supports de la ville (industrie, énergie, logistique), des centres commerciaux et des clusters de bureaux, entraîne une augmentation des trajets journaliers pour les habitants.

La ville n'est plus conçue comme une association de voies, de carrefours et d'alignement de masses bâties, mais comme le découpage programmatique d'un territoire régulé par les flux. Les échangeurs deviennent la figure de non-croisement des véhicules grâce à la dissociation verticale des flux. La connexion se fait par des bretelles aux noms imagés, comme « l'as de trèfle ». Des objets sans échelle, « mangeurs d'espace » qui constituent une place importante dans le territoire métropolitain.



^ Photographies aériennes historiques (1978)

Symbole de progrès et de fluidité, les échangeurs autoroutiers du territoire de Rungis viennent restructurer le territoire. Ces nœuds autoroutiers ont conservé ces formes jusqu'aujourd'hui et des bretelles supplémentaires se sont superposées aux tracés.

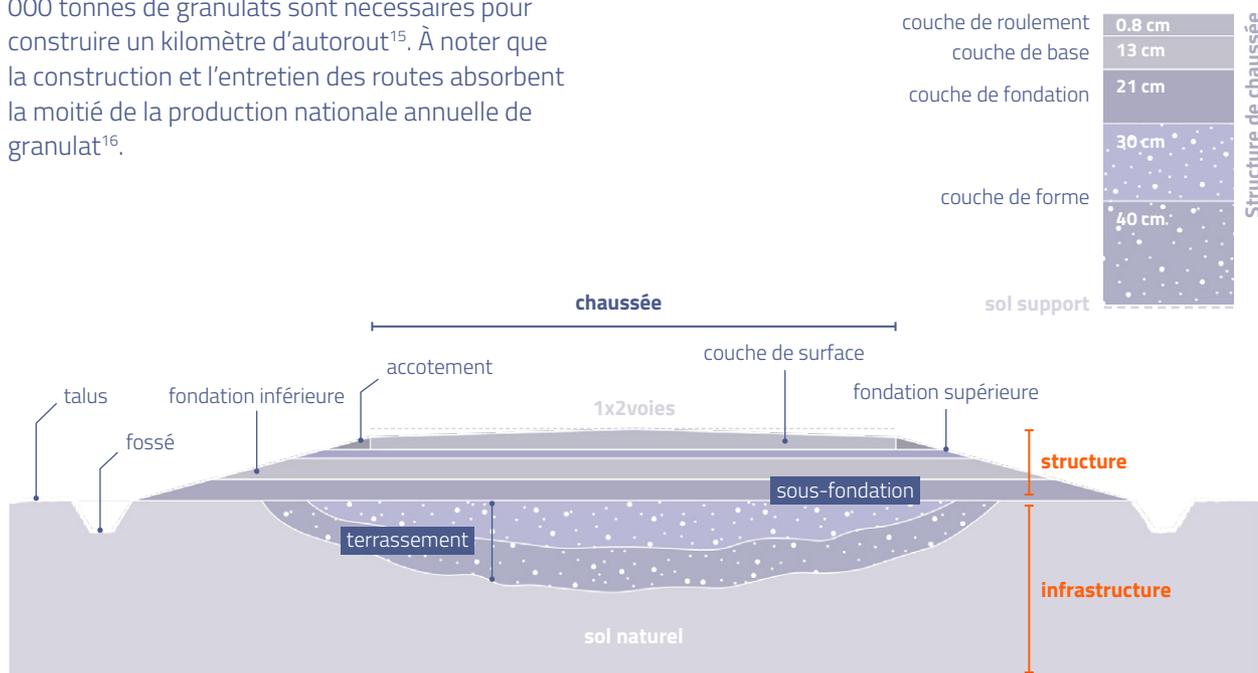
Des moyens extraordinaires

La réorganisation de la Région parisienne et la construction des nombreuses infrastructures routières pour venir la desservir à demander des moyens, financiers, matériels et humains considérables, venant totalement redessiner le territoire dans lequel elles s'inscrivent.

À titre d'exemple, la remise en état d'un seul kilomètre de départementale coûte environs 300 000 euros, et jusqu'à dix fois plus pour une création ex nihilo. De ce fait, construire une autoroute, bien sûr, est encore plus onéreux : un tronçon de 50 kilomètres sur l'A89 (Lyon-Bordeaux) a coûté 1,5 milliard d'euros, soit 30 millions d'euros par kilomètre¹⁴.

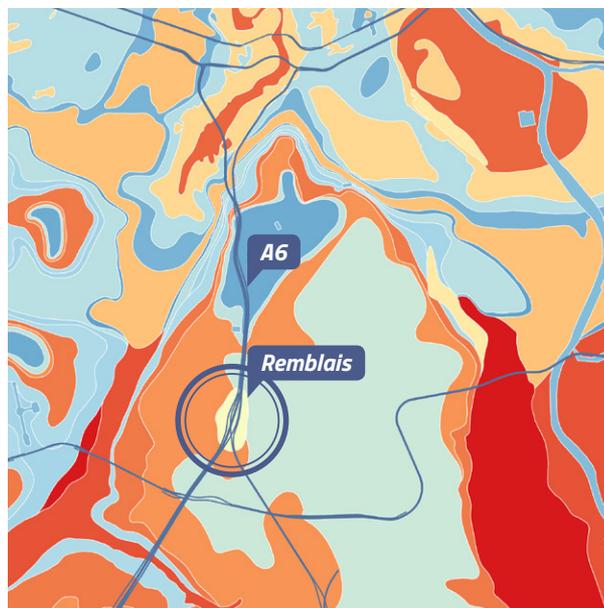
Outre l'aspect financier, les moyens matériels sont également fortement mobilisés : plus ou moins 30 000 tonnes de granulats sont nécessaires pour construire un kilomètre d'autoroute¹⁵. À noter que la construction et l'entretien des routes absorbent la moitié de la production nationale annuelle de granulat¹⁶.

En effet, le réseau routier nécessite des matériaux en grande quantité pour sa construction puis son entretien : remblais pour les sous-couches, granulats, bitume dérivé du pétrole et ciment comme liant hydraulique pour la couche roulante, etc. Leur production, leur acheminement puis leur manipulation par les engins de chantier, lors des phases de terrassement et d'application des couches, consomment de l'énergie, sont sources d'émissions de polluants dans l'air, les eaux, les sols et génèrent des déchets dont une partie est valorisable. Cette question des moyens, matériels et fossiles, nécessaires à ce type d'aménagement paraît essentielle aujourd'hui, où l'économie des ressources naturelles devient centrale.



Sur le territoire de Rungis, la construction de l'autoroute A6 et les moyens qui ont été déployés, sont venus marquer l'espace, mais aussi le temps en profondeur. Le nœud autoroutier où bifurquent A6a, A6b et A106, extrêmement complexe et composé de plus d'une vingtaine de voies, à demander un volume de remblais considérable pour sa mise en œuvre sur la commune de Chevilly-Larue. Une butte artificielle de plus de 20 mètres a été édifée de remblais de construction pour assoir le dessin des massifs des espaces de voirie. Aujourd'hui nommé la « Butte du Cornion », cet imposant monticule vient illustrer ce bouleversement. Effectivement, en observant les couches géologiques du territoire, cette butte est facilement discernable, à cheval entre du calcaire de Brie et du limon des plateaux. Elle forme depuis, au vu de son importance, une couche géologique de type X ; c'est-à-dire classée en tant que dépôts anthropiques.

Ce remodelage puissant vient ainsi appuyer le concept de l'émergence d'une nouvelle ère dans la chronologie de la géologie : l'Anthropocène.



**Formation géologique X :
Dépôts anthropiques, remblais**

Un socle géologique marqué par l'Anthropocène

Carte géologique 1/50 000, données BRGM

Sur la carte ci-dessus, les **Alluvions anciennes** et **modernes** délimitent le plateau de Longboyau principalement composé de **Limon des plateaux** et de **Calcaire de Brie**.

◀ Coupe de principe des différentes couches d'une chaussée

Représentation technique d'une voie simple à double sens.

Sur le territoire de Rungis, l'A6 possède en moyenne 10 voies et jusqu'à 22 voies sur le nœud autoroutier de Chevilly-Larue.

L'emprise d'une autoroute est également supérieure à une chaussée simple, il faut compter les voies de bandes d'arrêts d'urgence (BAU) et les terre-pleins centraux (TPC). De plus, la circulation étant plus intense avec une vitesse plus rapide, les matériaux doivent répondre à des critères de qualité plus exigeants. Le but étant de permettre au sol support de résister aux contraintes liées à la circulation des nombreux véhicules quotidiens.

Les autoroutes sont ainsi extrêmement consommatrices d'espace et de ressources.

L'apparition du MIN

Un socle décapé

Outre les infrastructures routières venant remodeler le territoire de Rungis en faveur d'une meilleure desserte de l'agglomération parisienne, l'arrivée du MIN fût également vécue comme un bouleversement majeur, venant transformer en profondeur le socle qui l'accueille.

Entre 1961 et 1963, deux déclarations d'intérêt public sont publiées pour l'acquisition de près de 600 hectares de terres, principalement agricoles. Les premiers mouvements de pelleteuses sont donnés le 11 février 1964. En 5 ans, il faudra niveler quelques 3 millions de m³ de terre, détourner le cours de trois aqueducs (aqueducs de la Vanne, du Loing et du Lunain), construire 25 kilomètres de voirie, 35 hectares de parkings et regrouper des lignes à hautes tensions. Un chantier monumental, où le socle du plateau agricole est décapé. Des moyens humains, économiques et matériels colossaux sont réquisitionnés. De tels travaux seraient aujourd'hui difficilement concevables, avec une mobilisation des ressources hors du commun pour la mise en œuvre de ce mastodonte de la logistique. Il faudra près de 9 ans pour transformer ces terres agricoles en un gigantesque marché qui s'affranchit de toutes contraintes géographiques et foncières.



Un mastodonte de la logistique aux franges du bourg de Rungis
Les Halles à Rungis, Journal de Paris, 1964, Vidéo INA

Le bourg de Rungis, visible sur la première image, confronté à la mise en œuvre des travaux colossaux du transfert des Halles.



Une transformation majeure des terres agricoles du plateau de Longboyau
Les Halles à Rungis, Journal de Paris, 1964, Vidéo INA



^ 30 octobre 1966

Série « La construction du MIN de Rungis », Lepicier Studio Photo, 1966, Delcampe



^ 5 décembre 1966

Série « La construction du MIN de Rungis », Lepicier Studio Photo, 1966, Delcampe

Réticence face au mastodonte

Implanté à Rungis, le marché alors est situé hors les murs. À seulement 7 km de la porte d'Orléans, accolé à Orly, il est relié au rail et à la route. Le choix d'extérioriser le marché de Paris à Rungis n'était pas bien perçu par tout le monde. Les édiles parisiens et les professionnels ne croyaient pas du tout en sa création et en son bon fonctionnement. Malgré d'innombrables débats et protestations, la création de ce nouveau marché en dehors de la ville est actée. Il a donc fallu obliger les grossistes à aller s'y installer, qu'ils considéraient comme « trop loin, trop grand, trop déshumanisé ». Certes, les Halles entraînaient des nuisances, mais les retombées économiques restaient importantes. Ainsi, à l'aide d'une politique volontariste pour mettre en place ce MIN, il a fallu forcer la main aux grossistes : des périmètres de protection sont instaurés, venant exclure ou geler toutes activités de commerce de gros à Paris et ses environs.



Le drive-in de Rungis, Micro-trottoir du JT 20H, 1970, Vidéo INA

Lors de la création du MIN de Rungis, diverses animations furent lancées pour tenter de donner une vie nocturne à ce lieu perçu comme déshumanisé. Un drive-in, immense cinéma en plein air à l'américaine, y fut installé dès 1970 ; mais ne rencontra pas son public et périclita en quelques années.

« Au folklore de cette Rue Quincampoix ou de l'église Saint-Eustache, succède aujourd'hui le néant, le béton et les charpentes métalliques de ces nouveaux bâtiments. »

Claude Manuel, reportage « Le déménagement des Halles à Rungis », 28 février 1969

Le déménagement du siècle

Le transfert des Halles de Paris à Rungis est considéré comme le « déménagement du siècle », que je me permets de renommer le « dérangement du siècle », au vu du bouleversement qu'il induit sur le territoire. Quatre jours sont nécessaires à l'acheminement des machines et des produits : 20 000 personnes, 1 000 entreprises de gros, 10 000 m³ de matériel, 5 000 tonnes de marchandises et 1 500 camions effectuent la liaison entre la capitale et sa banlieue¹⁷. Alors qu'il avait été envisagé de mobiliser l'armée pour réaliser cette opération, ce sont les grossistes qui gèrent eux-mêmes leur déménagement.

Avec ce transfert, disparaissent aussi de nombreux commerçants, certains ne souhaitant pas franchir le périphérique parisien pour des raisons personnelles : bientôt l'âge de partir à la retraite, faible taille de l'entreprise, etc). Comme le souligne alors Libert Bou, le directeur du marché à l'époque : « *Le pittoresque doit laisser la place au moderne et à l'efficacité.*¹⁸ » Sous Napoléon III, le marché devait nourrir trois millions d'habitants ; aujourd'hui ce sont près de douze millions de franciliens qui sont concernés. Symbole des Trente Glorieuses, ce modernisme des infrastructures est donc nécessaire. Le 3 mars 1969, le marché ouvre en fanfare à Rungis.

Un objet déclencheur

Pourquoi Rungis ? >

1973, dépliant, 21 x 54 cm

Archives départementales 94, BR 4477

Un espace de zones d'activités complémentaires

Le MIN de Rungis a été conçu aux normes du confort en ce qui concerne les bâtiments, mais également dans l'ensemble de sa conception, ultra-moderne pour l'époque : il n'a pas été pensé tout seul. Installé à côté de l'aéroport d'Orly et branché sur l'autoroute du Sud, il a été imaginé comme le noyau complexe d'activités complémentaires, entouré de plusieurs zones d'activités. En plus de ses 220 hectares initiaux, il est complété par ce que l'on appelle des annexes (SOGARIS, SENIA, SILIC) : la totalité fait alors plus de 600 ha. L'objectif était d'établir un « centre complet de distribution de produits agroalimentaires », représentant 32 000 emplois à l'époque. À partir de là, un pôle agroalimentaire extrêmement moderne et dynamique se dessine dans ce territoire Sud parisien, qui a d'ailleurs servi de pôle de restructuration à la banlieue toute autour.

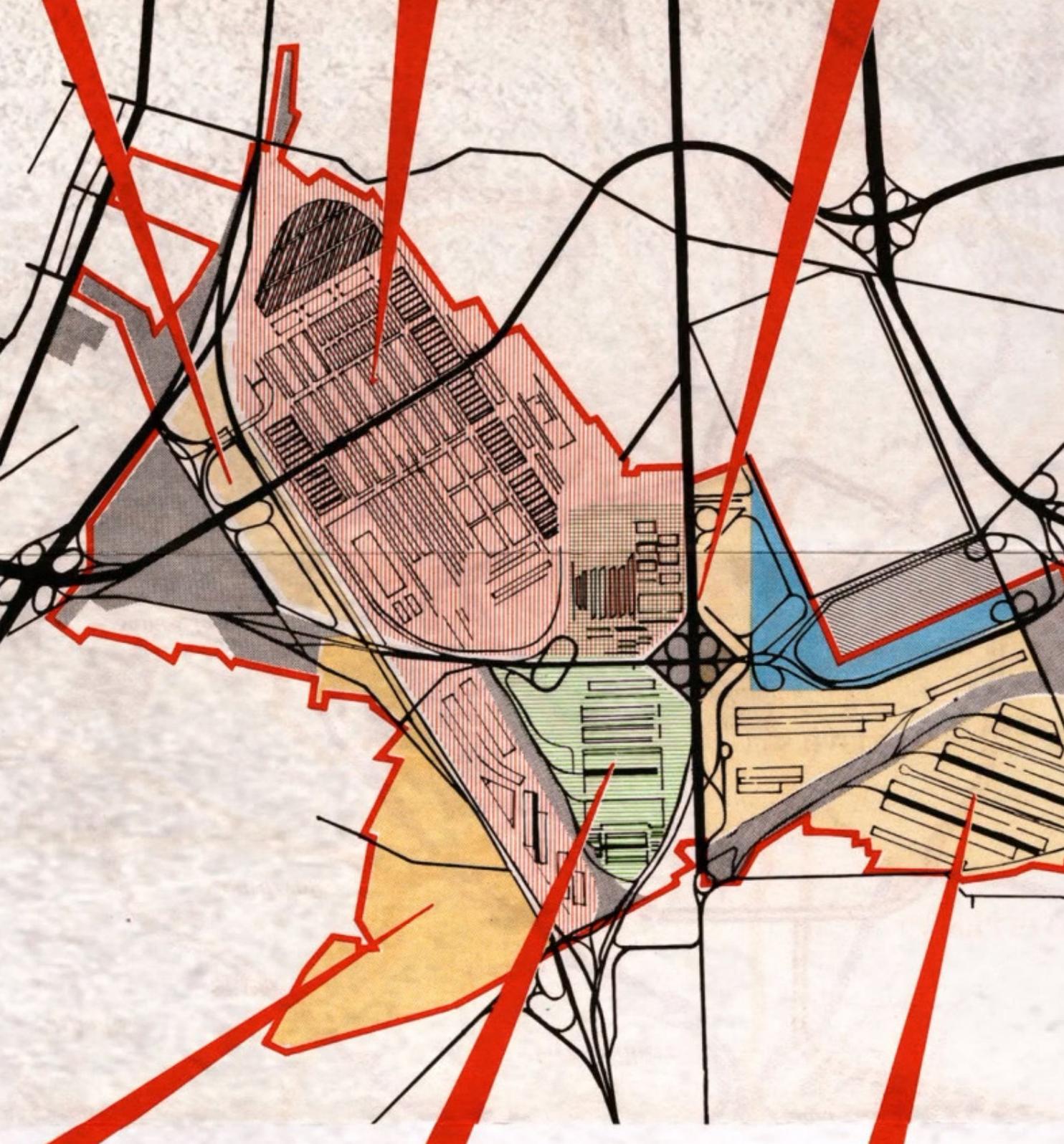
Plus tard, les premiers pavillons du MIN de Rungis seront alors rejoints par ceux destinés à la viande, rapatriés de la Villette en 1975. Avec le bœuf, la volaille et la triperie, toutes les activités de gros sont enfin concentrées sur le marché.

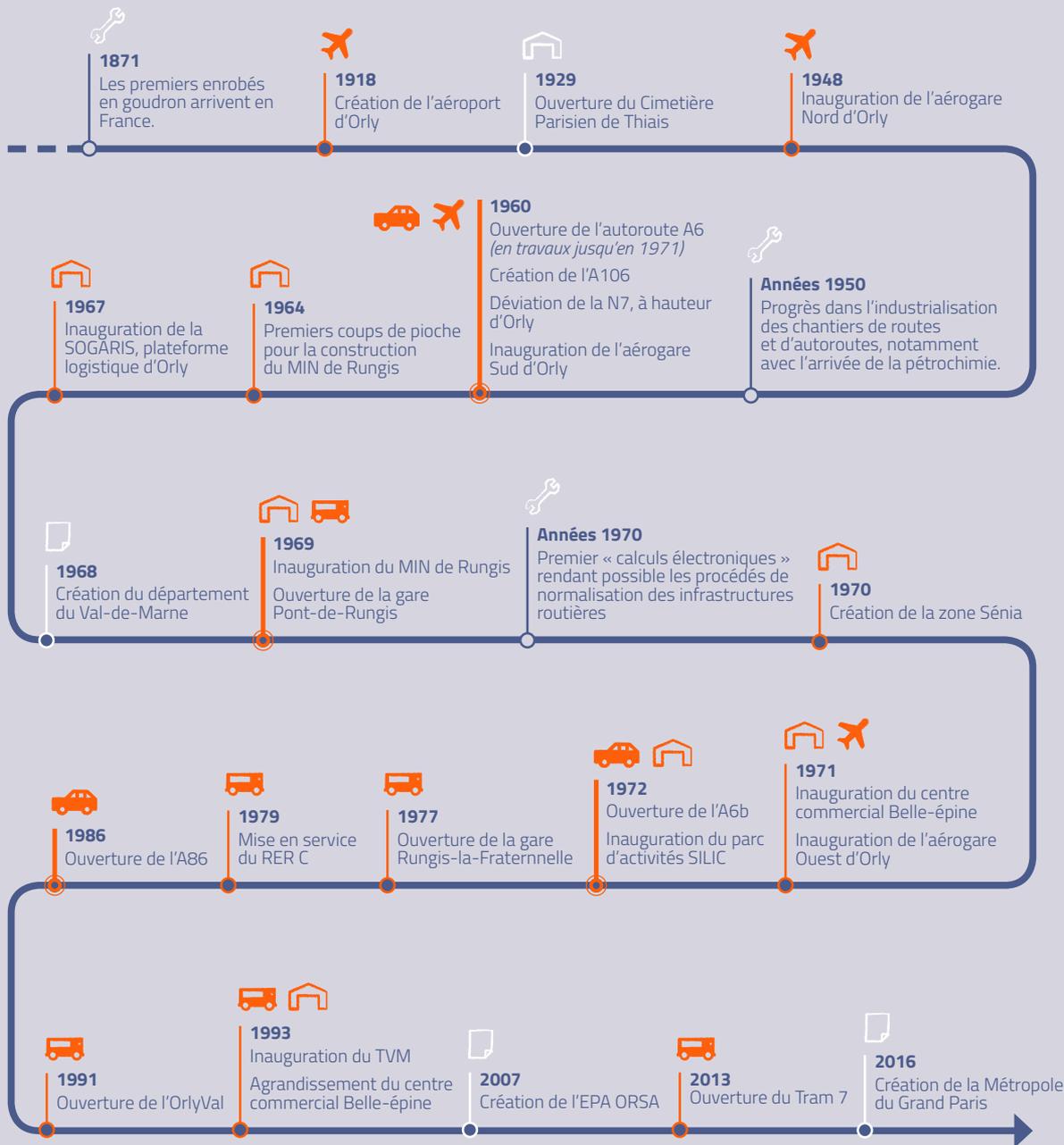
Finalement, bilan du transfert : le déplacement des Halles et de la Villette sur le MIN de Rungis a été un succès considérable¹⁹. L'activité commerciale est redynamisée, le commerce de gros est assaini avec une transparence au niveau des échanges de marchandises et de l'activité économique.

Cette brochure illustre l'effet « flash » d'une campagne de promotion du complexe d'activités conçu avec le MIN de Rungis. Le projet (plaques et infrastructures routières), uniquement, est représenté ; en termes de repères, le sol et le tissu habité environnant n'y figure pas et dévoile cette volonté de « poser » 600 hectares construits d'un seul tenant et ultra-moderne sur le territoire de Rungis.

Finis les encombrements, les places que l'on cherche et que l'on se dispute !... Ne nous fâchons plus. Le Centre des Services et Fournitures du Marché offrira les plus grandes facilités aux commerçants et artisans dont les usagers d'un grand Marché de gros (et de ses annexes) sont la clientèle obligée et fidèle. Transports, lavage, maintenance, emballages, vêtements de travail, matériel... Un Centre commercial de détail de 100 000 m² de surface de vente y sera créé pour les habitants de la banlieue sud. On y trouvera des supermarchés, des grands magasins et des commerces spécialisés (ameublement, textiles, etc.) et... dix mille places de parking. Voici une énumération incomplète des services et fournitures regroupées dans ce secteur.

Encadré de texte issu du même dépliant.





Chronologie des événements majeurs qui ont façonné le territoire de Rungis

Dates clés concernant l'aéroport d'Orly, plaques d'activités, dessertes en infrastructures routières, transports en commun et éléments contextuels (innovations, découpages administratifs). On peut constater une intensification des constructions dès les années 1960.

Un pôle économique stratégique national qui se dessine rapidement

Après la Deuxième Guerre Mondiale, le plateau de Longboyau accueillait déjà quelques éléments fonctionnels de l'agglomération francilienne, comme l'aéroport d'Orly, dont les contours à l'Ouest épousent les limites du coteau de la Seine, et le cimetière parisien de Thiais. Mais l'arrivée du MIN fût un véritable choc pour le territoire, qui va totalement le bouleverser et le transformer.

Le marché, ainsi que ses annexes, ajoutés au développement de l'aéroport d'Orly, et des axes de communication, va accentuer l'attractivité du territoire. De nombreuses autres plaques logistiques, tertiaires et commerciales viennent s'y implanter. En 1960, les deux axes historiques Nord-Sud et Est-Ouest, formés respectivement par la RN7 et l'Avenue de Versailles, se sont vus profondément perturbés par la mise en service de l'A6 et de l'A106. Une grande polarité logistique et industrielle s'est ainsi constituée au fil des années, confortée dans sa position stratégique par la construction de l'A86, une boucle venue renforcer l'enchevêtrement des voies rapides et inaugurée en 1994. Cet ensemble alors constitué du MIN, de l'aéroport d'Orly et du nœud autoroutier de l'A6 - A106 - A86 a attiré au fil du temps de nombreuses entreprises qui couvrent des domaines bien plus larges que ceux de l'alimentation. C'est tout un pôle stratégique qui va se dessiner sur le plateau de Longboyau.

Le MIN aujourd'hui

L'arrivée du MIN de Rungis a ainsi participé à la réorganisation complète du territoire autour d'une concentration de plaques d'activités et d'infrastructures aux flux globalisés. Aujourd'hui, plus qu'un marché de gros, le modèle de Rungis est celui d'un marché centralisant et redistribuant les produits frais à grande échelle.

Le Marché d'Intérêt National de Rungis, propriété de l'État, est géré par la SEMMARIS, une société d'économie mixte. En 50 ans, le gestionnaire n'a cessé d'accroître ses installations, constituant cette « machine » ultraperfectionnée de 234 hectares.

Son fonctionnement

La fonction principale du Marché de Rungis, en tant que marché de gros, est avant tout d'assurer l'approvisionnement alimentaire pour les 12 millions de Franciliens. L'essentiel des produits frais distribués dans la région, d'origine locale ou internationale, passe par le MIN. En termes d'accueil alimentaire, afin d'assurer cette fonction vitale ultraorganisée, la vente n'est pas ouverte aux particuliers : ce n'est pas le rôle actuel d'un tel équipement. Seuls les professionnels, notamment les grossistes ou les restaurateurs, ont accès aux marchandises.

Entre marché et plateforme logistique

IMPORT. Le marché de Rungis représente le rapport entre la ville, son alimentation et ses ressources extérieures : aujourd'hui, les denrées alimentaires proviennent du monde entier. Plus grand marché de produits frais au monde, l'essentiel de la distribution

à l'échelle nationale se fait par la route. Le fret ferroviaire reste marginal, puisqu'une seule ligne est capable de transporter des produits frais : Rungis-Perpignan, pour acheminer les fruits et légumes du Sud-Ouest. Sur le MIN, un produit sur deux arrive de France métropolitaine²⁰. Les produits longue distance sont, pour la plupart, transportés par bateau et acheminés depuis les ports d'Anvers, Rotterdam et Dunkerque par camions. Certains arrivent par l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (et non Orly à proximité).

EXPORT. Mais aujourd'hui, l'activité du MIN dépasse largement la fonction de marché de gros dédié aux restaurateurs et vendeurs au détail du bassin parisien. Sur les 4 000 tonnes de produits frais concentrés chaque jour à Rungis, deux tiers sont distribués en Île-de-France, dont 50 % au commerce de détail²¹ ; le reste s'exportant partout en France et à l'étranger. Cette activité de gros, ainsi que de logistique de produits alimentaires, font du MIN un des points névralgiques du système de flux alimentaires européens. Le marché a accru son aire d'influence en misant sur des vitesses toujours plus grandes pour réduire les temps d'acheminement. Ainsi, chaque jour, des produits sont achetés à Rungis pour alimenter des grands restaurants de Shanghai, Dubaï, Singapour ou Moscou. Le MIN de Rungis est un modèle pour de nombreuses métropoles mondiales qui cherchent à optimiser leur marché de gros. La SEMMARIS mis son savoir-faire d'ingénierie à disposition de la Chine, l'Inde, la Russie, l'Afrique du Sud, le Pérou et la Belgique²². Cette plateforme est ainsi l'un des rouages majeurs de la globalisation de nos denrées alimentaires.



- Produits de la mer et d'eau douce
- Produits laitiers et avicoles
- Produits carnés
- Fruits et légumes
- Horticulture et décoration
- Entrepôts
- Centre administratif et de bureau
Services collectifs

⤴ **L'organisation du MIN et ses différents pavillons**
Plan officiel du Marché de Rungis, SEMMARIS

Une fois de plus sur ce plan, les éléments de repères environnants au MIN de Rungis sont les infrastructures routières.

Un pas dans la proximité

Les exploitations maraîchères d'Île-de-France nourrissent aujourd'hui 7% de la population régionale. Face à l'engouement croissant pour les produits de proximité, le MIN a ouvert une halle dédiée aux productions franciliennes, nommé le « *Comptoir du Carreau des producteurs* » et représente 2% des ventes.

« La ville dans la ville »

Plus qu'un marché, le marché de Rungis est souvent qualifié de ville à part entière : derrière son enceinte grillagée, se trouvent des cafés, des banques, des commerces, des bureaux, boulangeries, marchands de journaux, pressing, etc. Par ailleurs, 19 restaurants y proposent les produits du marché. Ainsi, le MIN de Rungis est aussi un lieu de vie.

Accessibilité au marché

Le MIN de Rungis reste une zones difficilement accessible. Il constitue, vu de l'extérieur, une grande plaque hermétique branchée par cinq portes à péage sur les infrastructures routières de l'échangeur A6-A86. L'accès au marché reste réservé aux professionnel détenteurs d'une carte d'accès : cette carte est le droit d'entrée ou de sortie du marché pour les véhicules motorisés. L'un après l'autre, les camions franchissent l'un des péages d'entrée du MIN. Chaque nuit, 24 000 passages de véhicules - dont près de 20 000 camions - empruntent les péages d'accès.

Il est possible d'accéder au marché sans carte, mais à pied. Quelques péages sont équipés d'une petite barrière ou d'une piste cyclable. Il faudra alors, à ce moment, traversée les voiries et frôler de nombreux véhicules avant de franchir l'enceinte du marché. D'autres minces ouvertures piétonnes sont présentes au Nord-Ouest de la plateforme, à proximité de la

mairie de Chevilly-Larue, afin d'accéder au Trans-Val-de-Marne, un bus à haut niveau de service (BHNS) qui suit les franges du marché. Un dernier accès est possible par le Ponderly, obligeant le piéton à emprunter cette lugubre passerelle au dessus de l'A106.

Temporalité du marché

Surnommé le « métronome nocturne du commerce français » dans l'ouvrage *Au cœur de Rungis : un jour dans le plus grand marché du monde* (2015), le MIN de Rungis est réputé pour son activité de nuit intense, totalement en différé avec le rythme quotidien du tissu urbain environnant.

Traditionnellement, le marché est découpé en secteurs regroupant les produits de même nature. Tous n'ouvrent pas simultanément à la même heure, comme le présente le diagramme ci-contre. C'est le pavillon de la marée, qui « ouvre le bal » de l'activité de gros. À titre d'exemple, 500 tonnes de marchandises sont vendues chaque nuit dans ce bâtiment de 56 000 m², dédiés aux produits de la mer et d'eau douce²³.

Une fois la ronde des camions terminées en fin de journée, l'activité du marché continue, sous une autre forme. Dans les entrepôts, certains grossistes sont encore présents : ils négocient avec leurs fournisseurs, expédient leurs commandes et préparent la prochaine nuit. Dans les mûrisseries, on surveille la maturation des fruits exotiques. L'activité se poursuit en intérieur. Pourtant, hors des bâtiments, l'activité routière intensive de la nuit s'estompe. Certains camions et camionnettes sont encore stationnés, mais tout se ralentit, pour laisser place à de vaste espaces ouverts asphaltés, parfois presque totalement vide.

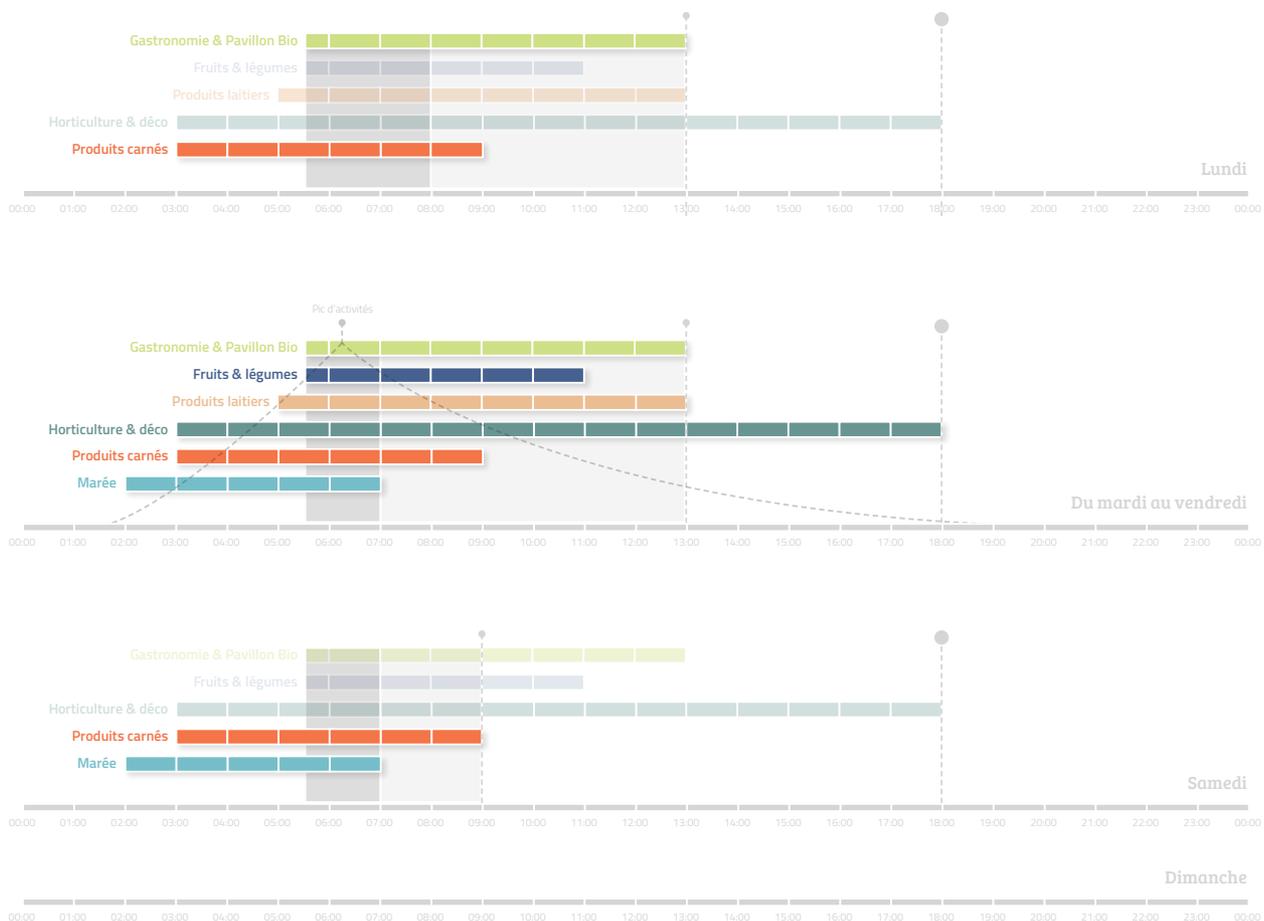


Annexe

De la première page à la page 7, une série photographique présente le MIN de Rungis.

Quand l'activité s'estompe

234 ha de surface de l'ensemble du MIN
- 108 ha de surface des bâtiments
= 126 ha d'espaces ouverts minéralisés
(voirie et parking principalement)



Les horaires d'ouverture des différents pavillons du MIN

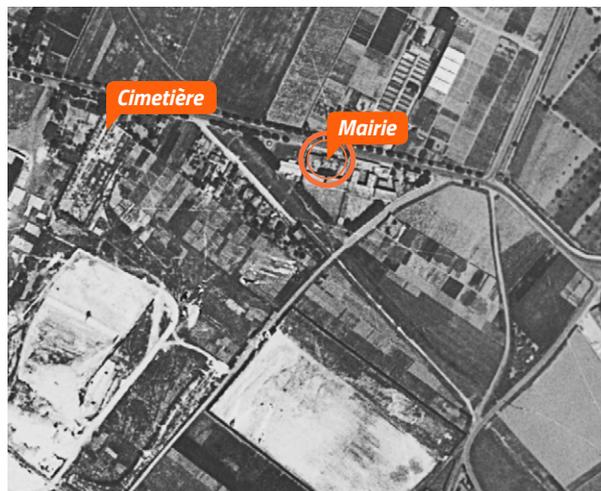
couleurs vives : ouverture obligatoire, couleurs en transparence : ouverture facultative

Des espaces habités confrontés à la logistique

Pourtant, tout cet univers du MIN de Rungis est aujourd'hui encerclé par le tissu urbain habité du Grand Paris. Pensé initialement en périphérie de la capitale, l'ensemble que représente cet équipement logistique alimentaire et les nombreuses zones d'activités annexes qui occupent le territoire ont été progressivement rattrapés par le développement des villes environnantes.

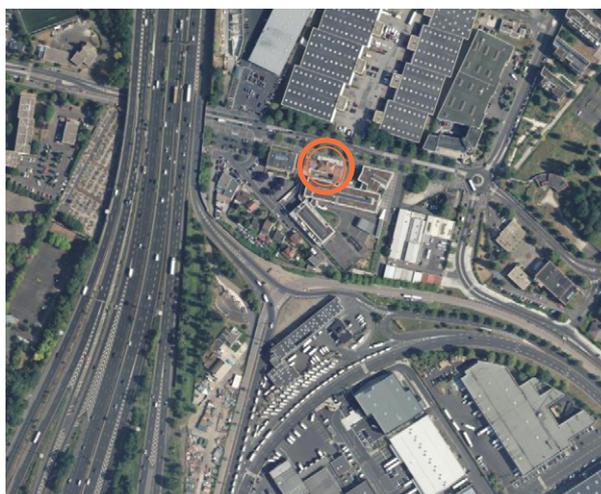
Une enclave dans la ville

En concentrant sur un même lieu toutes les denrées alimentaires, le complexe du MIN qui articule pavillons, entrepôts logistiques, fonctions d'administration, de sécurité alimentaire, de services vétérinaires et de traitement des déchets n'en reste pas moins un espace industriel, une résultante de la logique de flux de produits frais et des questions sanitaires et de sécurité inhérente. Cet équipement avec ses autoroutes et leurs nuisances sur le tissu urbain qu'elles traversent, sont venus « déchirer » un territoire et briser des habitudes de vie, des continuités qui permettaient sa pratique. Du fait de leur histoire encore récente, l'installation de ces coupures dans le territoire, équipements comme infrastructures, est encore très présente dans la mémoire de ses habitants.



Le bourg de Chevilly-Larue dans les années 1950

Photographie aérienne 1950-1965, Géoportail



La ville de Chevilly-Larue aujourd'hui

Vue aérienne satellite, 2019, Géoportail

« L'ensemble du MIN et de l'échangeur de l'A6-A86 a séparé notre ville en deux ; une grande aile de papillon à l'est et une toute petite aile de papillon difforme à l'ouest, le quartier Larue. Pour ses habitants cette déchirure est insupportable depuis 50 ans. Le MIN agit toujours comme une frontière, comme un mur auquel la ville est adossée. »

Ancien maire de Chevilly-Larue, 2012

Le regard d'un maire

En 2012, lors des travaux réalisés de l'Atelier international du Grand Paris « *Rungis, ventre du Grand Paris* », Christian Hervy, maire (PCF) de la commune de Chevilly-Larue de 2003 à 2014, se disait préoccupé par la qualité urbaine à préserver et par « *la souffrance des habitants* » : Orly et Rungis ont été choisies par le préfet et les maires n'ont pas eu leur mot à dire. Bien conscient de l'importance des ressources économiques que représente ce pôle, il rappelait toutefois, en tant qu'élu local, sa mission de « *respecter les populations* ». Il explique que par le passé les décisions n'ont été prises qu'à l'avantage de la capitale et que dans la précipitation, les tracés fût définis en dépit du matériel humain. Il a alors constaté qu'il y avait jadis une ville, un marché de proximité et que « *le progrès économique s'est fait au prix d'une violence imposée aux habitants.*²⁴ »

Une image parlante de ce traumatisme où l'ancien maire expliquait regretter la disparition d'une rue de Chevilly-Larue, connue comme « *Le chemin des amoureux* ». Autrefois, à la place du MIN, il reliait sa commune à celle de Rungis, où venaient se retrouver les amoureux des deux villages. Aujourd'hui, ce bouleversement du territoire est encore pleinement

visible : l'autoroute du Sud et son échangeur de 24 voies coupent la ville en deux. À titre d'exemple, le tracé de l'autoroute A6 empiète largement sur l'ancien cimetière de Chevilly-Larue, le coupant de moitié. Tandis que la centralité de la ville, avec la mairie et ses différents services et équipements publics, se trouvent accolés à l'enceinte du MIN de Rungis.



Chevilly-Larue, une ville coupée en deux par l'A6
Vue aérienne du cimetière communal, 2019, Géoportail

« Les installations du marché ont été posées là, sans égards. Il faut que tout soit fait en respectant l'histoire, les lieux et les gens. Il ne s'agit pas que de régler les problèmes logistiques d'une métropole, mais aussi de fabriquer de la ville. Réfléchir sur le territoire, c'est jouer sur la matière humaine, sur le symbolique, et sur cette myriade de fils invisibles des rapports humains qui font la société. Aujourd'hui le MIN est une grande fierté pour mes habitants. Les hommes savent domestiquer et symboliser ce qui leur a été imposé. »

Ancien maire de Chevilly-Larue, 2012

Notes

1. *Évolution de la nature à Paris, de 1730 à nos jours*, recherche-action Naturpradi : Nature(s) urbaine(s) en pratique(s) digitale(s), Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement (LAVUE), 2019
2. *Les ventres de Paris : Géographie de l'alimentation à Paris*, Guy Chemla, Conférence [en ligne, Canal-U], 29 octobre 2003
3. *Ibid.*
4. *Ibid.*
5. *Évolution de la nature à Paris, de 1730 à nos jours*, recherche-action Naturpradi : Nature(s) urbaine(s) en pratique(s) digitale(s), Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement (LAVUE), 2019
6. *Les ventres de Paris : Géographie de l'alimentation à Paris*, Guy Chemla, Conférence [en ligne, Canal-U], 29 octobre 2003
7. *Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris*, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012
8. *Architecture de la voie : histoire et théories*, Eric Alonzo, Marseille : Editions Parenthèses, 2018, page 371
9. *Les routes du futur du Grand Paris*, Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2019
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*
12. *Chemins, routes, autoroutes*, André Guillerme, Les Cahiers de médiologie N°2, 1996, p. 117-129
13. *Ibid.*
14. *La fantastique histoire de la construction des routes*, Rubrique L'actualité de l'automobile, Capital, Benjamin Cuq, 28 mai 2017
15. Bon à savoir > Granulat, Site du groupe Bronzo Perasso, production et vente de béton et de granulats
16. *Les impacts du réseau routier sur l'environnement*, Pressions N° 114, Institut français de l'environnement, Annabelle Berger, octobre 2006
17. *Le grand déménagement*, À la une, SEMMARIS, Site officiel du Marché International de Rungis, Jean-Michel Déhais, 11 mars 2019
18. *Au cœur de Rungis : Un jour dans le plus grand marché du monde*, Olivier Bauer, Olivier Chartier, Gilles Leimdorfer, Paris : Éditions Gallimard, 2015
19. *Les ventres de Paris : Géographie de l'alimentation à Paris*, Guy Chemla, Conférence [en ligne, Canal-U], 29 octobre 2003
20. *Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris*, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012
21. Rapport annuel du Marché de Rungis 2018, SEMMARIS, mai 2019
22. *Rungis, un modèle unique qui s'exporte*, Alim'Agri, Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, 30 novembre 2018
23. *Au cœur de Rungis : Un jour dans le plus grand marché du monde*, Olivier Bauer, Olivier Chartier, Gilles Leimdorfer, Paris : Éditions Gallimard, 2015
24. *Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris*, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012

En bref

2 Du fertile au fossile

Structure vitales mais contraignantes pour la vie urbaine, les marchés de gros se sont vu repoussés en dehors de la capitale, toujours plus loin. Autrefois dispersé, l'approvisionnement alimentaire est aujourd'hui complètement centralisé et incarne l'extension technique de la capitale.

La densification des activités et des flux entraîne la densification du temps, tout devient à la fois plus riche et plus intense.

Trente Glorieuses, mondialisation débridée.

L'évolution de l'approvisionnement est intimement liée à la globalisation des échanges, à l'évolution des flux et des progrès techniques. Le pétrole et l'asphalte, synonyme de progrès, nous ont permis de nous développer jusqu'à aujourd'hui. Un problème ? Une réponse technique. Les ressources paraissaient illimitées.

Desserte optimisée, ville standardisée. Grande échelle. Les marchandises viennent de plus en plus loin ; elles peuvent même devenir moins chères que des marchandises locales, car importé en grande quantité. En parallèle, la ville s'étale, on grignote les terres agricoles et on ne peut plus produire sur place. Notre dépendance au système global s'intensifie. Cercle vicieux !

La globalisation impacte tout : nos flux, l'organisation de nos villes, notre manière de consommer, nous.

Entre autoroutes continentales et plateforme logistique alimentaire internationale, le territoire de Rungis vient concentrer tout ça.





3

Destruction des lieux
et des milieux

Une approche par l'écoute



clyp.it/u5mnrxak
QRcode

Le paysage sonore du territoire

Après avoir présenté le territoire dans sa globalité, sa conception, son histoire et son fonctionnement général, cette troisième partie propose une immersion au cœur même du site et de ses problématiques locales, issues de l'expérience de terrain.

Comme nous l'avons explicité précédemment, l'une des singularités du territoire de Rungis est son hypermobilité. Cette caractéristique vient profondément marquer les ambiances que génère le site, où le paysage sonore du territoire est particulièrement marquant. Lors de mes excursions sur place, l'enregistrement sonore est rapidement devenu un outil de collecte qui m'a permis d'appréhender les ambiances que fabrique l'activité du territoire.

Ainsi, afin de retranscrire ce paysage sonore, j'ai effectué un collage d'enregistrements. Il s'agit d'un assemblage de bribes sonores, d'une balade conceptuelle qui débute de la plaine de Montjean, au Sud-Ouest du territoire jusqu'au MIN plus au Nord, en passant en lisière de la ville de Rungis puis à proximité des infrastructures routières. La bande-son se termine vers la Silic, plus à l'Est, avec le bruit des panneaux publicitaires, très perceptible en fin de journée, lorsque la zone se vide. Il est possible d'écouter le collage sonore via le lien ci-dessus.

Le son, c'est du mouvement

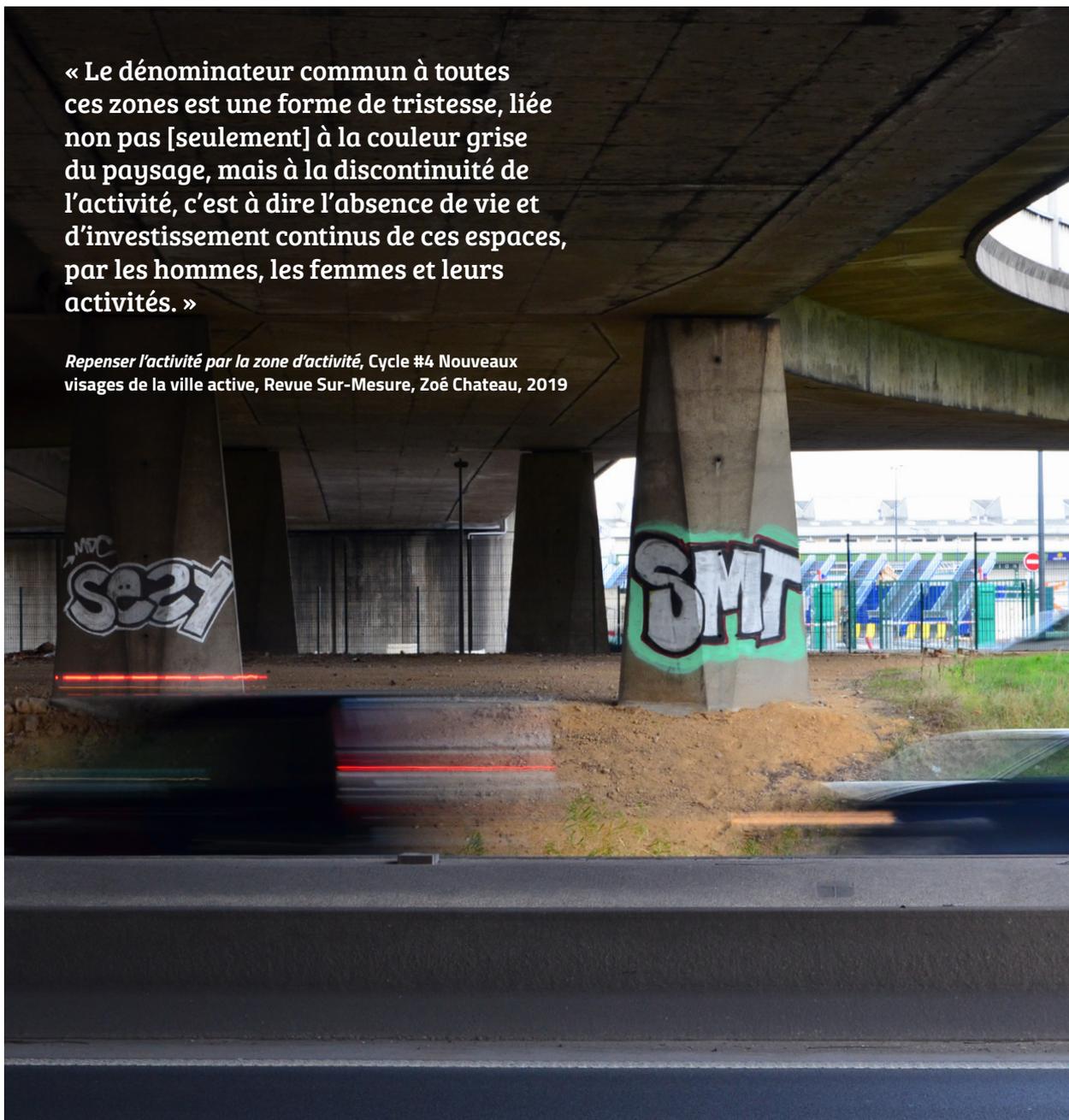
Cette immersion sonore fait ressortir plusieurs problématiques du site. Tout d'abord, la question du confort sonore, ou plutôt de l'inconfort sonore. Les sons perçus illustrent une grande hostilité des lieux, avec une forte pollution sonore ; le bruit des transports motorisés est très présent et une pression très forte s'exerce.

Ensuite, le son soulève la question du mouvement, à quel point il est rapide. L'hypermobilité, la rapidité des flux, tout ce paysage en mouvement perpétuel. Il sera perceptible plus ou moins fortement en fonction de notre position sur le site, pour autant, un ronronnement, même fin, reste omniprésent. Des moments de calme existent : lorsque l'on se situe dans les interstices. Des espaces peu fréquentés, parfois délaissés, reculés, entre deux bretelles d'autoroutes ou dans des passages discrets dans les recoins du site. Ici, le mouvement paraît apaisé, le son est moins intense ; dans ces espaces de ralentissement, la vie reprend. Cette appréhension par le son permet de faire émerger les espaces de vie potentielle du territoire.

Enfin, l'enregistrement soulève la question des ambiances, qui ressortent comme très déshumanisées. Il s'agit de « sons machines » issus de l'activité humaine ; pour autant, on n'entend très peu les humains. Ce paradoxe traduit parfaitement la zone d'activités.

« Le dénominateur commun à toutes ces zones est une forme de tristesse, liée non pas [seulement] à la couleur grise du paysage, mais à la discontinuité de l'activité, c'est à dire l'absence de vie et d'investissement continu de ces espaces, par les hommes, les femmes et leurs activités. »

Repenser l'activité par la zone d'activité, Cycle #4 Nouveaux visages de la ville active, Revue Sur-Mesure, Zoé Chateau, 2019



^ Rue du Pont des Halles, au pied de la rapidité de l'A106
novembre 2019

L'impact sur l'humain

Un piéton malmené

Le paysage sonore est l'un des éléments qui caractérisent les ambiances du site. Pour autant, d'autres composantes participent à l'hostilité des lieux, notamment à l'échelle du piéton, avec « l'impression d'une grande uniformité et d'une grande vitesse¹ ».

Un univers déshumanisé

En arpentant le territoire de Rungis, nous sommes tout de suite confrontés à cet univers paradoxalement déshumanisé. Les vastes emprises des plaques d'activités, les nombreuses autoroutes et autres ouvrages d'art induisent de véritables ruptures d'échelles dans le paysage. Ces espaces sont « durs » et « cassent l'ambiance² » de par leurs attributs oppressants et hors d'échelle. On peut le dire en toute simplicité : en tant que piéton, on ne s'y sent pas bien. De plus, la solitude peut rapidement se ressentir. Sur le territoire de Rungis, on vient et on repart en voiture, tout est mise en place pour la circulation routière. Les quelques personnes que l'on peut croiser sont celles qui attendent aux arrêts de transports en commun, ou les quelques salariés en bas des immeubles tertiaires, lors de leurs pauses. Du moins, durant mon arpentage du site, il est possible d'apercevoir quelques silhouettes au bord de la route ; mais tout comme moi, elles paraissent surprises de croiser quelqu'un en ces lieux : que fait-elle ici ? pourquoi me regarde-t-elle ? Cette solitude induit parfois un fort sentiment d'insécurité. Pourtant, on le sait : des milliers de personnes viennent ici, tous les jours.

Un générateur d'artificiel

Les zones d'activités sont souvent pointées du doigt, comme dans la critique de l'article « *Comment la France est devenue moche* » du journal Téléràma (2010), considérée comme des « *métastases périurbaines³* ». Elles concentrent ainsi tout ce qui renvoie à l'artificiel avec un paysage d'infrastructures, d'asphalte, de hangars en « boîte », de vastes parkings, avec une végétation très peu présente. Elles sont ainsi souvent décriées pour leur aspect esthétique désabusé et laid. Malgré la proximité avec Paris, ces espaces font indéniablement référence à la périphérie lointaine, où l'on y implante ce que l'on ne souhaite pas voir dans nos centres-villes. Tout est calibré, contrôlé, géré pour le bon fonctionnement de l'activité et des flux que cela induit. Si l'on vient ici, ce n'est pas par hasard.

La question du franchissement

Sans cesse, on enjambe une série d'échangeurs, on passe dessus, puis dessous. Les ouvrages d'art, les bretelles routières, les glissières de sécurité, les grillages. Tous ces aménagements, pensés et agencés en fonction de l'omniprésence des véhicules motorisés et du devoir de sécurité routière, effacent toute fluidité dans le déplacement piéton et son confort de marche. Outre l'ambiance hostile, la marche à pied peut s'avérer parfois éprouvante. Le piéton est sans cesse confronté à des « effets frontière », à de nombreuses coupures urbaines et divers mobiliers archaïques (barrières, clôtures, etc.), où son libre déplacement n'est pas de mise. Le

réseau viaire - partagé entre les larges emprises des autoroutes, les voies privées, les parkings grillagés, les plaques insulaires imperméables comme le MIN, ou de routes se terminant en impasse, en « poche » - suggère une image du territoire pleine de complexité et constitue la manière avec laquelle ses usagers (habitants, travailleurs, visiteurs) peuvent le pratiquer. Cette organisation rend difficiles les trajets de proximité en tant que piéton, sans oublier le cycliste, constamment en situation de danger.

Des repères banalisés

Les questions du déplacement et de l'impression humaine sont également impactées par un manque de repères sur le territoire, souvent implicites. Ces zones calibrées et banalisées, peuvent parfois s'avérer être de véritables labyrinthes pour les non avertis. On se rattache alors aux éléments qui nous paraissent les plus aisément perceptibles : les intarissables enseignes de groupes privés des qui franchise la ville⁴, souvent familières, qui composent le paysage de Rungis et ses environs.

Ainsi, c'est toute la question de la mobilité douce et du franchissement qui est soulevée. Tous ces facteurs générés, tant dans l'ambiance que dans la conception des lieux, vont directement impacter notre perception des lieux ; et de ce fait, nous impacter directement. Les espaces produits par ce type d'urbanisme économique et du « tout voiture » n'intègrent pas notre impression humaine, qui s'avère par conséquent très négative et répulsive.



▲ Les enseignes « points de repère » du territoire de Rungis

Collage des enseignes qui me permettaient de me repérer sur le terrain lors de mes premiers arpentages.



Annexe

De la page 8 à 21, une série photographique tente de retranscrire cette ambiance particulière. Elle révèle également un paysage urbain, de prime abord sans intérêt, aux fragments parfois picturaux issus de cet urbanisme fonctionnel.

« Alors, les zones d'activité deviennent de vrais paysages, tantôt épurés, tantôt fournis et foisonnants, où se superposent les lignes droites et dures et les courbes comme des signaux d'une vie urbaine, présente et à venir. »

Dans le repos paradoxal des zones d'activité, Cycle #4 Nouveaux visages de la ville active, Revue Sur-Mesure, Yann Aubry, 2019

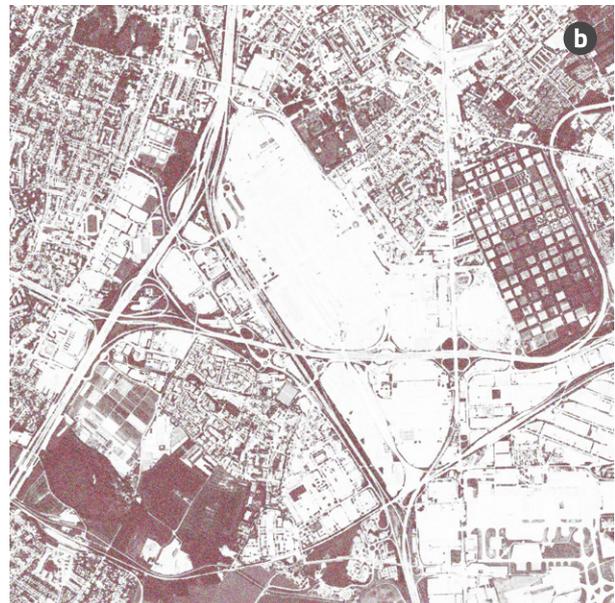
Une expérience de terrain

Entre le plein, des interstices de nature

Jusqu'à présent, les problèmes relevés sur le territoire, de l'ordre de la perception humaine des lieux et des questions du déplacement piéton étaient principalement liés à la conception de l'espace bâti du site. C'est ce qui est visible ci-contre (a), sur la cartographie des « pleins » du territoire (bâtiments, infrastructures et autres espaces minéralisés). Pourtant, l'espace non-bâti restant, c'est-à-dire l'ensemble des espaces de pleine-terre, principalement végétalisés, ont également leur importance. En négatif (b), c'est tout une constellation d'espaces ouverts qui émergent.

Lors de mon arpentage du site, ce sont également tous ces petits interstices de nature « ordinaire » qu'il m'intéressait à découvrir. C'est l'ensemble de ces espaces résiduels, de végétation spontanée, de « dépendances vertes » des autoroutes - *dixit le langage technique* - que je désirais arpenter. En observant la cartographie (b) ci-contre, je m'imaginai déjà librement fouler, déambuler dans ces interstices, ces petites îles végétalisées, où le temps semble ralenti, où la nature retrouve son autonomie.

Néanmoins, une fois sur place, l'accessibilité à ces fragments d'espaces ouverts se trouve rapidement contrainte par les problématiques soulevées précédemment : voies à grande vitesse, glissières de sécurité et grillages à perte de vue. Le texte suivant, de Pierre-Guy Chomette, illustre parfaitement mon expérience de terrain.



^ Cartographies des espaces bâtis et ouverts du territoire
Photographies aériennes infrarouge couleur (IRC), janvier 2018



« Cet univers de voies rapides, de lignes à grande vitesse et de couloirs aériens m'isole du monde extérieur, me piège dans ses filets. Ce à quoi je n'avais pas porté une grande attention depuis le début de mon voyage s'incruste désormais comme une obsession: le grillage Dirickx. À force de le longer sur des kilomètres, sur ma gauche, sur ma droite, il a fini par focaliser l'essentiel de mon ressenti. Fuir ! Fuir au plus vite !

La métropole est grillagée. En tout sens, sans logique, bien souvent à la hussarde, elle est striée par des années-lumière de grillage Dirickx, le leader français de la fabrication de clôtures, ou de ses nombreuses copies. Soyons précis : avec leur système de montage Easyfix qui permet d'agencer sans fin des panneaux grillagés rigides et modulables, les modèles Axis et Axor, principalement, ont envahi et saucissonné les paysages urbains, semi-urbains et parfois même ruraux. [...] Ils ont phagocyté leur concurrents, anéanti tous les anciens grillages aux damiers trop hasardeux, aux mailles trop fantaisistes, torsadées ou losangées.

Avec Axis et Axor, fini de rire. Raideur, robustesse, régularité. Désormais, la maille des grillages d'Île-de-France est de 5,5 centimètres. [...] Ils se sont donné le mot pour encadrer le cheminement du piéton dans un corridor de grillage dupliqué à l'infini. »



Guy-Pierre Chomette

Le piéton du Grand Paris : Voyage sur le tracé du futur métro

« 12. À marche forcée aux portes de Rungis » p.188

Quelques pas dans la « ville invisible »



Qualifiés « d'interstices », minces espaces qui séparent deux entités, les fragments de végétation, entre voies rapides et plaques d'activités, représentent également un espace de temps. La nature peut retrouver ses propres dynamiques, beaucoup plus lentes et détachées du contexte de rapidité environnante. Ces espaces ouverts de biodiversité sont un véritable potentiel. Mais il faut être *dedans* pour s'en apercevoir, à pied, en ralentissant la cadence.

Sur place, lorsque l'on essaye d'accéder à ces interstices, elles nous apparaissent comme insulaires, enfermées. Sur le territoire, nous fermons tout ; le passage humain et non-humain, toute cohabitation et expression du vivant.

Derrière les imposants murs anti-bruit de l'A6, une petite desserte technique en béton s'appuie sur les talus des bas côtés. Entre quelques frênes et érables tourmentés par le lierre envahissant et la pente abrupte, de rapport 1/1, une porte métallique donne directement sur la chaussée et la circulation effrénée. Je me retrouve au pied d'un immense de « panneau de signalisation directionnelle » - dans le langage autoroutier. Il indique « Rungis - 400 m » ; il doit faire cinq fois ma taille, même plus. Marche arrière.

Entre les taillis plantés, principalement de pins et de cornouillers, la butte du Cornion. Une barrière de chantier interdit l'accès au public. Il est écrit dans un encadré rouge « Danger : chutes d'arbres, invasion de chenilles urticantes. » Plus loin, des arbres morts jonchent le sol, des polypores les dévorent. C'est silencieux. Sacs plastiques, tags et cabanes de fortune. Quelqu'un s'est déjà aventuré ici.

Au bout, un mur de trois mètres annonce la proximité d'une bretelle d'autoroute. À peine escaladé, la chute en descendant du mur. Je longe les glissières de sécurité bétonnées. Sedum, canette, ronce, rétroviseur, séneçon, filet plastique, tanaïs, paquet de chips.

Le passage entre les barreaux rouillés d'un portillon fermé à clé. Il en manque un. Je me faufile. Une bande enherbée, 30 mètres de large, s'ouvre sur un linéaire inespéré. Sous mes pieds, l'aqueduc de la Vanne. A 106 à ma gauche, grillage inébranlable du MIN à ma droite, il suffit d'avancer. Une peur constante de rester coincé et de ne pas pouvoir sortir, on se sent animal. Pelouse humide, champignons, linéaire commune, tas de bois. Puis soudain, blocs préfabriqués, containers standards, séparateurs modulaires, clôtures mobiles. La zone de stockage technique se termine sur un morceau de grillage retroussé. Je peux m'échapper.



^ **Mon exploration sur la voie technique de l'aqueduc de la Vanne, une bande enherbée cloisonnée entre autoroute et grillage**

Photographies prises en novembre 2019. L'aqueduc de la Vanne acheminement de l'eau potable vers Paris, au réservoir de Montsouris (14^e arrondissement), depuis l'Yonne, en Bourgogne. Pour des raisons sanitaire, un périmètre de sécurité suit son tracé sur plusieurs dizaines de mètres de large et ne peut pas être bâti. À Chevilly-Larue, il passe sous l'autoroute A6 puis longent l'A106 et le MIN de Rungis, et génère un vaste linéaire végétalisé jusqu'à l'aéroport d'Orly.

L'impact sur le vivant

Paysage fragmenté

Les emprises des infrastructures routières et des plaques d'activités, difficilement franchissables, sont venues redessiner et émietter le territoire. L'hostilité et l'ensemble des pressions répulsives qu'induit ce type d'urbanisme sur l'humain, s'appliquent également sur le reste du vivant : la faune, la flore ou encore le sol. Les espaces interstitiels, les micropaysages habités restants du territoire, s'avèrent être une véritable force à reconquérir.

Les rôles de l'eau et du sol évincés

Cet urbanisme fonctionnel est venu progressivement, au cours de son déploiement, morceler et impacter le site en surface (végétation), comme en profondeur (sol). L'action humaine sur le territoire a profondément modifié la géographie physique et chimique du territoire, avec de grands travaux routiers répondant à des défis techniques et humains considérables. Parkings, fondations, ouvrages de protection, ponts et tunnels, buses, soutènements, déblais, remblais engendrent la destruction des horizons du sol. Cette forte croissance de l'urbanisation a généré des impacts très sensibles sur le cycle de l'eau et sa dynamique :

- **L'imperméabilisation des sols** : engendre une nette augmentation des volumes ruisselés, au détriment d'une réalimentation des nappes souterraines. Cette imperméabilisation se traduit par

une suppression presque complète de l'infiltration de l'eau dans le sol, provoquant par conséquent un ruissellement quasi immédiat lors de pluies.

- **L'accélération des écoulements** : le réseau hydrographique naturel, souvent peu pentu, encombré, sinueux est remplacé par des conduites rectilignes, plus courtes, avec de plus fortes pentes issues des talus ; d'où une nette augmentation des vitesses d'écoulement (augmentation du débit de pointe, temps de réponse des bassins versants réduits et risque d'inondation).

- **La création d'obstacles à l'écoulement** : les infrastructures, perméables, peuvent modifier considérablement l'écoulement des eaux superficielles. Souvent construites en remblai par rapport au terrain naturel, elles peuvent constituer de véritables digues ; en tranchée, au contraire, elles peuvent devenir d'importants canaux.

- **L'artificialisation des rivières urbaines** : la croissance urbaine s'est souvent faite au détriment des cours d'eau, busés, canalisés, enterrés, avec des conséquences très néfastes : inondations, dégradations écologiques fortes par la suppression de milieux vivants, perte de la culture de l'eau des citoyens. C'est le cas du ru de Rungis, où une partie de son tracé n'est plus visible, s'écoulant dans un conduit souterrain sous les déblais de construction l'autoroute A6. Il est enfoui depuis sous une épaisseur de plusieurs mètres de terre⁵.

- **La pollution des milieux** : les rejets urbains par temps de pluie véhiculent une pollution non négligeable (toxiques métalliques, hydrocarbures, etc.), concentrée en un nombre relativement limité de points, pouvant contribuer à la dégradation des milieux⁶.

Ces impacts expliquent que l'approche traditionnelle, purement technique de l'assainissement, est devenue insuffisante pour résoudre ces problèmes posés par la gestion des écoulements pluviaux.

Des discontinuités écologiques

Dans de tels milieux bouleversés par les actions anthropiques, lorsque l'on étudie la question des connexions écologiques, nous sommes en présence de morceaux de nature, souvent déconnectés et isolés, impactant le développement de la biodiversité⁷. Se trouve alors un paysage décousu, fragmenté d'espaces ouverts. Plus particulièrement, les infrastructures routières sont sources d'impacts importants sur les écosystèmes, amplifiés par la circulation des nombreux passages de véhicules : pollution des sols et des eaux, bruit, dégradation des milieux et des habitats naturels. L'impact principal réside dans la coupure des milieux naturels par le réseau routier, qui nuit à leur continuité. Il gêne la circulation de la plupart des espèces, fractionne leurs territoires et réduit les échanges entre écosystèmes.

Difficilement franchissable, il forme des obstacles aux déplacements de la faune à la recherche de conditions favorables à leur reproduction ou à leur survie⁸.

Ces coupures participent à l'appauvrissement de la biodiversité et des services écosystémiques rendus. À terme, la fragilité des milieux vivants pourraient rencontrer des difficultés à supporter les infrastructures humaines et l'écosystème local viendrait se heurter à une incapacité d'absorber les changements climatiques. C'est tout le fonctionnement général du territoire qui en serait impacté.

PAEE *Projet d'Aménagement, d'Embellissement et d'Extension*

EV *Espaces verts*

SDAU *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme*

POS *Plan d'occupation des sol*

SCoT *Schéma de cohérence territoriale*

PLU *Plan local d'urbanisme*

« L'époque des pelouses interdites »

« Le paysage comme outil social, c'est l'époque des grands parcs »

« Le paysage comme enjeu écologique, la ville devient poreuse »

« Nature artificialisée »
à forte valeur esthétique

1933 Chartes d'Athènes

1953 Construction des grands ensembles

1973 Circulaire des EV

1992 Conférence de Rio

1996 Charte du New Urbanism

1998 Nouvelle Charte d'Athènes

2003 Nouvelle Charte d'Athènes

1919 Institution du PAEE

1961 Introduction de la notion d'EV dans les textes réglementaires

1967 Loi d'orientation foncière SDAU/POS

1994 Convention pour la diversité biologique

2000 Loi de solidarité et renouvellement urbain SCoT/PLU

2005 Stratégie nationale pour la biodiversité

2007 Instauration de la trame verte comme outil d'aménagement

Gestion horticole
Embellir les constructions

Gestion intensive
Créer une nature artificialisée

Gestion différenciée
Reproduire les paysages semi-naturels

Gestion écologique
Considérer l'EV en tant qu'écosystème

- Ère industrielle
- Urbanisme fonctionnaliste
- Urbanisme durable
- Urbanisme écologique

« Nature sauvage »
à forte valeur écologique

Vers une trame verte multifonctionnelle

La végétation du territoire

Par ce territoire artificialisé, la flore est particulièrement impactée dans son développement, écologiquement dégradé et contraint. En effet, dans ces espaces d'activités, le traitement accordé à la végétation est à relever. Enroulée dans des filets grillagés, mise de côté, son implantation et sa gestion sont du même registre que l'urbanisme établi : fonctionnel.

Une gestion fonctionnelle

La place accordée aux espaces végétalisés sur le territoire est dérivée de la pensée fonctionnaliste de l'aménagement des villes issues des années 1960, suivant le fil des tendances urbanistiques de l'époque. À cette période, la nature en ville produit des paysages sans fonction : des espaces verts. Le schéma ci-contre présente cette évolution, qui tend aujourd'hui vers une approche plus écologique des espaces végétalisés en milieu urbain. Pourtant, la végétation présente sur le site reste actuellement très contrainte par l'activité du territoire.

Deux types de végétation cohabitent sur le site, et sont à différencier : celle spontanée, installée dans les espaces résiduels, principalement de voirie ; et celle ornementale, notamment présente à proximité des entreprises ou chez les particuliers. Quoique cela reste à nuancer, la première serait majoritairement présente sur le domaine public et la seconde, sur le domaine privé. Pour autant, elles se touchent, et restent indéniablement connectées.

Notre perception du vivant

Ces deux types de végétation - spontanée ou ornementale - interrogent notre perception des espaces végétalisés, et plus généralement la question du vivant, que l'on côtoie au quotidien. La première est bien souvent non désirée et subie, comme les bas-côtés de voirie, qui s'avère être, bien souvent, les simples résultantes du dessin des infrastructures ou des espaces de parkings au pied de certains entrepôts. Quoiqu'elles soient longées quotidiennement par des milliers d'usagers véhiculés, personne n'y porte un grand intérêt - à partir du moment où cela n'impacte pas la sécurité routière. Pour la seconde, les réactions peuvent s'avérer être beaucoup plus virulentes si une gestion plus intensive n'est pas opérée.

Ainsi, outre l'aspect écologique de ces espaces végétalisés, c'est toute la question de notre représentation de cette nature « ordinaire », souvent distordue par l'habitude à la flore ornementale, qui est soulevée⁹. Des espaces laissés sans intervention humaine, où la nature reprend ses droits, suscitent bien souvent des expressions négatives ou au moins ambivalentes. Il s'agit de représentations sociétales profondes, développée au fil des années avec l'évolution de l'urbanisme.



^ Les espaces végétalisés du MIN de Rungis : rond-point et résidus triangulaires de voirie
Une végétation artificielle et sans fonction qui impacte notre représentation du vivant en milieu urbain



^ Des espaces intersticiels végétalisés écologiquement dégradés.
Délaissés sous ouvrage d'art et phénomène d'érosion des talus dénudés de plantations

Une physionomie végétale peu diversifiée

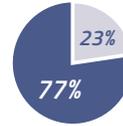
Cette manière fonctionnelle de concevoir les espaces végétalisés, caractérise le territoire par une faible présence des strates hautes de la végétation, comparée aux autres communes du Val-de-Marne. L'emprise importante des surfaces minérales des zones d'activités contribue à un état de faible biodiversité. Le peu de plantations dans l'espace public, qui joue fortement dans la perception du territoire, ne contribue pas non plus à lui donner une structure claire. La faible présence de végétations à moyennes et hautes tiges est en partie compensée par les plantations des espaces privés : jardins des emprises pavillonnaires et les espaces ouverts des grands ensembles¹⁰. Pour autant, les infrastructures (échangeurs, talus de voies rapides ou de transports en commun comme le RER C), forment un autre réseau remarquable de linéaires plantés, plus spontané, et une caractéristique réelle du territoire de Rungis.

Comparatif de l'occupation du sol (2017) >

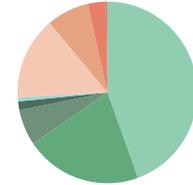
Rungis et de Chevilly-Larue, Institut Paris Région, CartoViz
Les jardins privés ne sont pas comptabilisés dans les espaces ouverts

L'occupation du sol des espaces ouverts des communes de Chevilly-Larue et Rungis montre des disparités. Rungis, plus reculée et en bordure de la petite couronne, possède encore des milieux ouverts à vocation agricole et forestière. Chevilly-Larue, pleinement incluse dans le continuum urbain du Grand Paris, est marquée par une urbanisation plus forte et ne possède que des espaces végétalisés urbains. Pour cette dernière, le développement d'espaces de végétation spontanée pourrait contribuer à une diversification des milieux.

Rungis



- Espaces bâtis **324.8ha**
- Espaces ouverts **95.3ha**



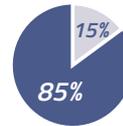
Espace agricoles, forestiers et naturels

- Grandes cultures **42.3ha**
- Autres cultures **20ha**
- Milieux semi-naturels **6.1ha**
- Forêts **1.5ha**
- Eau **0.6ha**

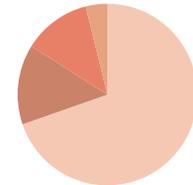
Espaces ouverts urbains

- Espaces verts urbains **14.1ha**
- Autres espaces ouverts **7.3ha**
- Espaces ouverts à vocation de sport **3.1ha**
- Cimetières **0.3ha**

Chevilly-Larue

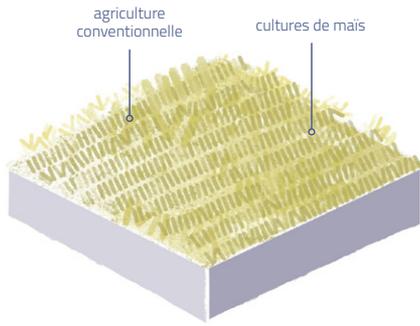


- Espaces bâtis **359.2ha**
- Espaces ouverts **63.3ha**

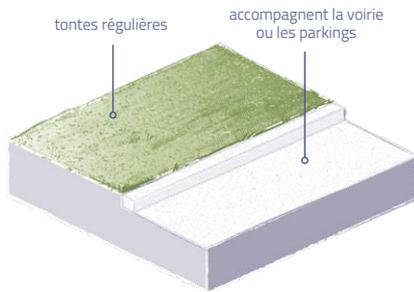


Espaces ouverts urbains

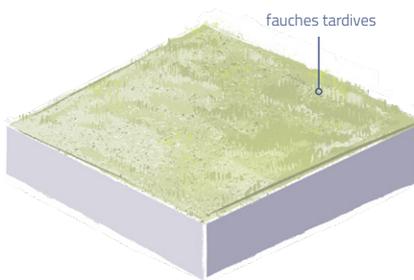
- Espaces verts urbains **44.1ha**
- Cimetières **9ha**
- Espaces ouverts à vocation de sport **7.7ha**
- Autres espaces ouverts **2.5ha**



Parcelles céréalières de la plaine de Montjean



Les pelouses rases des plaques d'activités

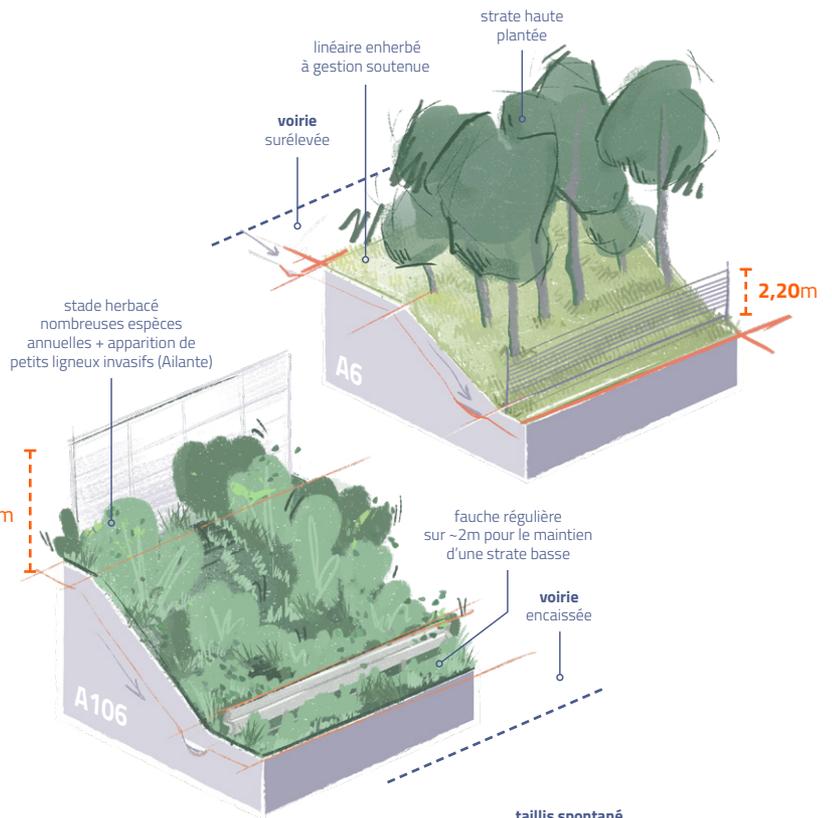


I Prairie de l'aéroport d'Orly

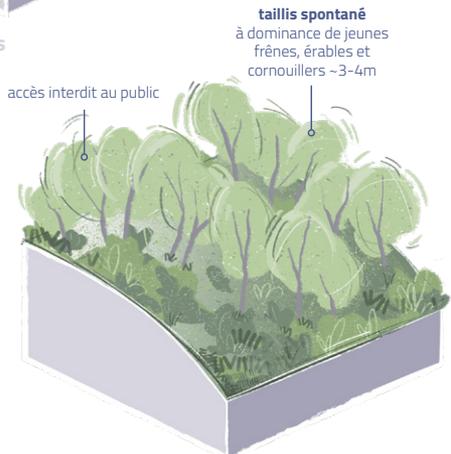
En moyenne, les espaces ouverts végétalisés représentent entre 60 et 80% de la surface totale d'un aéroport. Pour garantir la sécurité du site, le tarmac est bordé d'immenses étendues de **prairies naturelles**, sans labours ni pesticides pour la plupart, parfois très anciennes. En Île-de-France, la moitié des prairies se trouvent à l'aéroport d'Orly et occupent une **650 ha**¹¹. C'est un réservoir naturel à part entière.

^ Formes de végétation du territoire de Rungis

Les morphologies végétales dominantes observées sur le terrain. (hors jardins privés)



I Dépendances vertes



I Boisement spontané

Sur le territoire de Rungis, il est possible d'observer un boisement spontané sur la butte du Cornion. Un espace de friche qui longe l'A6, implanté sur un terrain artificiel plutôt pauvre issu des remblais de l'autoroute. Il est d'un grand intérêt écologique : diversité des espèces indigènes, gestion minimum.

Le paradoxe des « dépendances vertes »

Si les effets des infrastructures routières sur le paysage et les écosystèmes en matière de fragmentation des territoires sont maintenant bien documentés, le rôle potentiel des dépendances vertes, espaces résiduels végétalisés de voirie, est un peu moins connu. Elles se divisent en deux catégories. - Celles directement associées au **fonctionnement de la route** (accotements, fossés, terre-plein central). Elles sont souvent composées d'arbustes centraux avec des conditions de vie difficiles : pollution, chaleur, mauvaise qualité du substrat.

- Celles qui **accompagnent l'infrastructure**, comme les talus ou les délaissés de voirie. Elles peuvent assurer des fonctions techniques (limitation de l'érosion du talus, filtration, épuration des eaux de ruissellement par les fossés enherbés) et routières (amélioration de la lisibilité du tracé, participation à la sécurité routière, protection contre le vent)¹².

Par ailleurs, elles peuvent prétendre à d'autres fonctions, comme paysagères et écologiques. En effet, les gestionnaires n'y interviennent que ponctuellement, ce qui laisse le champ relativement libre à la vie sauvage : les abords de l'autoroute peuvent ainsi, paradoxalement, être un véritable réservoir biologique. Dans ces espaces relativement dégagés et continus, le déplacement des espèces peut se faire sur de longues distances, le long de l'axe de circulation : c'est l'effet corridor. Ainsi, elles peuvent participer à la dispersion des espèces avec la mise en place d'un maillage écologique comme les

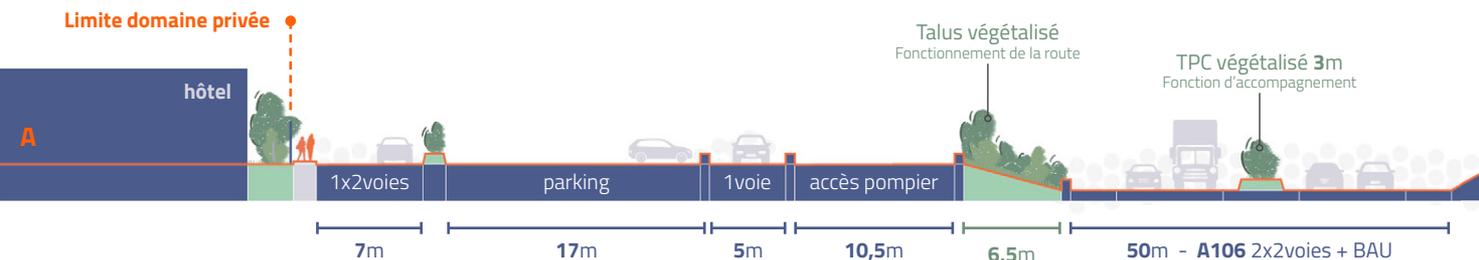
trames vertes, porteuses de milieux vivants, accentuant la résilience de nos villes, tant les services rendus sont importants face au réchauffement climatique.

Cependant, en milieu urbanisé comme sur le territoire de Rungis, l'effet « corridor » est beaucoup moins perceptible, notamment du fait du « mosaïquage » des occupations du sol. Bien que ces espaces résiduels puissent être relativement larges, de nombreux obstacles linéaires se multiplient, grillagés ou emmurés, délimitant leur emprise. De plus, les bretelles et autres nœuds autoroutiers sont bien plus fréquents, venant également morceler les potentielles connectivités écologiques. Par ailleurs, en milieu urbain, les dépendances vertes peuvent également être colonisées par de nombreuses espèces invasives. Sur le site de Rungis, nous pouvons observer du Buddléia, de l'Ailante, du Sumac ou du Robinier.

Ainsi, dans le cas de ces bordures routières, plusieurs études ont relevé des effets contradictoires sur la biodiversité végétale, localement ou au niveau du paysage : perte d'espèces, banalisation, invasion par des espèces exotiques, ou au contraire valeur de l'habitat, diversification, voire même refuge dans des milieux fortement anthropisés¹³.

✓ Coupe 1/500, de la Zone Delta au MIN de Rungis : les espaces végétalisés longeant l'A106

Cette coupe démontre l'emprise importantes des surfaces minéralisées où la voie technique de l'aqueduc de la Vanne s'avère être un corridor vert à valoriser.

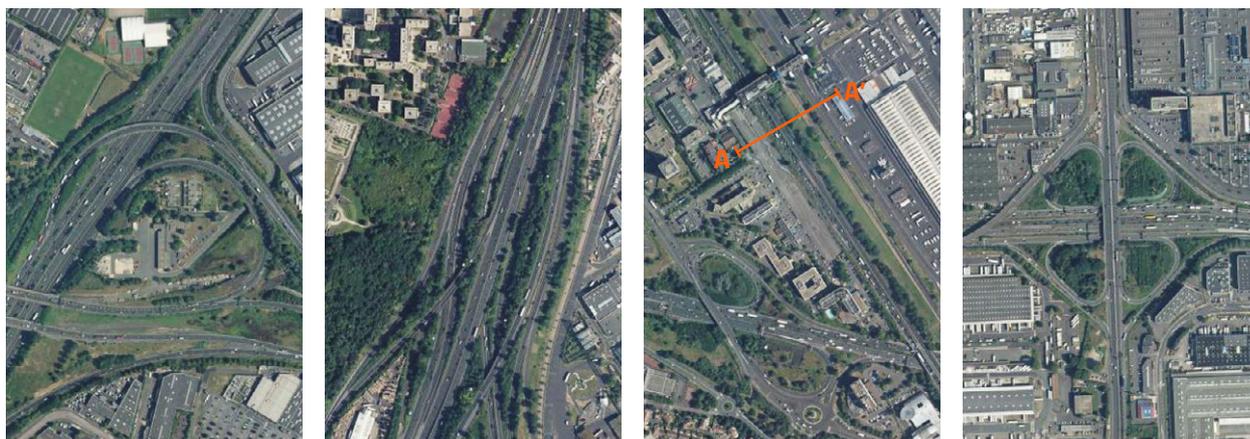


Autoroute, environnement et paysage

En Europe, la construction massive des autoroutes a ainsi bouleversé le visage de la banlieue et a généré des dysfonctionnements. Dès le début de leur apparition, l'impact sur les sites est critiqué. En 1965, dans le rapport Buchanan (rapport pour le Ministère des transports britanniques), l'environnement est montré du doigt : « *construire des routes à cette échelle serait évidemment courir au désastre si l'on ne tenait pas compte de l'environnement.* » En France, dès 1959, le Service spécial des autoroutes inclut un paysagiste, prenant ainsi en compte la question de l'intégration des autoroutes dans leur contexte. L'insertion paysagère est donc, à cette époque, la seule réponse environnementale, assortie d'une réflexion sur la « *vision cinématique de l'automobiliste.* »

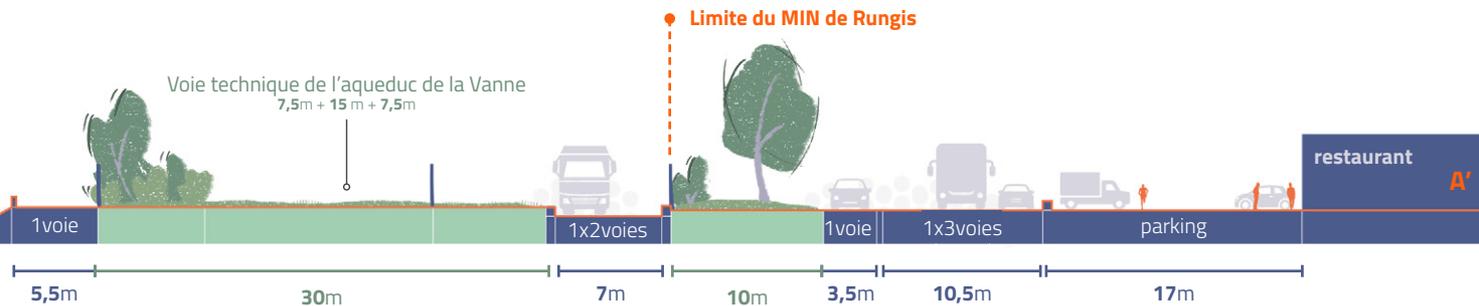
En 1989, apparaît la politique du « 1% paysage et développement », issue de la stratégie nationale de développement durable et de la volonté d'un l'aménagement qualitatif des infrastructures

autoroutières. Basée sur une démarche partenariale entre l'État et les collectivités locales, cette politique vise à faire de la valorisation des paysages des territoires traversés un facteur de développement économique et touristique. En partant d'une analyse des territoires et des milieux traversés, l'objectif est de mettre en évidence leurs principaux enjeux pour maîtriser les effets induits par l'infrastructure tout en promouvant les valeurs naturelles, culturelles, fonctionnelles, esthétiques et émotionnelles des paysages et leur évolution qualitative. Cette politique fut essentielle dans la manière de considérer les abords des voies rapides et leur intégration. À partir des années 1990, de nombreux paysagistes ont travaillé sur cette problématique ; c'est l'émergence de nouveaux outils : études d'impact et de compensation, développer des passages à faune, stratégies foncières et de recul des parcelles, etc.



^ Paysage traversé, les principaux « nœuds interstitiels » du territoire

2019, Géoportail, photographie satellite



Une géographie à révéler

Les espaces résiduels autoroutiers végétalisés sont des composantes du territoire de Rungis qui peuvent contribuer à sa résilience face aux enjeux du vivant dans nos milieux urbains.

Crise de la biodiversité

Nous connaissons actuellement un réel effondrement de la biodiversité¹⁴. Les phénomènes de dégradation des habitats, de rupture du cycle de l'eau, d'intensification considérable de l'artificialisation de nos milieux urbains, sont réels dans la crise du vivant ; et le territoire de Rungis l'illustre pleinement. En se déconnectant des écosystèmes, avec une accumulation d'infrastructures techniques rendant chacune un nombre de services limité, la ville s'est aussi rendue plus vulnérable que jamais, victime de dysfonctionnements majeurs appelés à s'intensifier avec l'effet de surchauffe urbaine. Ainsi, l'urgence climatique et l'urgence du vivant sont intimement liées. C'est pourquoi, chaque espace de porosité en milieu surminéralisé devient un potentiel à valoriser, en devenant des espaces de résilience plus globaux face aux changements climatiques.

Des services écosystémiques en milieu urbain

Morceaux de géographie et de vivant, les espaces de pleine-terre et de végétation spontanée sont de véritables forces pour le territoire ; où les surfaces non-bâties pourraient prendre une signification aussi importante que le bâti. Entre plaques d'activités et chaussées, accotements et échangeurs, nœuds et diffuseurs, se trouvent tranchées et talus où l'infiltration de l'eau et le déploiement du vivant sont

possibles. Plus uniquement considérées comme des espaces d'accompagnement de la voirie, ils pourraient être porteurs de bon fonctionnement de manière plus durable, d'un tout nouvel écosystème urbain au sein même du territoire de Rungis. En effet, ces espaces résiduels végétalisés peuvent assurer certains services écosystémiques en milieu urbain comme :

- cycle de l'eau, formation des sols, conservation de la biodiversité, stockage du carbone (services de support) ;
- climat, qualité de l'air, qualité de l'eau, filtration et infiltration des eaux de pluie, pollinisation, (services de régulation) ;
- bien-être, récréation, support de mobilités décarbonées, éducation à la nature (services culturels).

L'enjeu d'une nature de proximité

En plus de leurs qualités écologiques, le déploiement d'espaces de nature sur le territoire viendrait accompagner le virage que prend actuellement l'urbanisme : une prise en compte de la nature en ville participant pleinement à une demande sociétale forte. La demande d'espaces de respiration en milieu urbain, notamment sur les territoires hypercarbonés comme celui de Rungis, devient essentielle du bien-être des urbains. Pour Nathalie Blanc, géographe : « *Pour beaucoup de citoyens, la nature représente une ressource face à l'adversité, au monde humain (urbain)*¹⁵ ». L'Institut Paris Région, dans son dossier *Les îlot de chaleur urbains, l'adaptation de la ville aux chaleurs urbaines* (2010), aborde également cette idée de demande sociale qui « *revendique le retour d'éléments de nature dans des villes souvent vécues comme polluées, étouffantes, écrasantes, impersonnelles et artificielles.*¹⁶ »

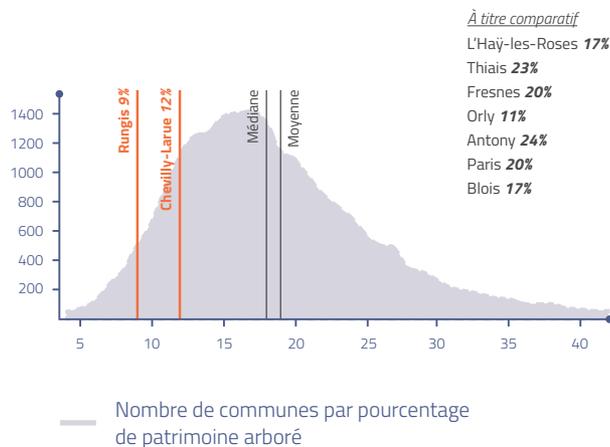
La disparition accélérée des espèces, la nécessaire transition écologique, la recherche de bien-être et de santé sont autant de préoccupations majeures de notre société actuelle qui interpellent notre relation au vivant et ce, même en milieu urbain. Avec une population qui aspire davantage à la nature dans leur environnement quotidien, le territoire de Rungis à une offre en espaces arborés qui reste actuellement inférieur à la moyenne nationale (cf : graphique ci-contre). Il a pourtant une réelle demande de considération du traitement accordé au vivant en ville.

À cela peut s'ajouter le potentiel déploiement de nouvelles mobilités plus douces et décarbonées au cœur même de ces espaces végétalisés, notamment résiduels. Elles ont ainsi un réel intérêt en tant qu'infrastructures vertes urbaines pour la dispersion des espèces, comme des humains. La durabilité d'un maillage en ville restant très dépendante de sa perception et de son acceptation, d'où opérer à un changement de regard sur la végétation plus spontanée, en la confrontant davantage dans le quotidien des usagers.

Ainsi, la problématique du vivant sur le territoire de Rungis questionne, en reprenant les terme de l'article *Nature(s) en ville* de Métropolitiques : « *la manière dont le développement urbain peut intégrer la nature ; les désirs, parfois contradictoires, auxquels ce phénomène renvoie ; et les enjeux à la fois écologiques, économiques et esthétiques qu'il soulève.*¹⁷ »

53% des communes de petite couronne sont carencées en espaces verts et naturels, c'est-à-dire qu'elles comptent moins de 10 m² d'espaces verts ou boisés ouverts au public par habitants.

Plan vert de l'Île-de-France : la nature pour tous et partout - 2017-2021, Conseil régional d'Île-de-France



Distribution du patrimoine arboré des villes de France

Kermap, un outil pour évaluer le patrimoine arboré d'une ville et le comparer à la campagne environnante ou à celui d'autres villes en France.

En ville, exprimé en pourcentages



Annexe

De la page 22 à 28, une série photographique présente différents espaces végétalisés perceptibles sur le territoire de Rungis.

Un espace pas si manichéen

Enquêtes de terrain

Jusqu'à maintenant, mon discours est issu de mes différentes expériences personnelles de terrain et de mon regard de paysagiste. À l'aide d'un travail d'enquête, j'ai également cherché à connaître le regard que portent les usagers du site sur leur territoire.

Méthodologie de l'enquête

Le travail d'enquête est inspiré de la méthodologie de Quentin Lefèvre, urbaniste et designer, lors de son travail de cartographie sensible du grand territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines et de son corridor ferroviaire. En 2014, il réalisa une enquête de terrain auprès d'une cinquantaine de personnes, habitants ou non, prises au hasard dans l'espace public, afin de recueillir leur perception du territoire. Les questions portaient sur les représentations mentales du territoire, dont je me suis inspirée.

Ainsi, j'ai eu l'opportunité d'interroger 20 personnes, rencontrées au hasard sur le territoire de Rungis, lors d'une visite en octobre 2019. Cinq questions leur étaient posées :

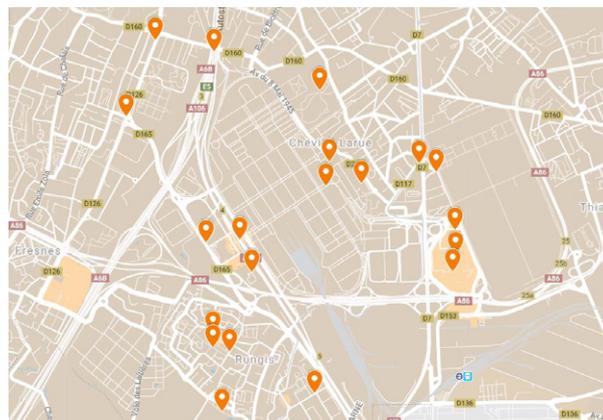
1. Comment décririez-vous le territoire de Rungis/Chevilly-Larue à une personne qui ne le connaît pas ?
2. Imagons que l'ensemble des panneaux de signalisation disparaissent du territoire, quels seraient, selon vous, les éléments qui vous permettraient de vous repérer ?

Carte de restitution des enquêtes >
octobre 2019, 20 personnes interrogées

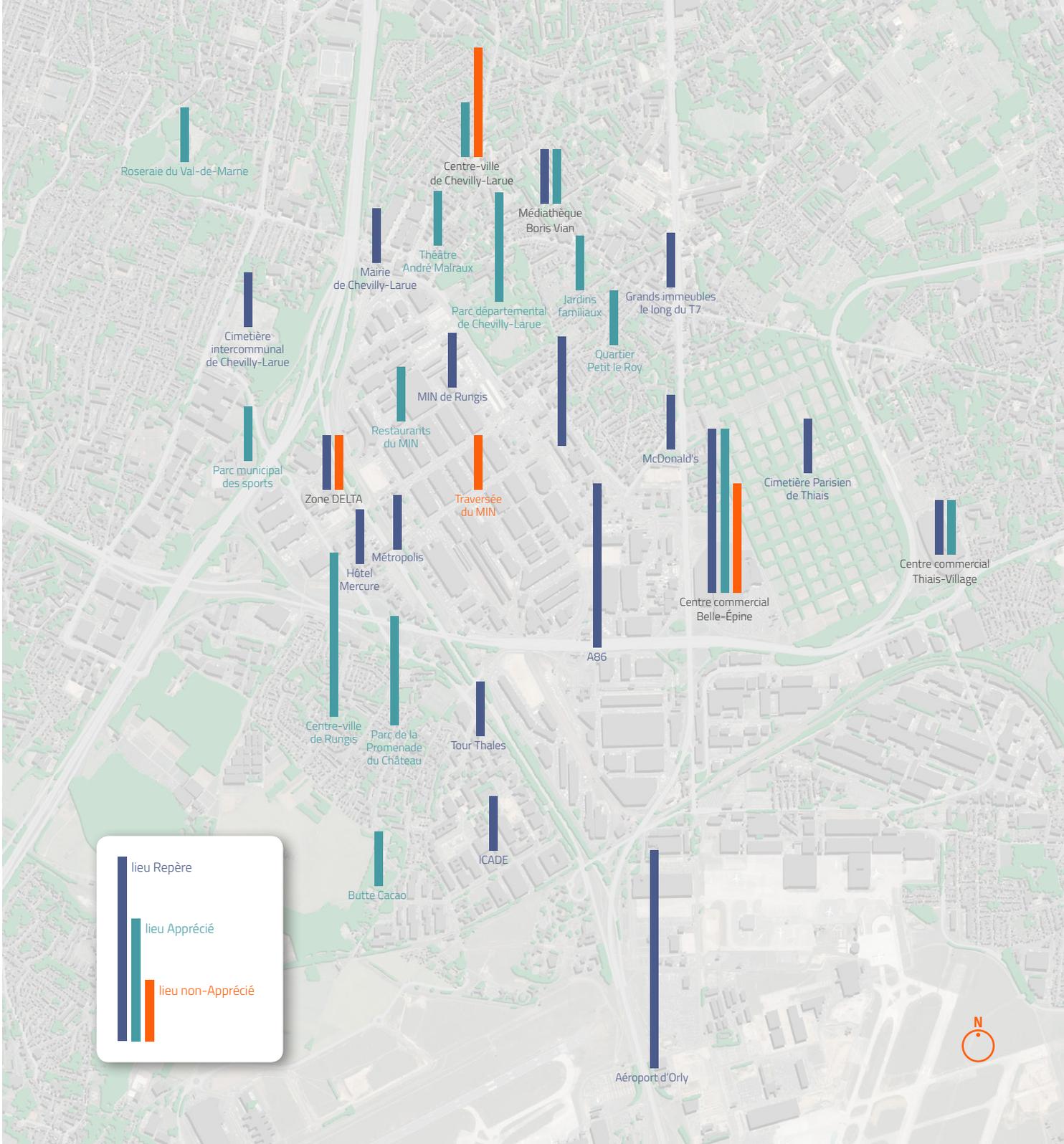
Quentin Lefèvre a nommé ce type de représentation cartographique une « topographie perceptive¹⁸ », c'est-à-dire la spatialisation d'histogrammes détaillant la redondance des qualités (repères, lieu aimé, lieu mal-aimé) des lieux qui sont ressortis des entretiens avec les usagers. Ainsi, plus la jauge colorée est haute, plus le lieu a été mentionné dans les réponses.

3. Quels sont les lieux que vous aimez ? Pourquoi ?
4. Quels sont les lieux que vous n'aimez pas ? Pourquoi ?
5. Que représente le marché de Rungis pour vous ?

À l'issue de l'enquête, j'ai pu établir une cartographie des lieux appréciés ou non du territoire, afin d'identifier les espaces les plus problématiques ou à potentiels. Ce travail a également permis d'appréhender davantage différents lieux de vie et habitudes des usagers. À noter que les personnes interrogées ont eu des difficultés à citer des lieux qu'elles n'appréciaient pas ; c'est tout simplement par ce qu'elles ne s'y rendent pas. Les polarités de vie, restent cantonnées au centre des communes de Rungis et de Chevilly-Larue.



Position des personnes interrogées sur site



Roseraie du Val-de-Marne



Centre-ville de Cheville-Larue



Médiathèque Boris Vian



Mairie de Cheville-Larue



Théâtre André Malraux



Parc départemental de Cheville-Larue



Jardins familiaux



Grands immeubles le long du T7



Cimetière intercommunal de Cheville-Larue



MIN de Rungis



Restaurants du MIN



Parc municipal des sports



Zone DELTA



Traversée du MIN



McDonald's



Cimetière Parisien de Thiais



Centre commercial Thiais-Village



Hôtel Mercure



Métropolis



Centre commercial Belle-Épine



A86



Centre-ville de Rungis



Parc de la Promenade du Château



Tour Thales



ICADE



Butte Cacao



Aéroport d'Orly



lieu Repère

lieu Apprécie

lieu non-Apprécie

"J'aime marcher, je vais partout, même ici. Après, qu'est-ce que vous voulez, c'est une zone d'activités, ça fait pas rêver !"

Grand marcheur à la retraite, originaire de Perpignan, en vacance chez une amie à Rungis, 71 ans.

« Pour rejoindre mon bus, c'est vraiment glauque de traverser le marché. C'est sombre, c'est vide, surtout en hiver. »

Originaire de Massy, travailleuse au pôle administratif de la SEMMARIS, 25 ans.

« On aime bien le parc départemental de Chevilly-Larue. Sinon, dès que l'on peut, on part d'ici. »

Habitante de Chevilly-Larue, 60 ans.

"C'est calme, il fait bon vivre ici, mais il n'y a pas grand chose à faire. Quand je dois sortir, je vais à Paris."

Habitante de Rungis, à proximité de la Plaine de Montjean, 36 ans.

« Je fréquente le MIN parfois, surtout le soir. On va au restaurant avec des collègues. »

Travailleur au centre commercial Belle-Epine, 38 ans.

« Nous sommes privilégiés avec le marché : des produits frais, de l'emploi et des retombées financières ! »

Habitant de Chevilly-Larue, 49 ans.

"Je ne suis jamais allée sur le marché. Mais j'imagine que cela doit être beau !"

Fleuriste devant le cimetière parisien de Thiais, 18 ans.

La carte permet également de comprendre ce qui fait repère dans le territoire, marqueurs du paysage. Il s'agit notamment des bâtiments de forte hauteur, qui se distinguent des grandes emprises d'entrepôts. Concernant les marqueurs plus « linéaires » comme les infrastructures routières, l'A86, artère principale que fréquentent les travailleurs interrogés pour se rendre sur le site, a été mentionnée à plusieurs reprises. Étonnamment, l'A106 ou l'A6 n'ont pas été citées.

Des problématiques du quotidien

Tout d'abord, l'ambiance hostile et les difficultés de déplacement à pied ou à vélo restent des problématiques soulevées par les usagers. Le Marché de Rungis est effectivement perçu comme une frontière physique forte, une réelle coupure dans la continuité urbaine du site. Par ailleurs, le territoire manque d'attractivité autre qu'économique : ce n'est pas un endroit de vie du quotidien, où l'on préfère se rendre ailleurs pour toutes autres activités. La ville de Rungis est particulièrement ressentie comme une ville dortoir, mais reste très apprécié pour son atmosphère de « village ». Enfin, de manière générale, le manque d'espaces végétalisés ou de parcs est également ressortie de l'enquête.

Un nouveau regard sur le MIN de Rungis

Pour autant, le secteur, particulièrement le MIN, est bien vu par ses usagers. Il possède une fonction acceptée et reconnue. Visuellement, l'activité intense du marché, en différé, n'est que très peu perceptible. Si l'on ne connaît pas le site, on ne se rend pas tout à fait compte de sa présence. Il existe avant tout à travers l'ensemble des infrastructures routières et la circulation qu'il peut induire. Autrement, on ne voit pas

ce qu'il s'y passe. D'ailleurs, la majorité des habitants environnants n'y sont jamais allés. Ainsi, cela reste un espace qui fonctionne : c'est fonctionnel et les usagers le reconnaissent comme tel. Beaucoup sont très fiers de sa renommée internationale. De plus, un tel équipement induit des retombées financières assez importantes liées à la fiscalité, aux bénéficiaires des communes concernées, qu'elles peuvent par exemple, investir dans les espaces publics ou la création d'équipements.

Ainsi, mon intention n'est pas de remettre en cause le MIN de Rungis et sa fonction d'intérêt public majeur d'approvisionner la région parisienne en produit frais, mais plutôt d'interroger les formes urbaines qu'une telle activité induit et sa capacité d'adaptation aux enjeux contemporains à venir. L'intérêt est alors non pas de proposer un contre-projet total, mais bien de m'intéresser à concilier les usages, et d'en intensifier certains. À la suite de cette enquête, les retours des usagers sont venus bouleverser en partie le regard que je portais sur les problèmes constatés du territoire. Ils m'ont apporté une représentation du site que je ne pouvais pas établir par mon unique appréciation des lieux et des usages.

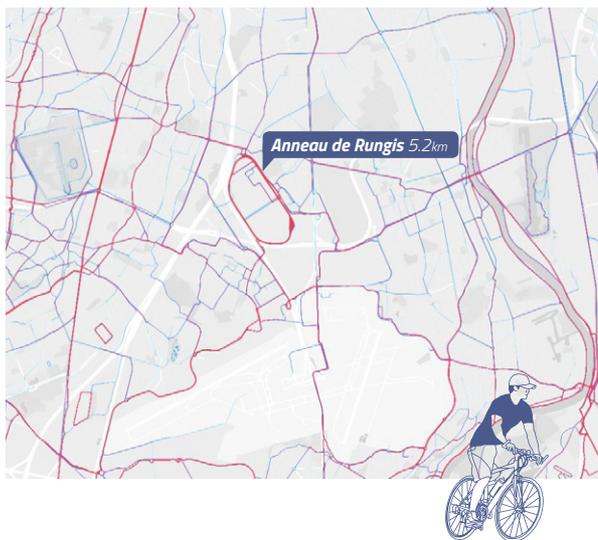
Des usages informels

Le travail d'enquête a également fait émerger des usages inattendus, notamment concernant la fréquentation du marché. En effet, quoiqu'il soit réservé aux professionnels, des particuliers se rendent pourtant sur place. Certains habitants connaissent des professionnels qui leur prêtent leur carte d'accès au MIN et se rendent ainsi en famille, acheter des produits en quantités importantes, pour faire des confitures par exemple. Cela reste rare, la vente aux particuliers n'étant normalement pas autorisée. Pour

autant, cela révèle un potentiel d'investissement des lieux par les habitants environnants. Toutefois, les usagers extérieurs au MIN peuvent également se trouver sur le marché pour une autre raison : la présence de nombreux restaurants. En effet, pensés initialement pour les travailleurs du marché, ceux des plaques d'activités environnantes, se rendent également dans ces restaurants pendant leur pause déjeuner ou le soir, entre collègues ou en famille. Dîners-spectacles, conférences gastronomiques, le MIN est ainsi très apprécié pour ses lieux de vie et peut également attirer de nombreux visiteurs extérieurs. Pour les plus curieux, des visites guidées nocturnes du marché sont également proposées¹⁹.

Par ailleurs, il est également très fréquent de rencontrer des sportifs sur le territoire de Rungis et dans le MIN. Tolérés en semaine de 18h à 4h du matin et le dimanche toute la journée, les longs linéaires asphaltés sont propices à l'accueil des coureurs et des cyclistes, transformant l'espace en terrain de running ou en pistes de course. Ainsi, s'organise quelques fois dans l'année, une course officielle de vélos nommée « L'anneau de Rungis » qui se déploie le long du Boulevard Circulaire, une voie routière de 5,2 km qui entoure le marché²⁰. Ce type d'activités ou d'événements sont effectivement possibles au vu d'une temporalité du marché en différée (cf. *Temporalité du marché*, p. 61). Lorsque la vie logistique et marchande se retire, c'est tout un chapelet d'espaces ouverts, certes minéralisés mais vides, qui prédomine, offrant un réel potentiel d'investissement par des usages extérieurs à l'activité propre au marché.

Ainsi, tous ces usages informels, qui paraissent insignifiants, s'avèrent pourtant être de véritables potentiels de vie à intensifier. Activer davantage l'émergence de nouveaux usages, qui participerait pleinement à la vie urbaine du territoire, est une piste essentielle à explorer.



^ Carte de la mobilité active sur Strava : course à pied et vélo 2018, © Mapbox © OpenStreetMap

Strava est une application mobile utilisée pour enregistrer des activités sportives via GPS des usagers qui le souhaitent, et le rendre accessible en ligne en OpenSource.

Le territoire reste très peu foulé par les piétons, qui se concentrent bien plus à l'Ouest, dans le Domaine de Sceaux. Pour autant, l'anneau de Rungis, très apprécié des cyclistes pour « faire du rythme²¹ », ressort très distinctement de la seconde carte.



^ Rungis endormi, le désert gris en milieu d'après-midi
octobre 2017, exploration © Google StreetView

Notes

1. *Contre Télérama*, Eric Chauvier, Paris : Editions Allia, 2011
2. *Les Nouvelles Métropoles du désir*, Eric Chauvier, Paris : Editions Allia, 2016
3. *Comment la France est devenue moche*, Télérama, Xavier de Jarcy et Vincent Remy, 12 février 2010
4. *La ville franchisée*, Olivier Mangin, Paris : Editions de la Vilette, 2004
5. *La plaine Montjean - Quand le paysage dessine la ville*, Léonard Cattoni, Mémoire de fin d'étude, Ecole de la Nature et du Paysage, 2010
6. *Guide méthodologique pour la prise en compte des eaux pluviales dans les projets d'aménagements*, Fascicule I, Missions Inter-Services de l'Eau Pays de la Loire, juin 2004
7. *Le Grand Paris, une ville poreuse et une métropole horizontale*, STUDIO_013, Bernardo Secchi et Paola Viganò, étude réalisée pour l'Atelier International du Grand Paris, Commande « Systèmes métropolitains », octobre 2013
8. *Les impacts du réseau routier sur l'environnement*, Annabelle Berger, Pressions N° 114, Institut français de l'environnement, octobre 2006
9. *La trame verte et bleue à l'épreuve de la ville*, Clergeau et al., Traits Urbains n° 83 Espaces publics : la reconquête, été 2016, p.37-40
10. *Contribution de l'Apur à l'étude du Pôle d'Orly, assistance à maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA 2010-2011 – 2e partie Le territoire et les leviers d'aménagement*, Atelier parisien d'urbanisme, juillet 2011, page 22
11. *Vigie-Nature dans les aéroports* ! Site officiel de Vigie Nature, un programme de sciences participatives porté par le Muséum national d'histoire naturelle, 18 septembre 2019
12. *Évaluer les services rendus par les dépendances vertes des infrastructures linéaires de transport : une démarche exploratoire*, Dorothée Labarraque, Hors-série 24 : Infrastructures de transports, territoire et opérationnalités : enjeux méthodologiques et positionnements de recherche, juin 2016
13. *Végétation des dépendances vertes autoroutières : Influences d'un mode de gestion extensif et du milieu traversé*, Meunier et al., Société nationale de protection de la nature et d'acclimatation de France, 1998
14. *Le dangereux déclin de la nature : un taux d'extinction des espèces « sans précédent » et qui s'accélère*, Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), communiqué de presse, 2019
15. *Des milieux de vie à l'écosystème urbain*, Nathalie Blanc, Écologie & politique, 2004/2 (N°29), p. 99-110
16. *Les îlots de chaleur urbains, l'adaptation de la ville aux chaleurs urbaines*, Institut Paris Région, novembre 2010, page 23
17. *Nature(s) en ville*, Dossier Métropolitiques, Lise Bourdeau-Lepage, 21 février 2013
18. *Cartographie sensible du grand territoire*, site officiel de Quentin Lefèvre, Urbanisme, Design et Cartographie sensible, 2014
19. Tous les événements proposés sur le MIN (dîners spectacles, conférences, ateliers, visites guidées) sont visibles sur le site de #ExploreParis.
20. *Rouler en peloton autour de Paris - L'Anneau de Rungis*, Blog de commeunvelo.com pour les fans de vélo, 27 juillet 2019
21. *Au cœur de Rungis MIN*, Blog de Radio Peloton, 15 avril 2016

En bref

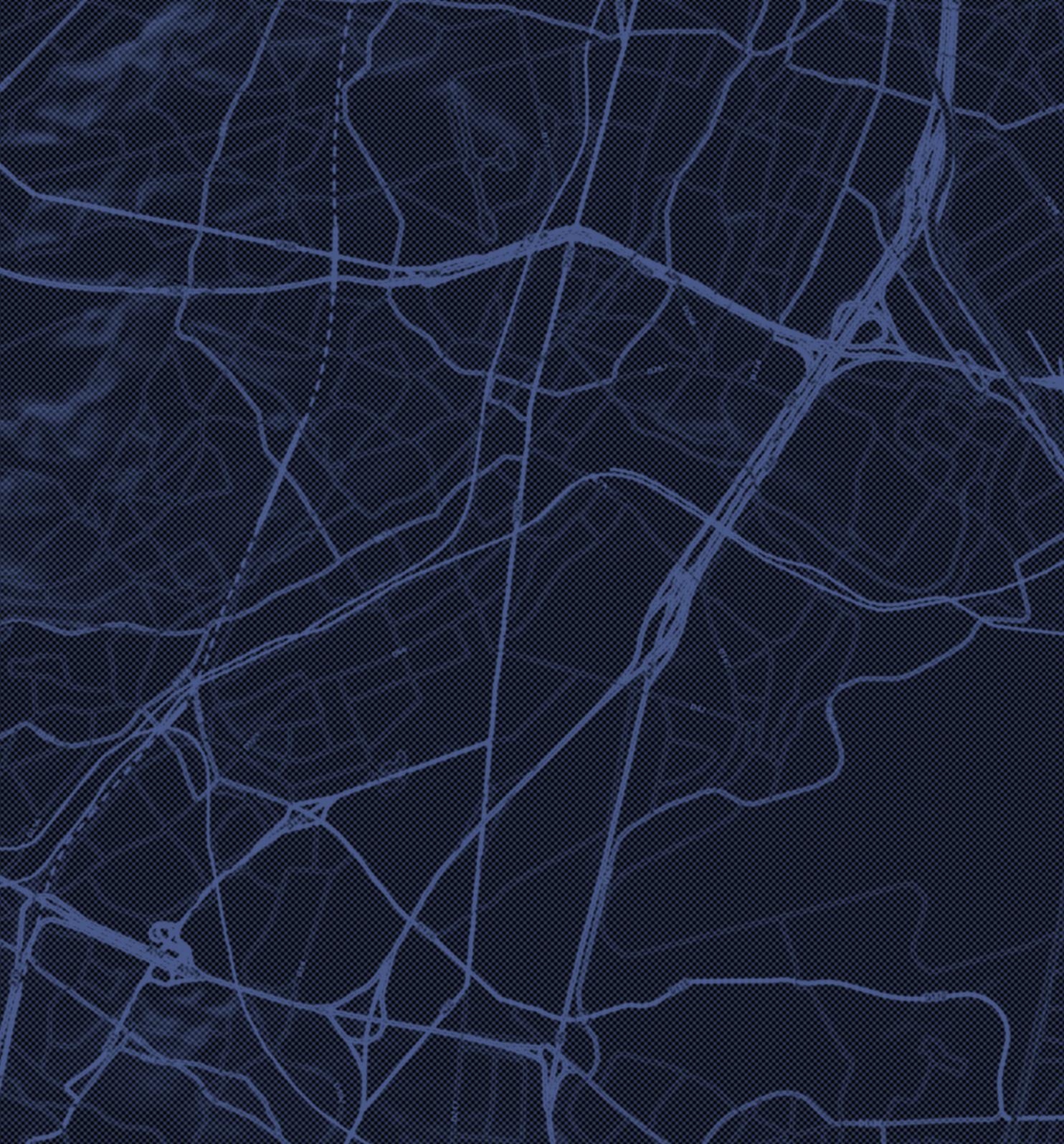
3 Destruction des lieux et des milieux

Le territoire de Rungis illustre la contradiction contemporaine des zones d'activités : à être surexploitées, artificialisées, c'est-à-dire anthropisées, elles paraissent pour autant déshumanisées, marquées par une ambiance hostile et répulsive, des entrelacs de tubes et de plaques. Inerte, ce système urbain statique se révèle incapable d'absorber les changements. La ville dysfonctionne, elle surchauffe, elle déborde.

En milieu urbanisé, il reste peu de place pour la flore spontanée. Peu perceptible, elle existe pourtant dans ces micropaysages poreux, ces « morceaux d'espoir », la vie est là, il faut la déployer ! Réparer le vivant. Favorisons la colonisation ! Mais il faut un changement de regard sur la nature en libre évolution. Diffusons la biodiversité au quotidien !

Imaginer une ville plus lente ? Que gagne-t-on vraiment à aller plus vite ? Du point de vue collectif, la vitesse est un élément qui favorise les échanges, de gagner en compétitivité. Pourtant, ce rythme frénétique recèle d'inconvénients socialement et écologiquement légitimes. Dépasser la performance logistique et économique. Ralentir la cadence. Favoriser les moments de silence. Considérer la mobilité à échelle humaine.

Pourtant, en prenant le temps de l'observer, les zones d'activités peuvent être investies dans une logique qui dépasse les aspects fonctionnalistes. Même vide, il y a une proximité, des passants, des curieux, des habitués. Des traces d'une vie possible. Tout ça mériterait d'être intensifié !





4

Une **mutation**
qui s'opère

Les tendances dans les projets

Le début de XXI^e siècle connaît des mutations dont la rapidité et l'ampleur obligent à repenser notre manière de concevoir la ville dans tous ses aspects, même fonctionnels et économiques. Le territoire de Rungis n'est pas exclu. Malgré les problématiques locales soulevées dans la partie précédente, il reste au cœur des enjeux contemporains d'une métropole en mutation et des nouvelles dynamiques qui s'opèrent. Quoique « l'objet MIN » et les infrastructures qu'il induit, conservent une forme quasi-figée depuis les années 1960, tout s'active autour de lui. Des mouvements dans les années à venir qu'il est indispensable à relever pour mieux les accompagner.

L'objectif de cette partie n'est pas de recenser la totalité des projets à venir sur le territoire. Ils sont aujourd'hui trop nombreux pour tous les citer ici ; d'autant plus que certains sont encore à l'étude, voire incertains. Sont relevés dans les pages suivantes, quelques projets qui me paraissent majeurs et venant appuyer ma démarche.

L'arrivée du Grand Paris Express

Une nouvelle offre en transports publics

Il y a encore seulement une dizaine d'années, le constat est largement partagé d'une desserte insuffisante en transports publics du territoire de Rungis. Cette

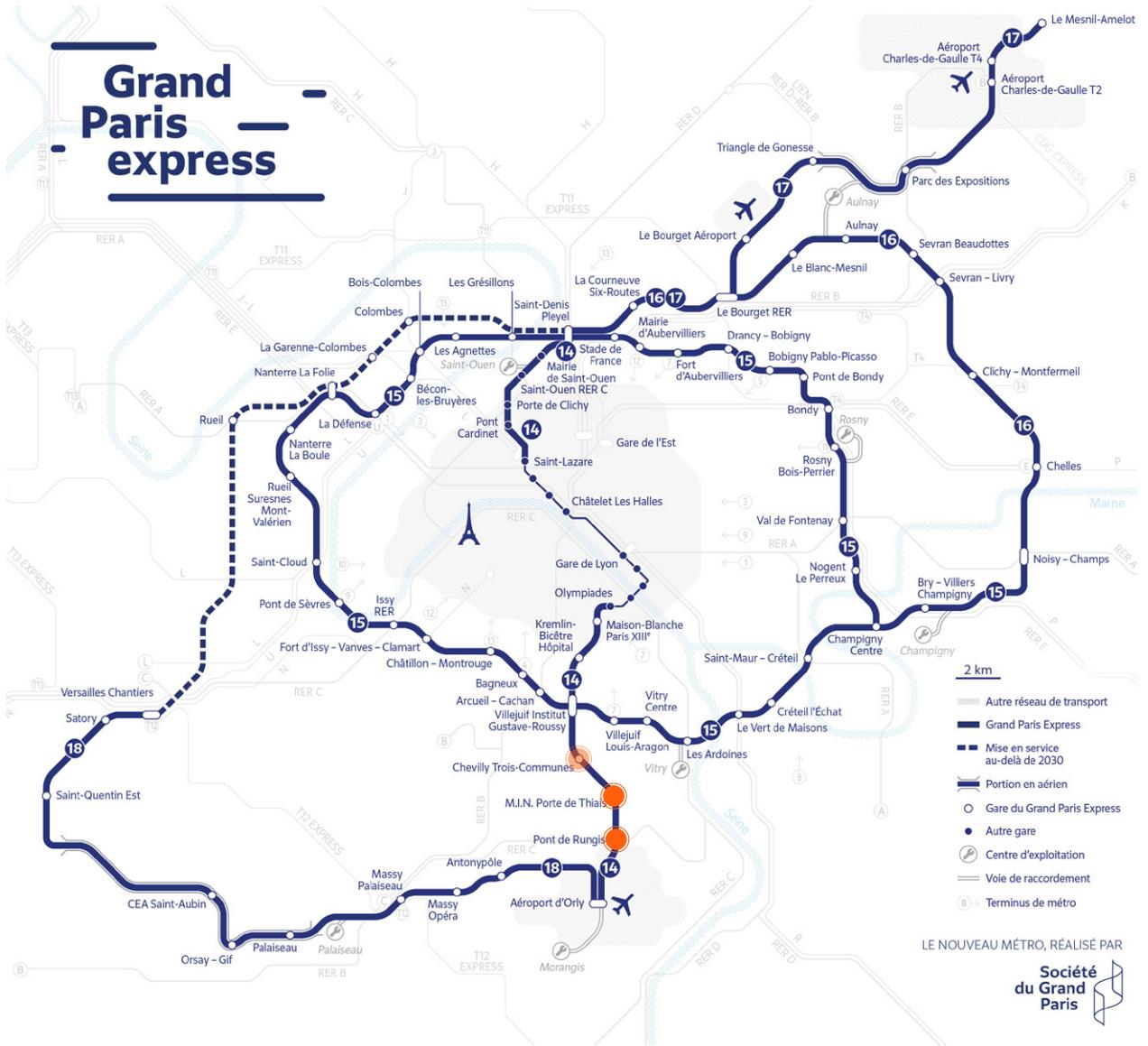
desserte lacunaire entraîne une forte dépendance aux déplacements motorisés, avec un trafic routier important qui converge vers les zones d'emplois. L'arrivée du projet de tramway T7 Villejuif-Athis-Mons, qui dessert toutes les plaques d'activités depuis 2013, est venu bouleverser les habitudes des travailleurs et des habitants. Mais un nouveau projet majeur en termes d'infrastructures de transport est aujourd'hui en cours : le Grand Paris Express (GPE). En 2024, l'extension de la ligne 14 Sud jusqu'à l'aéroport d'Orly est prévue, venant desservir le territoire de Rungis. Cela sera l'une des premières lignes à être en fonctionnement et elle vient interroger l'avenir des mobilités sur ce territoire.

Trois nouvelles gares sont prévues sur le territoire de Rungis : une au centre de Chevilly-Larue, une aux portes du MIN et une dernière plus au Sud, entre la Sogaris et le Senia. L'arrivée de ces gares de métro va venir indéniablement impacter les déplacements quotidiens de nombreux travailleurs et habitants, aujourd'hui encore très dépendants de leur véhicule personnel.

De nouvelles centralités urbaines

Outre ces nouvelles dessertes, viendront de véritables quartiers entièrement repensés qui vont venir s'articuler autour de ces gares. En se connectant aux réseaux existants, le Grand Paris Express va venir modifier en profondeur la structure des déplacements en région parisienne, en plaçant plus de 95% des Franciliens à

Grand Paris express



moins de 2 kilomètres d'une gare, un trajet réalisable en 10 minutes à vélo ou en bus¹. Ce nouveau maillage en transport fait de la marche, du vélo et du bus, les modes de rabattement majoritaires aux futures gares auxquels vient s'ajouter l'offre croissante des nouvelles mobilités. En marquant les territoires dans lesquels elles s'inscrivent, les gares du Grand Paris Express seront plus que de simples lieux de passage dédiés aux transports. Elles seront les espaces illustrant une politique d'aménagement et d'intermodalité en faveur d'un renouveau de l'offre en mobilité².

Des quartiers de gare en mutation

Cette mutation laisse envisager un site au devenir de plus en plus convoité (promoteurs, attirer de nouveaux habitants, bureaux, etc) avec une pression foncière de plus en plus forte. Ainsi, la question des effets de ce vaste projet sur les territoires et leur population se pose.

À l'échelle faramineuse de ce projet, renommé le « chantier du siècle », les habitants des quartiers de gare du GPE regroupent l'équivalent de 21% de la population de la Métropole du Grand Paris. Certains quartiers connaissent de profonds changements, où de nombreux projets urbains sont en cours. Avec la dynamique de construction, la population a ainsi augmenté de plus de 10% dans les quartiers ayant bénéficié d'un rythme de construction important entre 2008 et 2012³. Ainsi, ces tendances laissent entrevoir l'arrivée de nouveaux usagers, ainsi que

l'émergence de nombreux projets urbains annexes à la construction des gares du GPE, aux portes du territoire d'activités de Rungis.

« Pour faire des gares et de leurs quartiers des lieux de vie pour les usagers et les habitants, nous avons la conviction que l'espace public est à concevoir dans ses multiples dimensions, à la fois dans l'épaisseur de son sol et dans la profondeur de ses temporalités. Travailler l'espace public au prisme du sol et du temps permettra de répondre durablement aux évolutions des besoins et des attentes des populations. »

Places du Grand Paris – Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express, 2019

Gare GPE - Ligne 14 Sud
Chevilly Trois-Communes

-  Futur métro
-  RER C
-  Tram 7
-  BHNS TVM
-  Bus

Gare GPE - Ligne 14 Sud
MIN - Porte de Thiais

10'
800m

Gare GPE - Ligne 14 Sud
Pont de Rungis



0 250m 500 750 1km 1.5

La Cité de la Gastronomie

Même si le MIN de Rungis peut paraître un univers très industriel, il supporte cependant une valeur culturelle importante en France : l'alimentation. Le repas gastronomique des Français a été inscrit par l'UNESCO sur la liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité en 2010. Le plan de sauvegarde de ce patrimoine prévoit notamment la création d'un « équipement culturel pluridisciplinaire à dimension nationale et internationale » : les Cités de la Gastronomie.

Une polarité touristique sur le territoire

C'est dans ce sens que s'est mis en place le réseau des Cités de la Gastronomie, officiellement lancé en 2013 par le ministère de l'agriculture, où quatre équipements de ce type seront implantés en France : Dijon, Lyon et Tours et Chevilly-Larue. Cette dernière se nomme « Cité de la Gastronomie Paris-Rungis ». Ce nouvel équipement se veut être la vitrine du MIN de Rungis. Porté par les villes de Chevilly-Larue, Orly, Rungis, Thiais et Paris, le Département du Val-de-Marne et la Région Île-de-France, 7 hectares seront dédiés à l'accueil de cet imposant complexe culturel et touristique. Conçu en partenariat avec le MIN, il a « pour ambition de rendre accessible la diversité du patrimoine et des savoir-faire culinaires tant français

que mondiaux ». La future Cité sera composée d'un équipement culturel central de 20 000 m² comprenant médiathèque, halles d'exposition, centre de ressources et d'innovation, "labo gastronomique", des ateliers et un auditorium. Les 7,5 hectares du quartier de la Gastronomie accueilleront également une Halle gastronomique, des restaurants, des centres de formation et des espaces mutualisés. De plus, 35 000 m² seront consacrés à l'accueil d'activités économiques (entreprises, commerces). À noter que les espaces publics et quelques jardins occuperont 2 hectares de terrain, mais l'espace proposé restera largement minéralisé.

La création de cette Cité réunissant tous les acteurs qui gravitent autour de l'alimentation, tant sur des aspects techniques et scientifiques que culturels et artistiques, pourrait permettre d'ouvrir un espace public de discussion sur les enjeux liés à l'alimentation des métropoles dont le modèle actuel est remis en cause par les défis de la transition écologique.

Idéalement livrée en 2024, la Cité de la Gastronomie va apporter une nouvelle dimension touristique et culturelle au territoire de Rungis. C'est ainsi que le MIN devient un symbole culturel avéré, en plus de sa fonction alimentaire.

2018

Lancement de la consultation d'opérateurs pour la réalisation de la Cité de la Gastronomie et de son quartier.

2020

Désignation de l'opérateur lauréat.

2022

Démarrage des travaux de la Cité de la Gastronomie.

2024

Ouverture de la Cité de la Gastronomie et mise en service de la ligne 14 du Grand Paris Express.

Le choix d'implanter ce complexe gastronomique sur le territoire de Rungis est, bien sûr, sa proximité avec le Marché de Rungis, un symbole du domaine de l'alimentation à Paris, mais également avec l'arrivée du Grand Paris Express. En effet, accolée à la nouvelle gare « MIN - Porte de Thiais », son accessibilité sera privilégiée : seulement 10 minutes de Paris avec le nouveau métro. Ainsi, nous pouvons projeter la venue de nouveaux usagers sur le territoire de Rungis.

« Au cœur d'une région et d'une agglomération capitale soucieuses de réduire durablement l'empreinte carbone de l'alimentation. »

Plaquette promotionnelle de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis



^ Visuel de promotion de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis

Atelier d'architecture Denis Huerre

La plaine de Montjean

Un autre projet est en cours sur le territoire de Rungis, cette fois-ci porté sur la construction de nouveaux logements sur la plaine de Montjean, mais également sur la reconversion agricole des dernières parcelles céréalières et témoins du vieux terroir d'Île-de-France.

Un syndicat intercommunal de valorisation a été créé conjointement en 2011 par les trois communes dans le but de réfléchir à l'aménagement de la plaine de Montjean, dans le cadre de l'OIN Orly-Rungis Seine-Amont, mais aussi du Grand Paris. Le projet s'inscrit dans une démarche globale de valorisation de la plaine, axée autour d'un projet d'urbanisation en lisière de celle-ci d'une part, et d'un projet de développement agricole durable d'autre part. Les projets seront réalisés simultanément, bien qu'indépendants l'un de l'autre.

La construction d'un agroquartier

Le projet d'aménagement d'un nouveau quartier, nommé « L'agroquartier de Montjean Est » est porté par l'EPA ORSA. Depuis 2008, des réflexions ont été engagées concernant l'avenir de la plaine de Montjean, afin de répondre à la demande croissante en logement sur le secteur, tout en préservant cet espace ouvert de respiration⁵. Le projet d'urbanisation est d'une superficie de 3,5 hectares et vient s'implanter sur des parcelles en jachère, situées au Nord-Est de la plaine de Montjean, en limite Sud de la zone urbanisée du centre-ville de Rungis.

Ce projet est conçu comme une « transition entre la ville et la plaine agricole » où le traitement de l'eau et

la végétation sera central. Pour autant, il consiste à construire un ensemble immobilier de 250 logements, d'espaces commerciaux et d'une rue intérieure.

La ville de Rungis a annoncé début 2016 le projet de la création d'un quartier sur la plaine de Montjean, mais une bataille politique s'est jouée pour la préservation de terres agricoles face à son ouverture à l'urbanisation. Le projet fut contesté à nombreuses reprises puisqu'il représente un enjeu majeur de consommation de terres agricoles en petite couronne, sur un territoire largement anthropisé et déficitaire en espaces verts et naturels. Ce projet fut notamment contesté par le « Collectif Montjean », qui réunit des associations locales de défense de l'environnement depuis début 2010⁶.



Projet de l'agroquartier

Agence Claire Schorter - EPA ORSA

Réunion publique « L'Agro-quartier de Montjean Est », 15 décembre 2017

Pour une agriculture de proximité

Le projet agricole est développé par l'Agence des Espaces Verts d'Île-de-France (AEV), qui a pour mission de protéger et de gérer des espaces ouverts afin de les ouvrir aux Franciliens. Pour cela, elle définit, en concertation avec les collectivités, des Périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF), des zones qui doivent être préservées de l'urbanisation en priorité et sur lesquelles la Région doit concentrer son action afin de pérenniser la vocation forestière, naturelle ou agricole d'un site délimité. L'incidence de l'enclavement des parcelles de la plaine de Montjean dans le tissu urbain et leur difficulté d'accès par les engins agricoles est un obstacle récurrent à l'activité agricole en milieu péri-urbain. Cette problématique peut entraîner un abandon des cultures, induisant une forte pression urbaine. Ainsi, la Plaine de Montjean constitue un PRIF de 155 hectares. Créé en 2015, il permettrait d'assurer sur le long terme la préservation des terres agricoles, tout en conciliant enjeux agricoles et naturels avec les enjeux urbains. Pour consolider cette action et mettre en place un projet agricole, l'AEV a acquis 25 hectares de terrain.

L'analyse du potentiel agronomique de la plaine de Montjean démontre une réelle qualité des terres sur le secteur, favorable au maraîchage. Ainsi, le projet de l'AEV est d'installer à l'horizon 2024 et plus, sur 22 ha de terres agricoles de la commune de Rungis, un pôle de fermes diversifiées, en agriculture biologique et de proximité. Par ailleurs, deux AMAP sont prévues en plus du pôle d'expérimentation en permaculture actuellement en place : la Ferme du Rimarin. Il est ensuite planifié d'ouvrir la plaine au public.



Projet de l'AEV sur la plaine de Montjean

Appel à candidatures AEV

Ce projet maraîcher se veut être une vitrine des mutations en cours de l'agriculture francilienne et démontre la volonté d'un changement de modèle agricole et alimentaire dans le Grand Paris. Son inscription en tant que PRIF devrait protéger cette dernière enclave agricole pour les années à venir, déjà très convoitées par l'urbanisation. En 2015, la COP 21 soulève l'emballlement climatique et nous met devant une situation d'urgence : il faut absolument cesser d'artificialiser et de bétonner les terres agricoles⁷. Ce type de projet en faveur du maintien de l'agriculture en petite couronne parisienne, expose l'évolution des opinions publiques sous le coup d'une prise de conscience environnementale.

Des mutations des formes urbaines en perspective

Outre les projets majeurs évoqués précédemment, d'autres mutations s'opèrent également avec la reconversion de certaines plaques sur elles-mêmes, notamment au Sud-Ouest du territoire et à proximité des futures gare du Grand Paris Express.

Le développement de mixité en zone logistique

Le Sénia, plateforme logistique de 120 hectares, se transforme en un territoire mixte et attractif. En 2018, l'EPA ORSA a acté la prise d'initiative d'une opération d'aménagement englobant 85 ha de la plaque, dont l'objectif est d'encadrer une mutation globale. Alors qu'il était initialement une annexe du MIN de Rungis, la zone s'est diversifiée au fil du temps et regroupe aujourd'hui diverses activités ne correspondant pas à son identité initiale et à sa vocation première. L'arrivée de la gare du Grand Paris Express, l'implantation de l'équipement métropolitain ainsi que les programmes de logements et de commerces vont diviser la surface de la zone d'activités logistiques du Sénia par deux⁸. Par ailleurs, la plaque logistique de la Sogaris va également connaître des transformations avec sa restructuration et sa densification. Un îlot mixte de logistique et d'activités commerciales et tertiaires est prévu, avec son lot de pavillons pour l'accueil de services : restauration, hôtels, équipements, crèche, toujours dans l'optique d'engager une mixité de la plateforme. ^[57]

La création de nouveaux logements

En plus du projet de logements sur la plaine de Montjean à Rungis, des projets de ZAC sont également en cours à Chevilly-Larue, à proximité de la future ligne 14 du GPE : ZAC du Triangle des Meunier,

ZAC Anatole-France, écoquartier des Portes d'Orly. Il est prévu la reconstruction de 224 logements⁹ ainsi que la requalification de la RD7 notamment par une façade tertiaire.

Nouveaux espaces publics pour le tertiaire

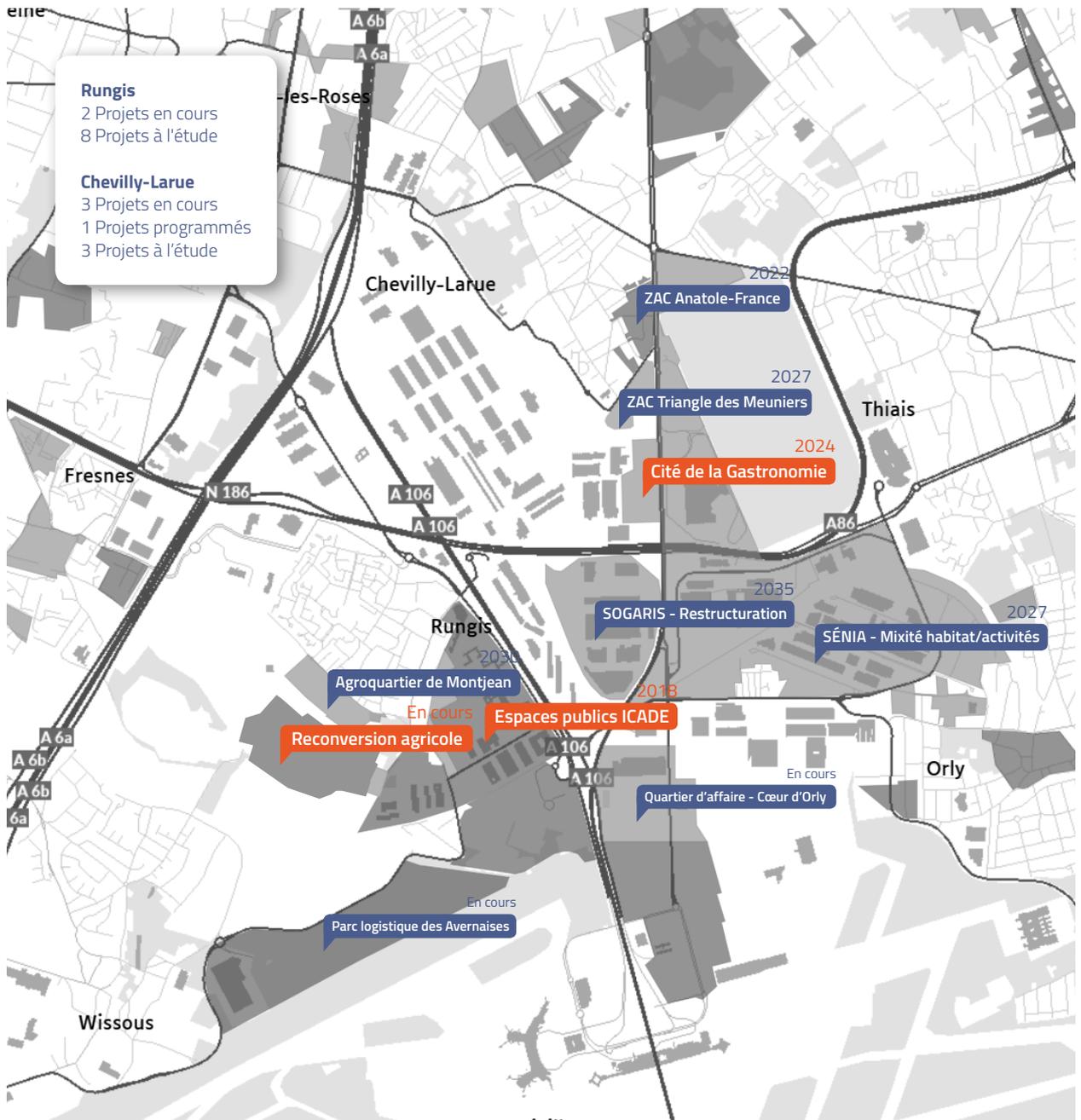
Devenant vieillissant et ne répondant plus aux attentes des salariés, une transition s'est opérée pour la plaque tertiaire du Parc ICADE Paris Orly-Rungis. La démarche s'est concrétisée en 2018 par la création de lieux diversifiés, structurés autour de services, avec une requalification des espaces publics : lieux pour l'événementiel, jardins partagés, parcours sportif. L'objectif était de rendre le parc tertiaire vivant avec de nouveaux lieux de vie pour les travailleurs.



Des espaces végétalisés moins contraints à l'ICADE

Depuis 2018, une place à la végétation spontanée est accordée dans le parc tertiaire

Ainsi, c'est une grande partie du territoire qui va connaître de nombreuses transformations, plaque par plaque, d'ici une dizaine d'années. L'accueil de nouveaux usagers, notamment des habitants, avec des besoins quotidiens distincts appuie l'urgence d'accompagner ces trajectoires et d'anticiper l'adaptation du territoire, notamment à travers le MIN et des infrastructures routières, dans une perspective cohérente, venant lier tous ces espaces en mutation.



^ Carte collaborative des projets d'aménagement en Île-de-France
wikimapPROJETS, 2019



Les tendances dans les pratiques

Quelques questionnements : quelles mutations des pratiques à venir ?

La mutation à venir ne s'opère pas uniquement sur les formes urbaines qui composent le territoire. De toute évidence, aborder l'avenir du territoire de Rungis, c'est également aborder le Grand Paris. Pour autant, il s'agit d'un site qui représente indéniablement le phénomène de mondialisation, et la mutation de celui-ci dépend également de nombreux facteurs externes beaucoup plus globaux. Dans ces changements à venir, le territoire de Rungis, ses zones d'activités, logistiques et ses autoroutes, devront trouver leur place.

L'avenir des infrastructures

La crise des mobilités

Le secteur des transports est la première source d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en France, avec près de 30 % des émissions totales. La route génère 95 % du CO2 des transports. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a posé un contexte favorable d'un changement d'échelle dans le développement de la mobilité bas-carbone ; elle désigne les collectivités comme actrices centrales dans la transition des mobilités¹⁰.

Depuis le début des années 2000, les modes de déplacements évoluent de façon accélérée induisant des routes asphyxiées sous des kilomètres de

bouchons en heures de pointe. Ainsi, l'acceptation de la voiture en milieu urbain se fait de plus en plus difficile et l'autoroute est perçue comme une accumulation de nuisances. À titre d'exemple, la mairie de L'Haÿ-les-Roses, commune accolée à Chevilly-Larue, a lancé une pétition pour abaisser la vitesse sur le tronçon d'autoroute qui traverse la ville dans l'objectif de réduire nuisances sonores et pollution. La commune demande à la préfecture du Val-de-Marne d'abaisser la vitesse sur ce tronçon d'autoroute : actuellement fixée à 90 km/h, la ville voudrait la voir passer à 70 km/h¹¹. Ainsi, si la vitesse des infrastructures routières est abaissée, auront-elles encore besoin de conserver des emprises aussi importantes ? Est-ce que les bretelles et autres nœuds autoroutiers seront toujours aussi vastes ?

Descente des mobilités individuelles

Le « tout voiture » des années 1960 est devenu obsolète et bascule aujourd'hui vers une politique de rencontre des différents modes doux, du piéton au tramway. On peut dès lors imaginer, dans les décennies qui vont suivre, l'intensification de la politique voulant diminuer massivement le trafic des voitures individuelles, bien souvent occupée par une seule personne : le conducteur. C'est déjà actuellement le cas aux portes de Paris intra-muros, avec la mise en place de vignettes ou de circulation alternée lors de pics de pollution la mise en place de péages urbains dans certaines villes, comme à Milan.

Et si demain, ces préconisations s'appliquaient aux portes du Grand Paris ? Les autoroutes ont dessiné un urbanisme de la voiture qui a dissocié le centre de Paris des nouveaux centres de la métropole. Pourtant, il est aujourd'hui indispensable, dans un contexte de métropolisation et d'équilibre, de concevoir l'avenir de la capitale en intégrant sa périphérie.

Par ailleurs, l'arrivée du Grand Paris Express sur le territoire de Rungis, anneau essentiel de la mobilité à la charnière des petites et grandes couronnes, sera l'une des réponses à la crise des mobilités que l'on connaît actuellement. Une étape de transformation est amorcée avec cette nouvelle offre en transport en commun, qui induira une redistribution des déplacements des Franciliens. Cependant, ce projet d'envergure n'apportera pas seul les alternatives indispensables à la voiture utilisée individuellement : le déploiement des mobilités douces doit également l'accompagner, où l'échelle du déplacement piéton - ou cycliste - devra être prise en compte.

Par ailleurs, l'émergence du télétravail et le bouleversement technologique en cours transformeront le monde du travail, notamment dans le domaine tertiaire, et les déplacements que cela induit ; nous laissant imaginer une fréquentation moindre des infrastructures, et ainsi dès maintenant, anticiper leur adaptation à ces futures tendances.

« 60% du trafic routier provient des flux domicile-travail et 75% des bouchons des autoroutes d'Île-de-France sont provoqués par les déplacements domicile-travail, qui sont aussi les déplacements les plus long.¹² »

L'avenir de la logistique

Sans prétendre résoudre les questions propres à la logistique urbaine, bien trop complexes, quelques pistes prospectives existent, nous aiguillant sur les tendances à venir dans ce domaine.

Les flux logistiques ont un impact considérable sur la congestion et la pollution en Île-de-France. Première région européenne sur le plan des plateformes logistiques, dont le MIN de Rungis en représente l'archétype, la métropole francilienne compte aujourd'hui plus de 16 millions de m² d'entrepôts¹³. Ce chiffre ne cesse de croître en raison de la concentration des flux logistiques en Île-de-France (comme d'autres méga-régions mondiales) et de l'augmentation forte des besoins en livraison de la zone dense. Ainsi, des idées de refontes de la logistique existent pourtant déjà :

- **Le desserrement logistique** avec le potentiel développement de la cyclologique à Paris et en première couronne.

- **Les nouvelles technologies** et la transition numérique comme le déploiement de l'e-commerce, qui va également redistribuer et optimiser les flux de la métropole du Grand Paris¹⁴,
- **Le retour en force du fret** : et si d'autres lignes ferroviaires que Paris-Perpignan se mettaient en place pour alimenter le MIN de Rungis ?
- **La logistique fluviale** : étant donné qu'une très grande infrastructure adaptée au transport de marchandises se trouve à proximité, la Seine, outre les transports de matériaux du bâtiment, pourquoi ne pas imaginer que d'autres types de marchandises pourraient être transportés sur le fleuve ?

Un exemple prospectif : l'avenir de l'autoroute A6

L'autoroute A6, infrastructure majeure qui dessert le territoire de Rungis, appartient à des échelles de temps et d'espace bien supérieures, qui nous dépassent totalement. Mais nous pouvons essayer d'envisager son avenir. Axe stratégique de la construction européenne, entre Europe du Sud et Europe du Nord, c'est une voie continentale, voire même une voie monde¹⁵. Les tendances nationales ou internationales à venir pourraient l'impacter directement. En effet, elle dessert :

- **L'aéroport d'Orly** : quel avenir pour le transport aérien et le tourisme ?
- **Le MIN de Rungis** : quelle logistique alimentaire et quels changements de consommation à venir ?
- **Le centre commercial Belle-Epine** : quel avenir pour la consommation de masse ?

De plus, l'entretien de telles infrastructures de mobilité demande beaucoup de moyens : avec quelles ressources et quels financements ?

Les infrastructures



L'avenir de la logistique urbaine et des mobilités individuelles

Actuellement, chaque jours :

90k à 150k
véhicules sur l'A86

Le réseau autoroutier de l'état en Île-de-France représente :

2,5% de la voirie

mais accueille :

27% du trafic !

Ouvrage « Les routes du futur du Grand Paris »

Bilan

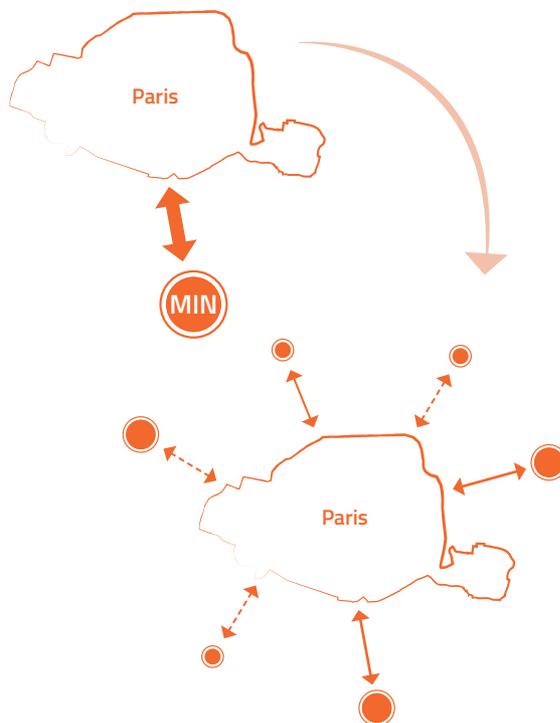
Malgré un avenir incertain, il est indéniable que les infrastructures routières seront directement impactées par d'émergence de nouvelles tendances dans les décennies à venir. Extrêmement dépendantes de paramètres beaucoup plus vastes, dépassant parfois leur propre fonction, la moindre crise, qu'elle soit économique, sociétale ou environnementale, viendront directement en modifier leurs activités, et ainsi leur forme.

« Villes et routes, routes et villes ne sont qu'un seul et même équipement de l'espace [...]. La ville est créatrice de routes et, en même temps, est créée par elle. » Fernand Braudel

La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II (1949), Paris, Amand Colin, 1966, p. 254.

Concentration logistique

Organisation actuelle avec un marché de gros centralisé.



Desserrement logistique

Et si, à l'avenir, plusieurs petits marchés de gros (en fonction des types de produits, de leur provenance, du réseau viaire, etc.) s'organisaient autour de Paris ?

L'avenir de l'équipement

Outre nos déplacements du quotidien, ou encore la logistique urbaine, la tendance alimentaire connaît également une évolution, dont l'activité du MIN de Rungis dépend, pouvant également participer à la transformation possible du site. Après le Grand Paris des mobilités, s'opère également le Grand Paris alimentaire.

L'approvisionnement alimentaire

L'activité du MIN de Rungis est en croissance constante, mais l'image du « ventre », d'un organe unique dédié à l'alimentation de la grande ville, n'est plus forcément adéquate au métabolisme de la métropole contemporain¹⁶. Si à l'époque de sa conception, le marché de gros était un modèle économique établi, le développement d'autres modèles comme ceux de la grande distribution, avec leurs propres systèmes d'acheminement, a créé un cadre concurrentiel plutôt qu'un écosystème intégré. Avec la grande distribution, les chaînes de type Métro, et l'émergence de la vente directe, la carte des lieux de distribution alimentaire actuels a ainsi plus l'aspect d'une constellation de « ventres » plus ou moins gros.

Les changements de modes de consommation

Actuellement, des changements dans les modes de consommation alimentaire sont constatés, avec une population toujours plus désireuse d'accéder à des marchandises de qualité, mais également locales et idéalement issues de l'agriculture biologique. De nouvelles pratiques se mettent en place : la vente directe, les AMAP (Association pour le maintien d'une

L'équipement



L'avenir de l'approvisionnement alimentaire

Les denrées alimentaires du MIN sont commercialisées à :



65%
en Île-de-France



25%
en province



10%
à l'export

Rapport d'activité, SEMMARIS, 2018

agriculture paysanne), des épiceries de producteurs, etc¹⁷. Ces nouveaux modes d'accès aux denrées alimentaires tendent à limiter les intermédiaires, qui eux passent par les marchés de gros. Ainsi, à l'avenir, aurons-nous toujours autant besoin de passer par le MIN de Rungis ? Est-ce que l'on aura toujours la nécessité d'y faire transiter autant de marchandises ?

Les changements dans les volontés politiques

Par ailleurs, des mutations s'opèrent également, en plus des consommateurs, auprès des décideurs avec des volontés politiques qui évoluent. En effet, le projet de reconversion agricole de la plaine de Montjean est l'un des signaux qui représentent une volonté de mutation dans la production agricole ainsi que dans le système alimentaire du Grand Paris. D'autres projets soulignent également cette tendance, comme par exemple, l'arrêt en novembre 2019 du projet controversé d'EuropaCity, initialement prévu pour 2027, afin de protéger des terres agricoles franciliennes¹⁸. Un mégacomplexe commercial et récréatif de 80 hectares qui devait s'implanter sur les terres agricoles du « Triangle de Gonesse », dans le Val-d'Oise. Autres facteurs potentiels : si toutes les villes de province mettent en place un Plan Alimentaire Territorial (PAT), quel avenir imaginer ? Depuis sa création en 2014, il s'agit d'une politique qui a pour objectif de relocaliser l'agriculture et l'alimentation en reconsidérant les pratiques de production et de consommation en fonction des spécificités alimentaires des territoires et en fédérant les acteurs locaux autour d'un projet d'alimentation commun et durable. Ainsi, d'ici une vingtaine d'années, nous pourrions envisager une demande beaucoup moins forte en demande d'approvisionnement alimentaire des villes en région auprès du MIN de Rungis.

Néanmoins, pour nuancer, il est important de rappeler que le MIN de Rungis restera une plateforme essentielle à l'échelle de Paris. La capitale dépend depuis des siècles d'apports extérieurs dans son approvisionnement alimentaire. Aujourd'hui, si le MIN de Rungis venait à arrêter toutes activités, Paris disposerait de 2 à 3 jours d'autonomie seulement¹⁹. Pour autant, celui-ci reste dépendant des paramètres externes : si on modifie des tendances tant dans les modes de consommation de la population que dans les volontés politiques de la région parisienne, comme des autres villes françaises, le marché et son activité en seront directement impactés. D'où la difficulté de concevoir son avenir ; pourtant, une anticipation est possible. Est-ce que l'on aura toujours besoin d'avoir un marché aussi étendu ? Avec autant d'infrastructures pour le desservir ?

Bilan

C'est ainsi que le territoire de Rungis, avec sa dimension tant logistique, économique, qu'alimentaire, vient concentrer de nombreux enjeux contemporains soulignant les limites de notre système actuel en termes d'urbanisme, de mobilité, d'écologie mais également alimentaire. Les changements de pratiques et l'émergence de politiques et de projets en faveur d'un développement urbain plus soutenable, impliquent des mutations à venir qui devraient indéniablement impacter les activités du territoire, tant dans les équipements que dans les infrastructures qui le composent. Quelles formes urbaines pourraient alors se dessiner ?

Hypothèses et postulat

Un rééquilibrage des activités

Au vu des tendances explicitées précédemment, nous pouvons projeter une potentielle descente de l'activité des infrastructures routières comme des équipements logistiques et alimentaires. Moins d'espaces pourraient alors être consommés par cette concentration d'activités sur le territoire, laissant envisager une organisation différente, en rupture avec l'urbanisme monofonctionnel actuel.

L'évolution des mobilités

L'évolution des façons de se déplacer est une question complexe, qui conjugue des paramètres multiples, à plusieurs échelles : métropolisation, évolution démographique, urgence climatique et de santé publique, nouveaux modes de transport, contraintes financières, nouveaux modèles de consommation et de logistique urbaine²⁰. Dans un contexte de resserrement de la ville, il est aujourd'hui nécessaire d'appréhender ces différents paramètres en anticipant et en accompagnant les déplacements quotidiens à venir, dont les modes se diversifient et nous font désormais combiner au quotidien route, rail, modes actifs et micromobilités et marche. Dans cet environnement multimodal, la route gagnerait sans doute à être mieux utilisée.

Optimisation et valorisation foncière

Entre échangeurs et bretelles d'autoroute et leurs nombreux espaces résiduels, l'optimisation du tracé des infrastructures routières, ou leur changement d'affectation, permettrait de libérer de l'espace et entrainerait une valorisation foncière des parcelles

concernées ou limitrophes. Grâce aux potentielles transformations et adaptations des autoroutes urbaines, des sites à fortes nuisances vont pouvoir être valorisés pour relier les quartiers divisés par ces infrastructures. Ce procédé peut également être imaginé pour les plaques d'activité, où leurs vastes emprises minéralisées pourraient également être repensées. On aboutirait à l'optimisation de certains espaces ou, au contraire, à leur rétrécissement, voire à leur disparition.

Une autre densification de la ville

Ce regain d'espaces libres au coeur du tissu urbain pourrait être propice au développement d'opérations immobilières, et ainsi une potentielle densification de la ville. Pour autant, est-ce que la densification de la ville par le bâti est une solution encore viable ? Ne faut-il pas cesser de chercher à accueillir toujours plus de citoyens en région parisienne ? d'artificialiser nos sols ?

« Je ne suis pas convaincue par l'idée qu'il faille densifier à outrance les villes. Je pense, en faisant ça, que l'on est en train de se déshumaniser. Que l'on ait une réflexion sur l'étalement urbain, ça je suis d'accord, mais je réinterroge complètement le modèle de la métropolisation. C'est-à-dire que, la métropole, c'est un concept qui a été inventé pour servir un certain modèle économique issu de la finance internationale, la globalisation. Il est possible d'imaginer un autre modèle de développement, qui soit respectueux de l'environnement et du cadre

de vie - humain en quelque sorte. Je ne suis pas sûr que l'on soit tous heureux à vivre dans des villes hyperdenses. Mon expérience me montre que ce n'est pas ce qu'attendent les gens, ce n'est pas agréable et il a aujourd'hui un réel besoin de rapport à la terre. »

Stéphanie Daumin, Maire de Chevilly-Larue

Rencontre du 22 novembre 2019

Mon postulat ne cherche pas à créer de nouvelles structures bâties (habitations, bureaux, etc.) avec l'espace dégagé par l'optimisation des voiries ou des plaques. Et si la densification de la ville se transformait en intensification ? À l'instar de la reconversion des friches ferroviaires, le retournement de la ville vers ces nouvelles emprises, notamment publiques, peut générer d'autres opportunités de développement. Il s'agit d'imaginer de nouveaux espaces : de potentiels espaces publics ou de renaturation, de continuités de mobilités douces ou écologiques, afin de valoriser la qualité de vie et l'anticipation des nouveaux usages qui pourraient se déployer sur le site. Pourquoi ne pas densifier par le déploiement du vivant ? de micromobilités ? de nouvelles mixités d'usages ? Les dépendances vertes, aujourd'hui mises de côté, peuvent être de véritables réserves foncières publiques ou de biodiversité. Une véritable chance de porosité, de renouveaux, pouvant répondre à certaines préoccupations qui se diffusent dans notre société, concernant l'avenir incertain de notre système urbain.

Ouvrir le temps, resserrer l'espace

En effet, à l'échelle mondiale, l'adoption de modes de vie non durables s'accélère et inquiète. La croissance de la population, notre consommation de ressources naturelles et énergétiques limitées, le développement économique et social, dépassent notre capacité à équilibrer nos impacts sur l'écosystème global. Pour Rosa (2010), « *l'expérience fondamentale, constitutive de la modernité, est celle d'une gigantesque accélération du monde et de la vie et, par conséquent, du flux de l'expérience individuelle.*²¹ » Paradoxalement, l'accélération des temporalités dans les sociétés contemporaines, paralyse nos villes, induisant pollution, congestion et surchauffe. Ce mouvement d'accélération est consubstantiel au progrès, au développement de notre société et à la concurrence entre les métropoles²². C a atteint ses limites avec des problèmes environnementaux majeurs avec pour conséquence le changement climatique, une réduction accélérée de la biodiversité, la pollution et la destruction d'environnements naturels. Mais également sanitaire, avec le bien-être des citoyens qui est fortement impacté. Aujourd'hui, les attentes et aspirations sanitaires s'élargissent toujours plus. Elles s'expriment à travers la recherche d'une meilleure qualité de vie, d'un confort du corps et de l'esprit et touche tous les aspects de la vie quotidienne où les espaces de nature deviennent de plus en plus désirés. Dans ce territoire programmé, le ralentissement de nos rythmes de vie, accompagné de l'instabilité du naturel, pourraient proposer de nouvelles dynamiques sociales et écologiques, et ainsi participer au rééquilibrage de l'écosystème urbain.

Notes

1. *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017*, Atelier parisien d'urbanisme, septembre 2017
2. *Places du Grand Paris – Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*, ouvrage issu d'une réflexion collective lancée par la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités, novembre 2019
3. *1,45 million d'habitants dans les quartiers de gare du Grand Paris Express*, Atelier parisien d'urbanisme, octobre 2019, page 4
4. Plaquette promotionnelle de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis, Syndicat Mixte Ouvert de la Cité de la gastronomie Paris-Rungis et de son quartier, mars 2018
5. *Projet d'aménagement « Montjean Est » - Réponses à l'avis de l'Autorité Environnementale*, étude d'impact réalisée par SCE Aménagement et environnement pour l'EPA ORSA, août 2019
6. *Agroparc de Montjean : projet exemplaire et respiration nécessaire pour la métropole*, ScopFair architectes pour Mediapart, 23 février 2018
7. *L'Agriculture, l'alimentation, la forêt et les sols face au défi du changement climatique*, Communication présentée au nom de la commission Agriculture, environnement et ruralité, dans le cadre de la préparation de la COP 21, CESER d'Île-de-France, Bernard Breton, 10 décembre 2015
8. *Le Sénia – Devenir d'un territoire logistique en moyenne couronne*, AREP Ville, Mastère AMUR de l'Ecole des Ponts, 11 décembre 2017
9. Cartographie interactive *Les projets d'aménagements en Île-de-France*, Institut Paris Région, 2019
10. *Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone : le rapport du Shift pour les collectivités*, The Shift Project, février 2020
11. *Val-de-Marne : et si la vitesse sur l'A6 était limitée à 70 km/h au niveau de L'Haÿ ?*, Le Parisien, Marion Ducrocq, 2 août 2019
12. Synthèse des travaux New Deal 2020-2050, *Les routes du futur du Grand Paris*, Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris, 2019
13. *Pacte pour une logistique métropolitaine*, Métropole du Grand Paris, 28 juin 2018
14. *Les routes du futur du Grand Paris*, Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2019
15. *Ibid.*
16. *Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris*, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012
17. *Consommation 2025 - Tendances et perspectives*, FranceAgriMer, Rencontres régionales céréalères, 24 janvier 2019
18. *Europa City : projet d'un autre temps ?*, Le Temps du débat d'Emmanuel Laurentin, France Culture, 8 octobre 2019
19. *Les ventres de Paris : Géographie de l'alimentation à Paris*, Guy Chemla, Conférence [en ligne, Canal-U], 29
20. *Les routes du futur du Grand Paris*, Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2019
21. *Aliénation et accélération*, Hartmut Rosa, La Découverte, 2010, trad. 2012
22. *Le Grand Paris : L'accélération du monde*, Alain Cluzet, Collection Archigraphy Poche, CH-Gollion : Editions Infolio, 2017

En bref

4 Une mutation qui s'opère

Ça bouge !

Les trajectoires d'aménagements sur le territoire de Rungis affirment des volontés politiques en faveur d'un urbanisme porteur d'une plus grande mixité, plus soutenable et soucieux du cadre de vie qu'il génère.

Le mastodonte du Grand Paris Express qui veut rompre avec la routine des routes congestionnées, une agriculture de proximité à deux pas du MIN de Rungis, l'arrivée d'une polarité culturelle et touristique avec une Cité de la Gastronomie, sont autant d'éléments révélateurs de l'arrivée de nouveaux usagers sur le territoire, avec des aspirations quotidiennes à une vie urbaine diversifiée et une expérience de la ville différente de celle proposée jusqu'ici.

Plaque par plaque, tout s'active sur le territoire. Ces projets à venir sont autant de leviers qui peuvent permettre de repenser les rapports entre le MIN et son environnement. Et si la plaque hermétique du MIN devenait également plus poreuse ? Quelle cohérence proposée face à tous ces changements ? Comment les accompagner ? Les pratiques du quotidien évoluent également. Quel avenir pour les infrastructures routières, ces tentacules asphaltés qui restent, qu'on entretient copieusement et qui coûtent cher ? Espaces de mobilités décarbonées, de sociabilisation ou de nature potentiels ?

Comment concilier toutes ces nouvelles activités, qu'elles soient économiques, issues de futurs lieux de vie, de nouvelles mobilités ou porteuses de biodiversité ? Le territoire de Rungis devient le terrain de recherche idéal pour la mutabilité des espaces logistiques. Quel paysage pourrait venir se dessiner ?



The background is a dark blue map with white lines representing streets and a winding river. Several dark grey silhouettes of buildings are scattered across the map. A large, light blue curved arrow points from the right side towards the left. A green dashed line with arrows starts from the bottom left and moves towards the top left. Another green solid line with arrows starts from the bottom right and moves towards the top right.

5

Un processus
de mutabilité du site

Un espace logistique en transition

Premières pistes pour une mutabilité du site

Repoussé en périphérie de Paris car son activité le rendait incompatible avec celle de la ville, le complexe fonctionnel du territoire de Rungis est aujourd’hui au cœur d’un tissu métropolitain habité et en pleine transformation. Restructuration des réseaux de mobilités qui renforce ses relations avec la métropole, programmes de logements et de nouveaux équipements, urgence écologique et de réchauffement climatique, nouvelles aspirations dans le quotidien des citadins ; sont autant de leviers qui appuient la nécessité d’une mutabilité profonde du territoire.

De la zone au lieu

Le territoire de Rungis, avec ses enclaves spécialisées, ses plaques hermétiques et ses fragments de nature, est en train de changer radicalement. Structure spatiale majeure de la métropole parisienne, les mutations à venir sur le territoire permettraient un véritable renouveau. Asservi à la métropole, créant un espace fortement spécialisé et difficile à habiter, c’est aujourd’hui une portion du territoire du Grand Paris en pleine transformation. Comment rendre vivant et vivable ce territoire très sectorisé et hostile ? Comment envisager la cohabitation entre lieux de vie et espaces d’activités et logistiques ? Il s’agit de proposer une vision d’équilibre entre espaces de vie du quotidien et espaces d’activités économiques. L’enjeu est de concevoir l’insertion urbaine du site à son contexte environnant, mais également son ancrage territorial à une macro-échelle.

Ouvrir sur la ville

En gagnant en rapidité, le territoire a perdu sa fonction de distribuer et d’organiser la vie quotidienne. Démesuré et replié sur lui-même, cet univers logistique participe à l’imaginaire métropolitain. Toutefois, il s’agit aujourd’hui d’inscrire davantage le territoire dans l’expérience de la ville et de sa pratique. Même si, par sa nature, le territoire de Rungis est voué à conserver une certaine fermeture, c’est l’occasion de remettre en discussion ses caractéristiques actuelles en imaginant son avenir comme un territoire logistique en transition, en questionnant son insertion dans son contexte géographique, écologique et urbain, soucieux du cadre de vie qu’il génère. Entre relations naturelles et artificielles, il paraît alors indispensable de penser à la connectivité et la perméabilité avec son socle, ses espaces potentiels de vie et son environnement. Perçu comme « hors-sol », il s’agit de révéler ce site logistique, de prime abord ordinaire, de le reterritorialiser et de démontrer son potentiel de mutabilité et de montée en urbanité. L’ouverture sur la ville doit prendre une grande place dans la réflexion.

Planifier la cohabitation

Les emprises des plaques sont souvent perçues négativement lorsqu’elles ne font qu’occuper le territoire sans lien avec l’espace environnant. Elles sont cependant porteuses d’emplois et d’activités indispensables au métabolisme métropolitain. Il

convient donc de composer avec elles. Comment imaginer des continuités entre infrastructures, vie humaine et milieux vivants ? Comment côtoyer un paysage économique à l'avenir ? L'enjeu est ainsi de concilier les activités du territoire : qu'elles soient économiques, issues des nouveaux lieux de vie, des mobilités ou encore lié au développement du vivant.

Vers un territoire vivant

Dans l'étude *Le Grand Paris, une ville poreuse et une métropole horizontale* (2013) de STUDIO_013 avec Bernardo Secchi et Paola Viganò : « Vivre un territoire ne signifie pas seulement habiter. Certes, nous habitons dans notre propre logement situé dans un morceau de territoire ; mais on arpente ses trottoirs, ses rues, ses places et autres lieux de sociabilité, on vit la ville et son territoire. Pour ces différentes pratiques, il faut conformer des lieux en espaces de vie, stables ou temporaires ». Ainsi, il s'agit de résoudre les conflits entre le territoire de la production et le territoire de la mobilité et de l'habitat et ne plus séparer les différentes fonctions de la ville : il faut relocaliser la vie.

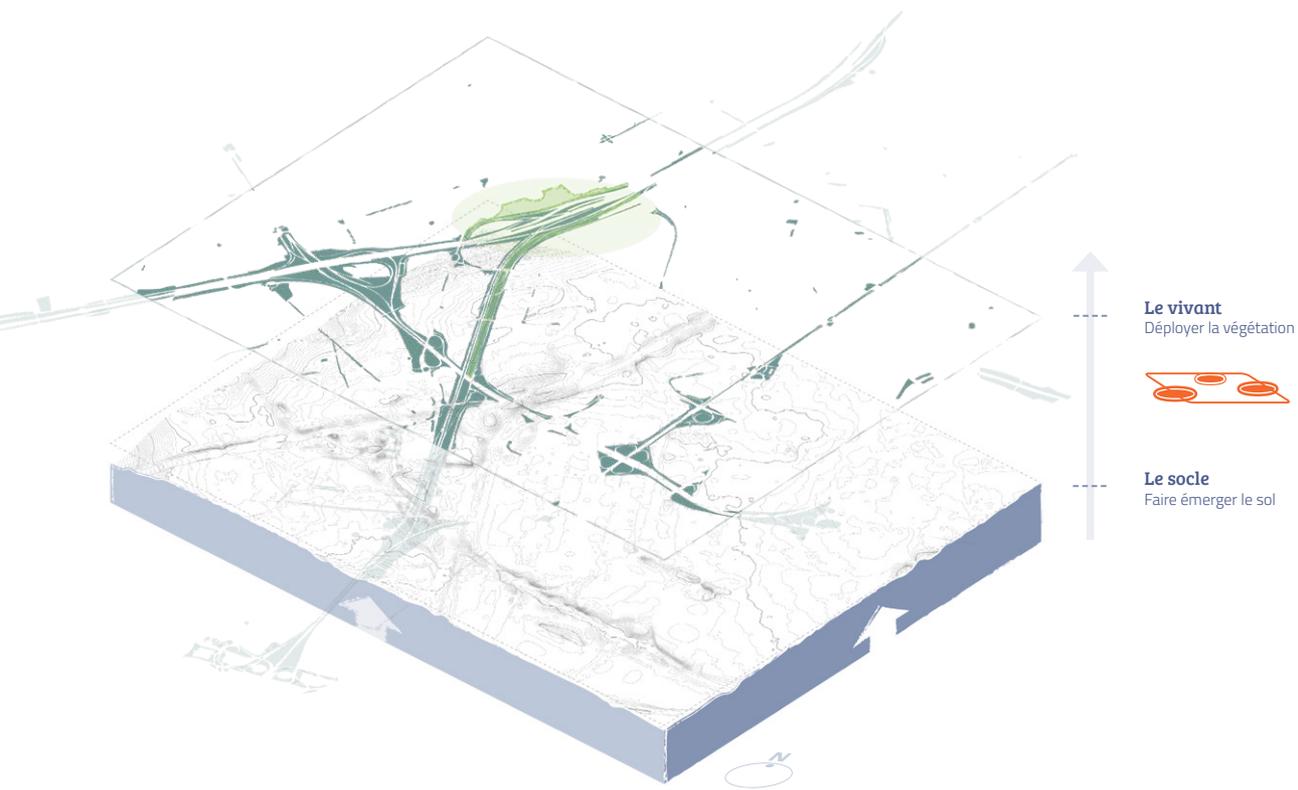
Face à l'urgence climatique et écologique, ainsi que l'incertitude grandissante vis-à-vis de notre futur, le projet de paysage inviterait à repenser la place du vivant non-humain, qui aurait un rôle majeur dans la capacité de mutabilité et d'adaptation du territoire. L'intention est de définir une nouvelle structure perméable et habitable, avec l'infiltration du tissu

existant par la stratégie de porosité, la mutation des franges et des interstices. Cela permettrait de redécouvrir la « ville invisible », qui est souvent marquée par une logique géographique et physique. C'est l'opportunité de reprendre les trames viaires, de redonner un sens au réseau, de redessiner l'uniformisation qu'a subie le sol. Ainsi, chaque cas doit être resitué dans son environnement ; et le sol, le vivant et les flux sont des outils sur lesquels s'appuyer et avec lesquels composer la transition.

« Le pôle d'Orly-Rungis nécessite des investissements importants, non seulement sur l'offre de transports publics, mais aussi sur l'espace public et le paysage : valoriser la géographie et créer des aménités, renforcé les liaisons de proximité, améliorer les services et le cadre de vie pour les habitants comme pour les salariés. »

Atelier Parisien d'Urbanisme, in *Enjeux : projets urbains et levier d'aménagement*, 2010

1



Un processus d'intentions

Recomposer une géographie

Comme nous l'avons vu précédemment, la problématique est complexe et ne saurait être traitée d'un seul bloc. C'est donc dans ce contexte que je propose de premières pistes, un processus d'intentions vers le projet de paysage, qui ne sauraient être autre que la porte d'entrée, l'ouverture d'une brèche vers une mécanique plus globale.

Une vie urbaine soutenable nécessite d'intégrer toute la complexité des milieux vivants. Ainsi, le geste conceptuel majeur du processus d'intentions est de faire émerger le sol du territoire, en valorisant ses timides caractéristiques naturelles : microtopographie, sol, hydrologie, végétation.

Le socle

Dans tous les espaces de creux, non-bâtis, ces micropayages de pleine-terre, le sol perméable devient alors la force à reconquérir et à valoriser sur le territoire. Cette intention viendrait dans un premier temps répondre aux enjeux écologiques d'un site qui impact le sol et le vivant en profondeur. La question de l'eau, notamment pluviale, pourra ainsi être abordée : de son ruissellement à son infiltration et son retour dans le cycle de l'eau. La pluie ne serait plus seulement une eau à évacuer, mais deviendrait une véritable entité naturelle avec laquelle composer le territoire, en faveur du développement du vivant.

Le vivant

Ces interstices de pleine-terre, semi-naturels, notamment de délaissés de voirie accueillent une

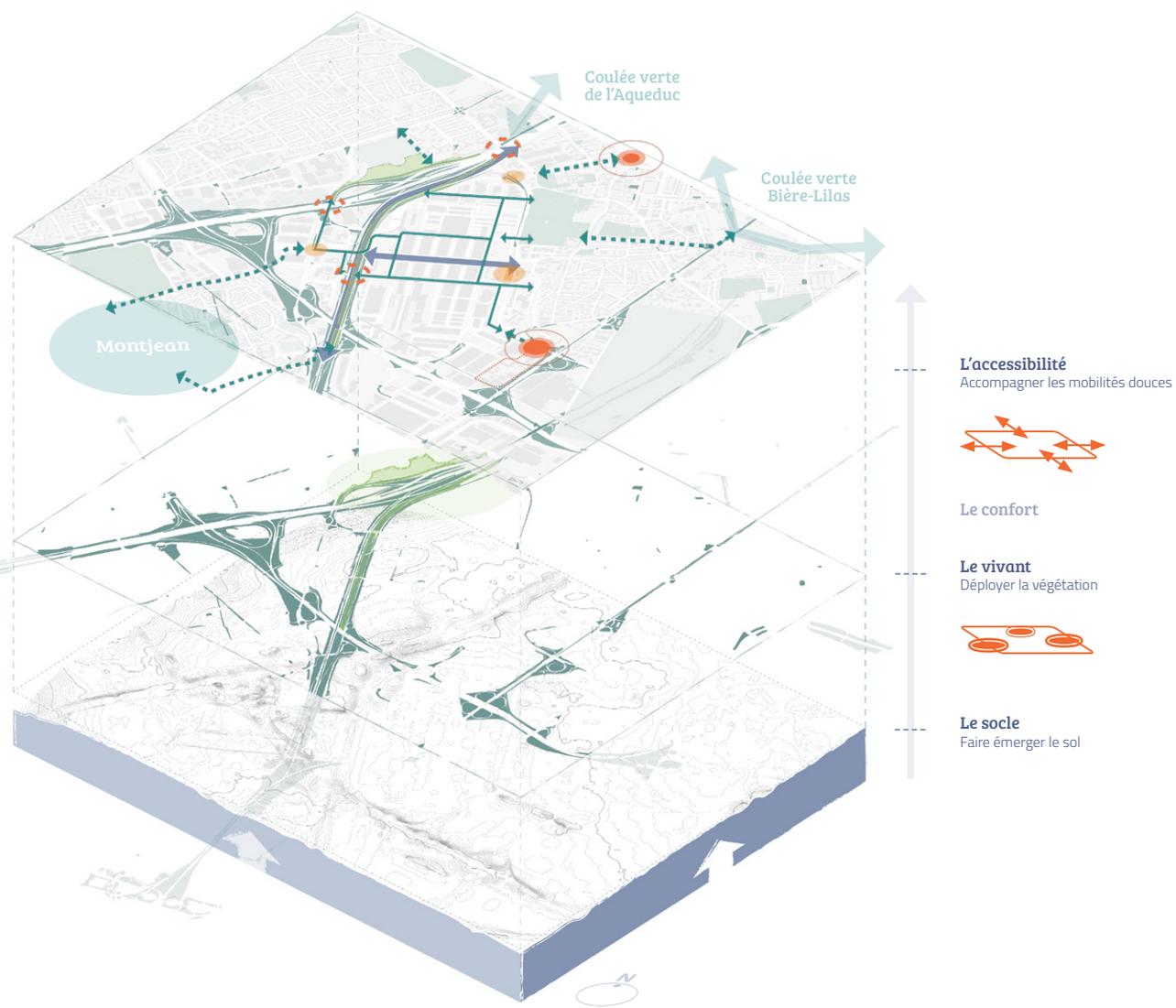
nature ordinaire, marqueur de l'existence d'entités vivantes sur le territoire. Ils forment des lieux potentiels de régénération urbaine à forte vocation écologique. Ces espaces seraient porteurs de microcontinuités écologiques, de libre circulation et d'installation de la faune et de la flore spontanée, au cœur d'un territoire aujourd'hui inerte. Il s'agit alors de révéler la végétation existante et de la déployer ; imaginer leur diffusion et leur infiltration sur les plaques d'activités, les infrastructures et autres espaces actuellement surminéralisés. Une nouvelle structure territoriale pourrait se redessiner en faveur d'une plus grande biodiversité urbaine. L'ingénierie écologique serait alors un des outils principaux pour repenser ce nouvel écosystème urbain.

Ensuite, à l'aide d'une réflexion complémentaire de conception-gestion, le rôle de ces interstices pourraient varier et aboutir à des espaces nouveaux sur le territoire :

Refuges et conservation : « désaménager » certaines parties du site en créant des espaces de transition laissés à la biodiversité, en autonomie avec leurs propres dynamiques écologiques.

Productifs : certains espaces de pleine-terre pourraient également être conduits par l'action des techniciens gestionnaires des espaces végétalisés, dans l'intention de générer de nouvelles ressources sur le territoire (*ex : système sylvicole en milieu urbain*).

Récréatifs : imaginer de nouveaux lieux de vie investis par les usagers du site, en accueillant un parc urbain et un réseau de mobilités douces.



Développer une mobilité à échelle humaine

À la suite du déploiement de ces espaces de nature, nous pouvons imaginer le retour d'un certain confort sur le territoire, tant pour le vivant que pour l'humain. L'infiltration du site par la restauration de milieux vivants et la réduction des emprises des infrastructures viendraient directement impacter notre perception des ambiances, initialement hostiles et dures. Ainsi, l'effet répulsif s'estompe, plus poreux, il est alors possible de concevoir un maillage de liaisons douces afin d'accompagner la mutation des mobilités urbaines à venir.

Le désenclavement du site par la « marchabilité »

Considérer l'environnement urbain comme milieu de vie, revient à reconcevoir l'espace à échelle humaine, en particulier sous l'œil du piéton et de sa mobilité. L'intention est de repenser l'espace de manière pointilliste à l'échelle locale, tel un urbanisme de couture, pouvant être désormais incorporé dans une approche globale de l'aménagement de l'espace urbain. La mobilité conditionne la forme urbaine et le développement de mobilités décarbonées deviendrait un outil de transformation du site de Rungis. La marche urbaine, ou autres mobilités plus lentes, seraient supports d'une nouvelle réorganisation de l'espace et un instrument privilégié pour une fabrique urbaine durable du territoire.

Un maillage de liaisons douces

De nouvelles continuités douces pourraient s'appuyer sur le réseau de continuités écologiques évoqué précédemment, et dessiner un maillage de micromobilités en lien avec le transport collectif. Elles permettraient la recomposition d'espaces

accessibles entre les franges des plaques, ou bien à terme, se dessiner au sein même des plaques, comme celle du MIN de Rungis.

Tout d'abord, deux axes majeurs de liaisons douces pourraient restructurer le site :

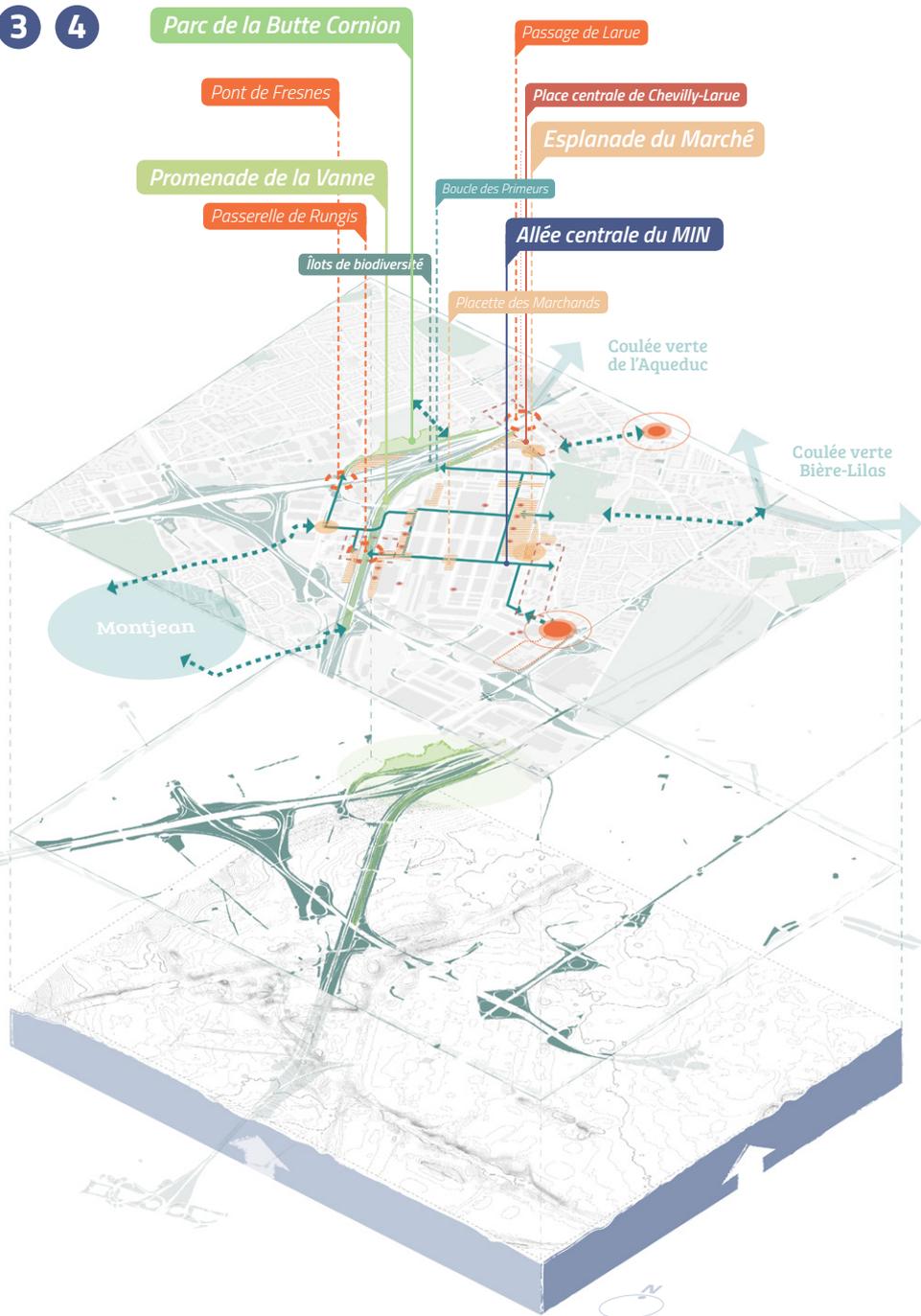
Une continuité Nord-Sud : la voie technique de l'Aqueduc de la Vanne, aujourd'hui fermée au public, deviendrait une véritable colonne vertébrale venant desservir toutes les plaques du territoire. Elle fait également le lien entre Chevilly-Larue et Rungis.

Une continuité Est-Ouest : Aujourd'hui considéré comme une frontière difficilement franchissable, la traversée du MIN de Rungis viendrait décroiser le marché et relier diverses polarités : accessibilité à la plaine de Montjean depuis la gare du GPE, véritable respiration dans la métropole ; et à la Cité de la Gastronomie, deux lieux qui sont intimement liés par la thématique alimentaire.

À la suite de ces deux axes structurants, un maillage de mobilités douces annexes pourrait alors se déployer, afin de participer à la perméabilité piétonne du site et ainsi accentuer sa relation avec les polarités environnantes.

Cette intégration de l'échelle humaine doit s'accompagner d'une nouvelle conception des franchissements des grandes infrastructures routières, voire leur décroisement progressif, avec la requalification de certaines voiries stratégiques comme celle de l'A6 ou de l'A106 : baisse de la vitesse, recalibrage de la chaussée, dégager du foncier pour la création d'espaces publics végétalisés ou d'îlots de refuge à la biodiversité.

3 4



- L'image
- Les lieux
Imaginer de nouveaux espaces
- La mutualisation
Investir l'activité
- L'accessibilité
Accompagner les mobilités douces
- Le confort
- Le vivant
Déployer la végétation
- Le socle
Faire émerger le sol

Une hybridation des usages

Une fois le territoire plus ouvert, confortable et accessible, il serait alors possible de l'investir. Pour cela, les espaces de pleine-terre et les continuités douces ne sont pas les seuls lieux potentiels. Des porosités plus généreuses pourraient s'articuler au maillage de nouvelles mobilités, au coeur même des plaques, afin de favoriser l'émergence d'une multifonctionnalité du site.

Les plaques, comme celle du MIN de Rungis, possèdent de nombreux espaces minéralisés mais vides, comme les vastes emprises de parkings ; elles pourraient également accueillir de nouveaux usages. Sur le marché, certaines de ces emprises se composent déjà d'espaces de vie (restaurants, services, commerces, etc.) et sont majoritairement situées sur les franges du site. En façade avec la ville, elles pourraient faciliter le dialogue avec l'extérieur.

Une mutualisation de l'espace

Certains espaces ouverts minéralisés, notamment situés en bordure du MIN, pourraient être requalifiés en espaces ouverts au public, favorisant l'hybridation des usages et des activités et venant reconsidérer spatialement la limite franche actuelle du site. Pour cela, nous pouvons composer de nouveaux espaces polyvalents, mutualisés et adaptés aux besoins des usagers du territoire. Ils viendraient accueillir de nouveaux usages ou en intensifier certains. Occuper et partager plus librement l'espace, le vivre et créer une nouvelle synergie en superposant les usages, en adéquation avec des temporalités du marché.

Ces nouveaux espaces ouverts seraient dans un premier temps, bénéficier aux nombreux travailleurs sur place. Pour autant, l'activité du marché étant extrêmement pendulaire, elle est majoritairement concentrée la nuit et la matinée. Ainsi, ces nouvelles

poches pourraient être consacrées, en différé, aux autres usagers extérieurs au site : travailleurs des parcs tertiaires environnants, habitants, visiteurs, etc. Les nouvelles attentes des usagers concernant leurs lieux de vie, plus collaboratifs et conviviaux, impose cette plus forte mixité fonctionnelle. Deux procédés de transformation peuvent s'opérer pour ces espaces ouverts minéralisés :

Adaptation : sur certains espaces indispensables au bon fonctionnement logistique du MIN, utiliser la surface minéralisée comme telle, mais l'occuper différemment, en partageant l'espace en fonction des temporalités des différentes activités (*ex : réfléchir à du mobilier urbain évolutif, une signalétique adaptée, etc.*)

Reconversion : sur certains espaces sous-fréquentés par l'activité logistique, procéder à une évolution vers un processus de désimperméabilisation des sols et de renaturation par le vivant.

Des espaces de vie du quotidien

En investissant l'activité par une articulation de continuités écologiques, douces et d'espaces publics, ces nouveaux lieux se mettent à prendre vie au quotidien et à exister : alors, nous pouvons imaginer les nommer.

De nouveaux espaces et usages investissent les lieux, venant modifier partiellement et temporairement la fonction du site, tandis que sa forme sera plus durablement transformée : déploiement du vivant, gestion de l'eau alternative, restructuration de certains espaces à l'échelle humaine. Plus résilient, ce territoire logistique assume sa transition et viendrait également proposer une alternative à notre image des zones d'activités. Territoire d'expérimentation, il pourrait devenir un déclencheur de mutations sur d'autres territoires logistiques.

Des intentions spatialisées

Recomposer une géographie



Espaces de pleine-terre à valoriser

- Restauration de milieux naturels en faveur de la biodiversité et de microcontinuités écologiques diversifiées (zones humides, boisées, prairie).
- Conception d'un programme de gestion des espaces végétalisés adaptés à chaque espace et leurs usages.



Zones de refuge potentielles

- Imaginer des espaces de refuges de biodiversité en canalisant les interventions humaines.
- Développer la nature spontanée et un ensauvagement progressif des secteurs dégradés.

Développer une mobilité à échelle humaine



Autoroutes et échangeurs majeurs à requalifier

Une conception des infrastructures adaptée aux nouvelles mobilités



Zones de franchissement à requalifier

Passages complexes de l'A6 et l'A106



Axes de liaison douces structurants

La voie de l'Aqueduc de la Vanne
La traversée du MIN de Rungis



Liaisons douces annexes à déployer



Liaisons douces vers l'extérieur

Rungis et Chevilly-Larue
Plaine de Montjean et Parc du Petit Leroy
Gares du GPE



Coulées vertes existantes à connecter

Une hybridation des usages



Espaces de nature ouverts au public

Création du parc Butte Cornion et de la Promenade de la Vanne



Espaces minéralisés à potentiel d'investissement

Les espaces ouverts de voiries surdimensionnées ou de parkings
Stratégie d'adaptation ou de reconversion



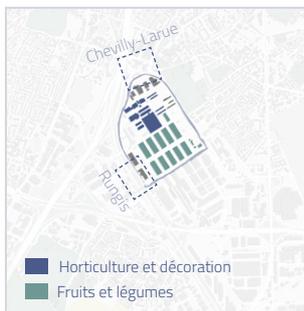
Les espaces de pleine-terre

Rôles de refuges et conservation, productifs ou récréatifs.



Les axes de liaisons douces structurants :

- une continuité Nord-Sud
- une continuité Est-Ouest



- Horticulture et décoration
- Fruits et légumes

Les polarités du territoire sur lesquelles s'appuyer

Les transports collectifs

- Gares du GPE, ligne 14
- TVM (BHNS)
- Tram T7

Les lieux de vie

- 1 Centralité de Chevilly-Larue
Espace central avec de nombreux équipements publics : mairie, poste, collège, conservatoire de musique et de danse, théâtre, salle des fêtes.
 - 2 Centralité de Rungis
La zone Delta et ses bureaux, ses nombreux hôtels et chaînes de restaurants, la vie nocturne du Loft Metropolis.
- Cité de la Gastronomie
 - Restaurants du MIN

Le Nord du MIN :

- secteur aux pavillons les moins sensibles en termes de sécurité sanitaire alimentaire. L'espace pourrait alors être plus facilement infiltré et investi.
- à proximité des centralités des communes de Rungis et Chevilly-Larue, où des points d'articulation entre la plaque et l'extérieur pourraient se dessiner.



Coulée verte de l'Aqueduc

Gare GPE - Ligne 14
Chevilly Trois-Communes

Coulée verte
Bière-Lilas

Parc de la Butte Cornion

Parc Petit-le-Roy

Parc municipal
des Sports

Gare routière
Marché de Rungis

Allée centrale du MIN

Gare GPE - ligne 14
MIN - Porte de Thiais

Promenade de la Vanne

Plaine de Montjean

0m 250 500 1km





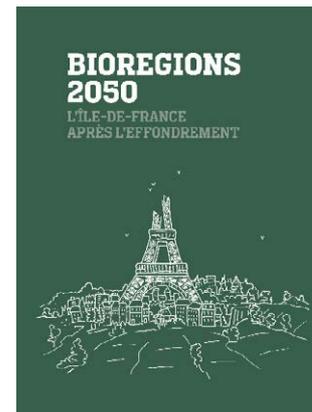


À l'aide de cette photographie aérienne et du précédent processus d'intentions, nous pouvons relever l'intérêt que portera la phase à venir de projet sur les thématiques des autoroutes, des plaques et de leur potentiel « désaménagement » : recalibrage des infrastructures, désimperméabilisation des sols, procédés d'ensauvagement et de déploiement du vivant ; ainsi qu'une stratégie d'investissement et de mutualisation des espaces ouverts. Quelques références à suivre viennent souligner cette perspective de projet.

0 500m



Inspirations et références



Entre scénarios 2050, transformation ou disparition des voies express, appel à idées sur le futur des zones d'activités et des autoroutes, projets de paysage et site d'expérimentation, plusieurs travaux inspirent ma démarche de réflexion sur le potentiel de mutabilité du territoire de Rungis. En voici quelques exemples.

Ces références exposent une volonté généralisée d'adapter nos villes aux nouveaux enjeux contemporains : décloisonnement et accessibilité des quartiers, meilleure qualité de vie au quotidien, capacité d'adaptation aux changements climatiques, cohabitation et multifonctionnalité du milieu urbain, avec un retour à l'échelle du piéton, des mobilités ralenties et d'une réelle place accordée au vivant afin de répondre à la crise de la biodiversité. De nombreuses études et projets émergent en ce sens pouvant aider à anticiper l'avenir du territoire de Rungis et former des éléments de réponse à son adaptation et sa mutabilité à venir.

Bioregions 2050, Institut Momentum, Forum Vies Mobiles, 2019

L'institut Momentum a élaboré un scénario visant à imaginer une Île-de-France sans voitures à l'horizon 2050. À la suite de l'effondrement économique et des effets du dérèglement climatique devenus dévastateurs, surgit une interruption erratique des flux de la mondialisation. La fin des moteurs thermiques, liée à la pénurie de pétrole et à des décisions politiques, a induit une atmosphère nouvelle. À la suite de ce bouleversement, c'est toute l'organisation de la région parisienne qui a dû être restructurée pour une résilience totale. La carte des activités a été redessinée et la capacité d'autoproduction renforcée ; le tissu des bassins de vie s'est profondément relocalisé. La vie quotidienne est totalement inscrite dans de proximité et l'échelle humaine a repris le dessus. Diminution drastique des emplois tertiaires, des jardins partagés Porte de Saint-Cloud, les pistes d'Orly transformée en pâturage, les hypermarchés ont disparu. Le périurbain a été couvert de végétation et transpercé de radiales cyclistes et pédestres qui conduisent aux communes limitrophes. Cette étude, mêlant dystopie et utopie, nous donne à réfléchir sur notre système actuel où la mobilité carbonée est au cœur de notre fonctionnement. Pourtant, maintenant bien documenté, cette manière d'organiser la vie, notamment autour de la voiture, pose des problèmes de santé publique, consomme et dégrade une part importante de l'espace, qu'il soit urbain ou rural et, et participe grandement aux phénomènes de changement climatique. Ce document d'anticipation expose l'extrême dépendance de l'Île-de-France à un système de production et de distribution lui-même de plus en plus mondialisé et en interroge ses limites. Dans ce cas, il est imaginé le pire, avec une prise de conscience qui tarde à se concrétiser dans les politiques publiques, où des territoires comme celui de Rungis, en seraient les premiers impactés. Ce récit fait réagir et nous pousse à anticiper notre transition nécessaire vers des modes de vie plus désirés et plus soutenables.

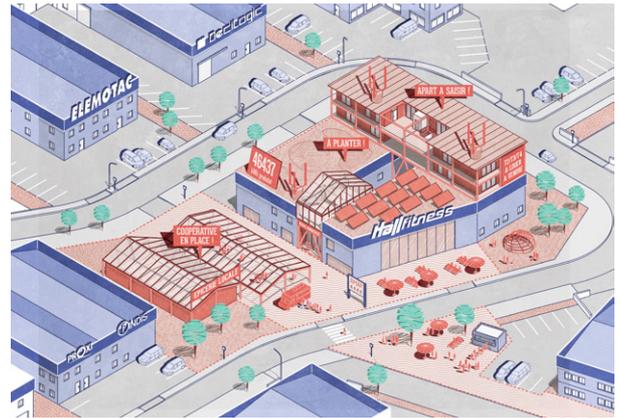


Un nouveau regard sur les Zones d'Activités Économiques (ZAE), Collectif Point Virgule, 2016

L'équipe du collectif Point Virgule a imaginé divers pistes prospectives sur l'avenir des zones d'activités afin de lutter contre leur monofonctionnalité et leur sous-occupation :

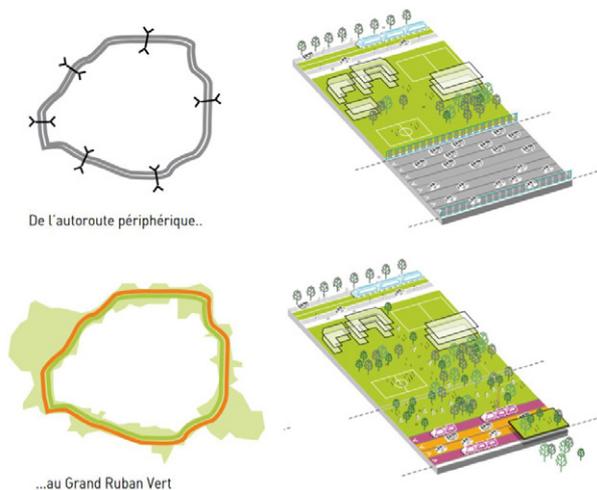
- _ Densification par des projets de logements ou tertiaires, notamment à l'interface avec la ville.
- _ Considérer les ZAE comme un héritage, un lieux de mémoire collective où leur éléments bâtis comme partie intégrante du patrimoine urbain, au même titre que la patrimonialisation des grands ensembles (ballade urbaine, parcours thématiques, promouvoir et réinventer ces espaces par l'art et la culture, exposition) avec des acteurs locaux : Office du Tourisme, CAUE, associations culturelles.
- _ Ouverture sur la ville : espace de liberté pour tous, pas seulement les entreprises, mais également les riverains en favorisant le rôle des habitants dans la transformation des lieux (ateliers participatifs, sensibilisation).
- _ Adaptation dans le temps : évolutivité des espaces ouverts, capacité de leur transformation dans le temps, lieux modulables et flexibles en fonction des pics d'activités.
- _ Lieux de bien-être : les activités sportives support d'animation territoriale et d'investissement des ZAE.
- _ Support de développement local : favoriser l'installation de l'artisanat, mutualisation des lieux et de la logistique et du traitement des déchets, production d'énergie.
- _ Acteur de l'indépendance alimentaire : espaces productifs, cultiver la zone d'activités, agriculture urbaine.

Les pistes proposées dans cette étude nous permettent d'imaginer l'ensemble des acteurs qui pourraient être concernés par la mutabilité du territoire et ouvrent des perspectives sur d'autres activités et usages possibles en zones d'activités.



La Fourmière, Studio Héno, Europan 14 : Villes productives, 2018

Le Studio Héno soulève l'enjeu de déconstruire les modèles obsolètes des zones d'activités : l'hypermarché, la boîte à chaussures et la rue de desserte ; pour trouver leur place dans une ville résiliente mais aussi dans l'imaginaire collectif, où elles sont décriées. La réflexion s'appuie sur un constat plus général qui est celui des limites écologiques et sociales de l'étalement urbain, et de la mise en distance systématique entre les zones résidentielles et les bassins d'emploi : l'espace travaillé devrait plus facilement se mêler à l'espace habité. Ainsi, dans une logique de conciliation des lieux de travail et lieux de vie, le projet traite de la capacité des zones d'activités à se construire sur elles-mêmes, pour faire émerger des nouvelles formes urbaines (et humaines). Le site étudié est la zone commerciale Gramont à Toulouse, où se trouve le terminus du métro A, impliquant une relation directe avec la ville-centre. Cette zone n'est donc pas péri-urbaine, mais centrale et deviendra à terme un quartier de ville. Cette situation est similaire à celle du territoire de Rungis. La Fourmière propose une logique de densification et d'intensification de la zone en conciliant l'accueil des citoyens, des activités et des mobilités dans une garantie équitable de qualité de vie. L'idée est de profiter de l'attractivité des grosses enseignes en y associant progressivement des activités à dimension locale, et préparer un cadre propice à l'installation de nouveaux résidents, engagée dans un processus d'évolution permanente. À l'échelle de la métropole, le projet souhaite donner de la cohérence à un urbanisme décousu. Pour l'équipe, que la mixité soit fonctionnelle est un plus, mais la ville doit surtout retrouver une mixité des échelles, permise et soutenue par les pouvoirs publics. Pour combattre les enclaves, il est proposé de restructurer les déplacements et le site par des occupations temporaires compatibles avec l'activité, la déconstruction de certaines façades et l'installation de constructions légères. Ce sont alors des hybridations pérennes qui viennent envahir la zone, participant à sa transformation en un véritable quartier.



Du périphérique à l'espace public, un ruban vert pour le Grand Paris, New Deal, 2019

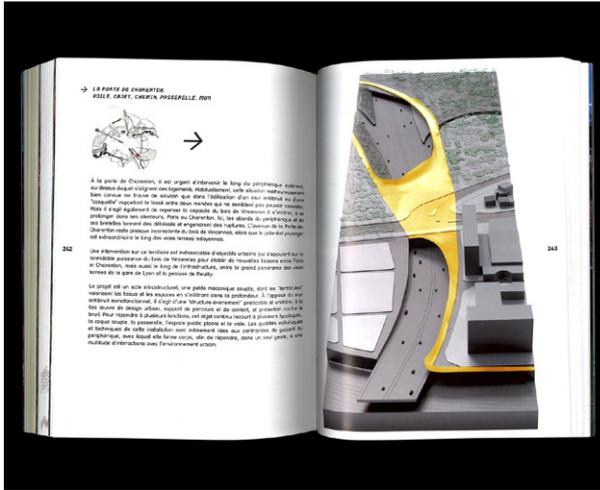
Le projet New Deal propose de transformer les voiries des grandes voies rapides franciliennes, afin de lutter contre les problèmes de congestion, de pollution et de bruit. Il est proposé d'abaisser très significativement le trafic et de repenser les relations avec les quartiers riverains. En abaissant la vitesse, il serait alors envisageable de réduire la largeur des routes. À titre d'exemple, le trafic d'A6a et A6b pourrait être concentré sur un seul axe à 2x2 voies d'ici 2050, en abaissant la vitesse à 70km/h. C'est également le cas pour l'A86. Il serait alors possible de reconcevoir les voies pour qu'elles puissent offrir des services de transport collectif (cars, navettes express) et partagés (covoiturage), à haut niveau de service, exploités en synergie avec les modes de transport collectif classique (RER, GPE, etc.)

Le projet a notamment été expérimenté sur le Boulevard Périphérique parisien, en le transformant en boulevard bordé de parc renommé le « Ruban vert », avec une baisse de la vitesse à 50 km/h. La stratégie consiste à récupérer progressivement les 3 ou 4 voies du périphérique intérieur pour les renouveler en une grande promenade de mobilités douces. Le long du BP, elle viendrait desservir le système un chapelet de parcs, jardins, terrains sportifs, alignements d'arbres, tous très arborés, formant une ceinture verte entre quartier et voirie. Ainsi, d'ici 2050, le projet New Deal permettrait une réduction du trafic et une baisse des émissions de CO2 de 50% avec une répartition 50% voirie et 50% surfaces désimperméabilisées. L'équipe présente le « Ruban vert » comme une irrigation de Paris et ses environs, où le BP serait ainsi perçu comme une interface et non comme une frontière.

La Voie est Libre, une initiative citoyenne face à l'A186, Montreuil

Depuis 2009, La Voie est Libre est un événement annuel citoyen qui proposait l'occupation d'une bretelle de l'A186 par les associations locales, qui traverse le quartier des Murs-à-Pêches, au pied de Mozinor, à Montreuil (93). Durant l'évènement, un tronçon de l'autoroute était fermé aux véhicules motorisés pour laisser place à la marche, aux jeux, au sport et toutes autres activités décarbonnées. Empruntée par 13 000 véhicules chaque jour, l'autoroute était perçue comme une cicatrice dans la ville, avec son lot de nuisances. Après 30 ans de négociations, la mairie a enfin obtenu la fermeture de l'autoroute sur 2 kilomètres. En octobre 2019, les travaux ont débuté à transformer en boulevard urbain paysager, et qui accueillera le tramway T1 d'ici à 2023. « C'est le fruit d'une longue bataille contre une balafre de béton désuète et qui ne correspond plus aux mobilités actuelles. Il a vraiment fallu que les citoyens se mobilisent car le service autoroutier est encore très sacralisé en Île-de-France. Cela va changer le quotidien des Montreuillois. », résume-t-on à la mairie de Montreuil. Ce projet démontre la capacité avec de réelles volontés citoyennes et politiques, à amorcer la transformation de nos espaces de voirie en milieu urbain.





No Limit. Étude prospective de l'insertion urbaine du périphérique de Paris, Agence TVK, Paris, éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2008

Dans l'ouvrage *No Limit*, l'agence TVK offre un nouveau regard sur le boulevard périphérique et projette de possibles transformations en travaillant à la fois sur, sous et contre l'infrastructure. L'équipe propose l'insertion du BP en renversant sa lecture d'infrastructure annulaire, en une lecture par tronçon, qui associe les caractéristiques infrastructurelles du boulevard - en tranchée, à niveau, en viaduc - et les spécificités de chaque quartier traversé. Une fois de plus ici, le boulevard périphérique n'est plus vu comme un obstacle, mais devient un atout pour accompagner des transformations urbaines, visant à effacer la frontière physique et administrative des quartiers, notamment avec des dalles de couverture, reconverties en espaces publics. Ainsi, la couverture des autoroutes peut s'avérer être réponse potentielle aux franchissements complexes de certaines voies autoroutières, tout en générant une surface d'accueil importante à l'aménagement d'espaces publics. C'est une solution qui peut être envisagée uniquement si l'abaissement et le recalibrage des voies de circulation ne s'avèrent pas possibles. En effet, cette solution est à nuancer et à limiter : elle reste très demandeuse en moyens techniques coûteux et est gourmande en matériaux.



Renaturation de l'ancienne route départementale, Parc écologique de Saint Jacques, Bruel del Mar

Niché dans le vallon du Blosne, face au nouveau quartier de la Morinais, ce territoire de 40 hectares devient le parc écologique de Saint-Jacques-de-la-Landes (35) grâce à la richesse de ses milieux humides et la mémoire des pratiques agricoles. La route du Pâtis des Couasnes, ancienne départementale, devient une promenade et mène vers un nouvel espace récréatif : « le pôle de glisse ». Les blocs de concassé d'enrobé constituent des pièges à graines, futurs foyers de développement d'une végétation pionnière. Ce type de « désaménagement », simple à mettre en place, pourrait être appliqué sur les espaces minéralisés du territoire avec un potentiel de désimperméabilisation. La dynamique naturelle permettrait un ensauvagement progressif de ces zones et faciliter l'infiltration de l'eau. Ce projet montre également le potentiel d'investissement d'une ancienne voirie par d'autres activités du quotidien.



La forêt linéaire, Agence TER et Arpentère, 2004-2014, Porte de la Villette, Paris Nord-Est

Ce projet est issu de la nécessité d'un aménagement de qualité, de part et d'autre du périphérique, afin de relier Paris et les communes riveraines. Dans le but de faire coexister cette voie rapide avec les espaces à vivre avoisinants, les paysagistes de l'agence TER et Arpentère décident d'installer une « forêt linéaire » sur ses bords. Il s'agit d'un cordon arboré, créé sur les délaissées de part et d'autre de l'axe autoroutier, dans l'optique d'une meilleure insertion urbaine de l'infrastructure. Il représente 24 hectares, dont 4 compris dans le périmètre de la ZAC Claude Bernard. En effet la forêt linéaire est également un aménagement stratégique pour protéger les habitants des nuisances du boulevard périphérique et donc rendre habitable ce site de l'ancien hôpital Claude Bernard. Ce projet comprend plusieurs enjeux de taille : créer un corridor écologique, installer une zone naturelle, assurer une gestion alternative des eaux de pluie, déployer une structure territoriale d'espaces publics et offrir de nouveaux espaces praticables aux parisiens. La forêt linéaire accueille une noue, qui reçoit les eaux pluviales collectées sur les îlots riverains et d'une promenade cyclable entre la porte d'Aubervilliers et le canal Saint-Denis. Elle marque la limite entre une partie restée sauvage inaccessible et une partie jardinée ouverte aux promeneurs. Aménagée comme un espace qui se veut être calme et confortable, elle induit un contraste au mouvement frénétique du périphérique et devient un véritable éloge de la lenteur. Le projet de la forêt linéaire montre, une fois de plus, l'importance des réflexions portées sur l'avenir et la transformation du boulevard périphérique parisien. À l'heure du Grand Paris, ce type d'intervention - gestion écologique de l'eau, accès à la nature, milieux vivants - pourrait être étendu aux infrastructures autoroutières de la métropole. Entre l'A6, l'A86 et l'A106, le territoire de Rungis serait alors le territoire d'expérimentation idéal.

Transformation de l'A35 en boulevard urbain, Agence TER, en cours, Strasbourg

Involontairement, voici un second projet conçu par l'agence TER ; missionné cette fois-ci par l'Eurométropole de Strasbourg pour réfléchir au futur de l'A35, une autoroute qui dessert l'ensemble de la ville. Au départ, il était question de démonter totalement l'A35 : ce chantier représenterait 600 millions d'euros. L'hypothèse fut rapidement écartée pour privilégier l'adaptation de l'autoroute, plutôt que sa disparition totale. Avec l'apaisement de la circulation, via les réductions de trafic et l'abaissement de la vitesse à 50 km/h, l'équipe a ainsi imaginé démonter uniquement les échangeurs pour les remplacer par des carrefours. Avec l'espace dégagé, il est question de planter plus de 85 000 arbres en l'espace de 15 ans. Plusieurs délaissés seraient transformés en parc ou leur aspect naturel accentué. Cette initiative de la part de l'Eurométropole de Strasbourg reste à nuancer. Elle n'a été possible qu'en créant le Grand Contournement Ouest (GCO) ; un projet de construction d'autoroute de contournement de Strasbourg, actuellement en chantier et mis en service d'ici 2021. Ce projet fut largement critiqué : certes, il réduit le nombre de véhicules sur l'A35 et l'impact direct du trafic sur Strasbourg, mais l'arrivée du GCO vient artificialiser plusieurs hectares de la plaine agricole à proximité. Toutefois, cette étude révèle le potentiel d'espaces ouverts que peut dégager le démontage d'un échangeur et la capacité de transformation d'une infrastructure, sans engager sa destruction totale - et qui a mobilisé de nombreux moyens pour la bâtir.





Les Monts Gardés, site expérimental pour un paysage agroforestier, Agnès Sourisseau

Le site des Monts Gardés est un lieu-dit situé à 25 km à l'Est de Paris. La création de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse (LGV), a transformé ces terrains agricoles en un vaste délaissé de 35 hectares. Les sols agricoles ont été fortement dégradés suite, d'une part, à la création de fouilles archéologiques préalables et au chantier de la LGV. Agnès Sourisseau, paysagiste, est missionnée par la SNCF au début des années 2000 pour l'aménagement des dépendances vertes du secteur. Habituellement, les méthodes de verdissement de ces espaces sont le plus souvent héritières de méthodes horticoles énergivores, consommatrices d'intrants et peu enclines à la promotion des milieux vivants. Ainsi, afin d'imaginer d'autres alternatives aux procédés de végétalisation, un programme de recherche financé par le Réseau ferré de France est mis en place, pour développer une approche plus écologique, avec des techniques de boisement limitant les intrants et favorables à la restauration des milieux dégradés. Trois techniques sont testés, notamment avec des scientifiques de l'INRA de Nancy : paillages biodégradables, semis directs de ligneux et systèmes linéaires de pièges à graines pour réaliser des haies de plantation. Bilan : le site a été aménagé pour un coût 4,5 fois inférieur au coût classique des aménagements des dépendances vertes ferroviaires utilisant des techniques traditionnelles. Ce travail expérimental avec la végétation pourrait être imaginé sur certains espaces résiduels des autoroutes du territoire de Rungis. Un travail similaire, où conception et gestion sont intimement liées pour la bonne réalisation du projet, induirait une nouvelle alliance entre les disciplines : botanistes, écologues, naturalistes. Un acteur du territoire de Rungis deviendrait également central : la DiRIF, le gestionnaire des routes et de leurs dépendances vertes qui viendrait conduire l'expérimentation dans le temps, accompagné d'autres corps de métier pour le suivi.

Cultiver la ville, habiter la zone d'activités, Collectif Carlos, European 14 : Villes productives, 2018

Comment transformer un territoire exploité en un territoire cultivé et habité ? Le collectif Carlos propose une méthode pour faciliter la réappropriation d'une zone d'activités périphérique à Amiens, qui éprouve aujourd'hui les limites d'un modèle de production globalisé et déterritorialisé. Ce projet propose de composer avec l'existant et les dynamiques en présence. Dans cette logique, les aménageurs deviennent des jardiniers et cette attitude amène le concepteur à ne pas agir en expert planificateur, mais en observateur et en médiateur. Le projet propose de renverser les logiques de production fondées sur les seules lois du marché. Au lieu d'importer de nouvelles activités, il s'agit de partir des ressources en place (espace, matière, matériaux, des acteurs et des initiatives locales) et de favoriser leur mise en relation. La construction du projet est jalonnée par des temps de concertation et d'expérimentation sur le terrain : c'est un laboratoire de recherche vivant. En s'inspirant du ver de terre, l'équipe propose de repenser la ville productive en partant des sols. Véritable ingénieur des sols, il transforme son environnement et soutient les processus biologiques, chimiques et physiques du sol et indirectement des villes. Oubliés sous les revêtements urbains, les sols des villes sont aujourd'hui réduits à une fonction de support physique. Ils jouent pourtant un rôle fondamental en tant que milieux de vie, producteurs de biomasse et régulateurs hydriques et climatiques. Au sein du projet, les actions empruntées au lombric sont simples : perforer, infiltrer, relier, redimensionner, diversifier et cultiver. Ainsi, ce projet invite à dépasser les logiques d'aménagement purement technique, ou administratives qui fragmentent les villes. Il propose de partir des conditions du terrain et de ses ressources. Une démarche qui relève l'importance du sol comme outil de projet et de transformation de l'espace, notamment en territoire minéralisé comme les zones d'activités.



Conclusion

Une résonance à l'échelle de la métropole

Les sociétés traditionnelles étaient fortement conditionnées par les contraintes géographiques, par les distances à parcourir : lenteur des moyens de transport, obstacles physiques imposés par la nature, mobilité réduite et peu recherchée, attachement à des lieux dont il était difficile de s'affranchir, etc. Le rapport à l'espace, prépondérant, y structurait le rapport au temps. La société moderne et sa logique fonctionnelle sont venues réorganiser les territoires, comme celui de Rungis, en machines logistiques. Véritable outil pour la création de la ville et vecteurs de progrès, ce procédé de planification a été générateur de développement économique et urbain. Néanmoins, avec l'accélération du monde, c'est tout un équilibre qui a été modifié, s'exprimant de plus en plus à travers à la rapidité et faisant abstraction du socle géographique et naturel. Cette manière de concevoir l'espace urbain, décontextualisé et sectorisée, marque profondément les paysages par une artificialisation des sols évidente et se heurte aujourd'hui à une obsolescence certaine.

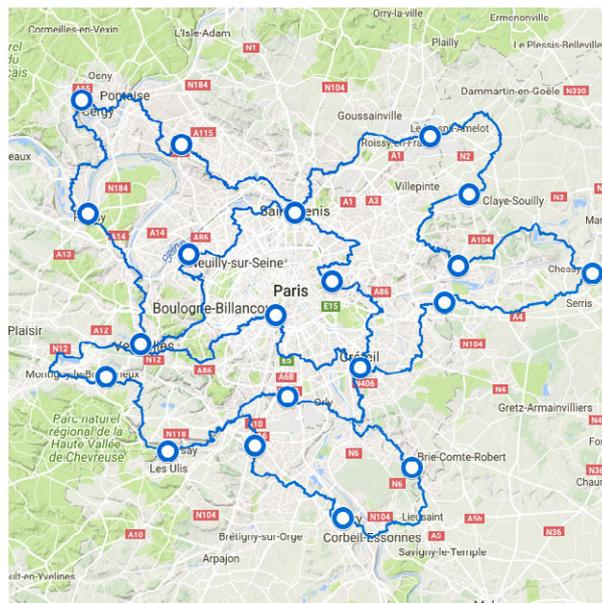
L'urgence écologique et climatique à laquelle nous sommes soumis, rend nos milieux urbains particulièrement sensibles et il devient indispensable de recomposer un écosystème urbain durable et adapté. Aujourd'hui, des mutations s'opèrent, caractérisées par des préoccupations à l'égard de l'environnement, d'accès à la ville et à la régulation des mobilités. En région parisienne, la réflexion sur l'avenir des territoires d'infrastructures et de zones d'activités devient un enjeu sociétal prioritaire, pour que les différents quartiers du Grand Paris, comme

le site de Rungis, puissent avoir à la fois accès à la mobilité et ne plus en subir les nuisances. C'est également le cas pour le vivant, en favorisant son libre déplacement et la liberté de son déploiement dans nos systèmes urbains ; où la nature et sa capacité de régénération nous permettent d'espérer une meilleure résilience de nos villes.

Pour le site de Rungis, il s'agit de proposer un territoire logistique en transition aux Portes de Paris, soucieux de son insertion urbaine et l'impact de son activité sur ceux qui le côtoie. Il serait le terrain d'expérimentation, proposant un nouveau modèle multifonctionnel, plus mixte, praticable et vivant, de la zone d'activités. Une transformation capable de concilier l'ensemble des activités de la vie urbaine - et pas uniquement productive ou logistique. La modernité et la globalisation sont venues bouleverser le site de Rungis, mais sans l'effacer totalement. Les espaces résiduels de pleine-terre et de nature existent et peuvent être le socle d'un véritable renouveau pour le territoire. Trop longtemps oublié, décapé et effacé par la logique ascendante et décontextualisée de l'aménagement du territoire, la volonté première est bien de repartir de cette entité essentielle qu'est le sol, réceptacle du vivant et de cohérence géographique. Viendrait se recréer une relation étroite, forte et complémentaire entre l'espace urbain et la nature. En relocalisant la vie, humaine ou non-humaine, on convertit progressivement la plateforme dans son processus de mutation. C'est dans cette mesure que l'enjeu de la cohabitation sera le plus prononcé.

Le processus de mutabilité du territoire de Rungis viendrait également suivre l'objectif du Grand Paris, qui se veut aujourd'hui être plus « résiliente » et soutenable, privilégiant la qualité de vie. En effet, si les interventions paraissent dans un premier temps localisé au site de Rungis, la mise en place d'un réseau de continuités douces et écologiques aurait également une résonance à la macro-échelle métropolitaine.

Au cœur du plateau de Longboyau, le déploiement du vivant sur le territoire de Rungis, participerait à la mise en réseaux d'espaces de nature métropolitains, et ainsi redécouvrir et rétablir les liens écologiques aux différentes échelles où de véritables trames vertes pourraient venir se dessiner. Cette articulation centrale participerait également au maillage de mobilités décarbonées d'une métropole plus lente, à l'échelle du piéton, où reconsidérer à la baisse notre rapport à la vitesse sera un paramètre essentiel pour favoriser la cohabitation. La transformation du site participerait à une fabrique plus poreuse du Grand Paris, notamment en venant se raccrocher au maillages verts existants, aux chapelets de parcs urbains environnants et à l'ambitieux projet du Sentier du Très Grand Paris. Ainsi, le territoire de Rungis ne serait plus un collage de plaques hermétiques dans le tissu de la métropole ; les infrastructures routières et le MIN de Rungis deviendraient de véritables composantes dans la structuration du Grand Paris.



Carte du Sentier métropolitain du Très Grand Paris (SMGP)

Infrastructure pédestre et culturelle de 600 km imaginée par le collectif associatif « SMGP » d'architectes, urbanistes, artistes, philosophes, en partenariat avec de nombreuses institutions publiques et privées. Conçu dans la veine des sentiers de Grande Randonnée, son circuit balisé cheminera entre proche et grande banlieue, au sein de sites naturels et des terres d'histoire et d'art à la découverte du patrimoine du Grand Paris du XXI^e siècle. Il se « perdra », sciemment dans les zones urbaines et autres zones d'activités, également composantes incontournables de la diversité structurelle de la métropole. Il sera praticable en 2020. « Il constituera le plus grand espace public d'Île de France. »

Bibliographie

Ouvrages

ALONZO Eric, *Architecture de la voie : histoire et théories*, Marseille : Editions Parenthèses, 2018, page 371

BAUER Olivier Bauer, CHARTIER Olivier Chartier, LEIMDORFER Gilles, *Au cœur de Rungis : Un jour dans le plus grand marché du monde*, Paris : Éditions Gallimard, 2015

CHAUVIÉ Eric, *Contre Télérama*, Paris : Editions Allia, 2011

CHOMETTE Guy, *Le piéton du Grand Paris : Voyage sur le tracé du futur métro*, Paris : Éditions Parigramme, 2014

CLUZET Alain, *Le Grand Paris : L'accélération du monde*, Collection Archigraphy Poche, CH-Gollion : Editions Infolio, 2017

DELBAERE Denis, « *D'Îles en Lille, guide pratique pour l'usage des refuges urbains* », *Îles en projet*, Les carnets du paysage n°35, Arles : Editions Acte Sud, 2019

MANGIN David, *La ville franchisée*, Paris : Editions de la Villette, 2004

Pavillon de l'Arsenal, *Les routes du futur du Grand Paris*, Paris : Éditions du Pavillon de l'Arsenal, 2019

SPG (Société du Grand Paris), *Places du Grand Paris – Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*, novembre 2019

Publications scientifiques

BLANC Nathalie, « Des milieux de vie à l'écosystème urbain », *Écologie & politique*, 2004/2 (N° 29), p. 99-110

DESSAILLY et al., « Les impacts environnementaux de l'étalement urbain », *Perspectives Ville*, 2009

GUILLERME André, « Chemins, routes, autoroutes », *Les Cahiers de médiologie*, N° 2, 1996, p. 117-129

LABARRAQUE Dorothee, « Évaluer les services rendus par les dépendances vertes des infrastructures linéaires de transport : une démarche exploratoire », *Infrastructures de transports, territoire et opérationnalités : enjeux méthodologiques et positionnements de recherche*, Hors-série 24, juin 2016

LAVUE (Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement) « Évolution de la nature à Paris, de 1730 à nos jours », *recherche-action Naturpradi : Nature(s) urbaine(s) en pratique(s) digitale(s)*, 2019

MEHDI et al., « Évolution de la place du végétal dans la ville, de l'espace vert à la trame verte », *VertigO, Dossier : Natures et Métropoles*, Volume 12 Numéro 2, septembre 2012

MEUNIER et al., *Végétation des dépendances vertes autoroutières : Influences d'un mode de gestion extensif et du milieu traversé*, Société nationale de protection de la nature et d'acclimatation de France, 1998

ROSA Hartmut, *Aliénation et accélération*, La Découverte, 2010, trad. 2012

Articles

Agroparc de Montjean : projet exemplaire et respiration nécessaire pour la métropole, ScopFair architectes pour Mediapart, 23 février 2018

Comment la France est devenue moche, Télérama, Xavier de Jarcy et Vincent Remy, 12 février 2010

La fantastique histoire de la construction des routes, Rubrique L'actualité de l'automobile, Capital, Benjamin Cuq, 28 mai 2017

La France, indétrônable championne du monde des ronds-points, Le Figaro, 28 décembre 2017, Pierre Zeau

La France, plus urbaine que jamais, Actu-Environnement, rubrique Aménagement, 25 août 2011, Sophie Fabrégat

La trame verte et bleue à l'épreuve de la ville, Clergeau et al., *Traits Urbains n° 83 Espaces publics : la reconquête*, été 2016, p.37-40

Repenser l'activité par la zone d'activité, Cycle #4 Nouveaux visages de la ville active, Revue Sur-Mesure, Zoé Château, 24 mai 2019

Rungis, un modèle unique qui s'exporte, Alim'Agri, Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, 30 novembre 2018

Vigie-Nature dans les aéroports ! Site officiel de Vigie Nature, un programme de sciences participatives porté par le Muséum national d'histoire naturelle, 18 septembre 2019

Val-de-Marne : et si la vitesse sur l'A6 était limitée à 70 km/h au niveau de L'Hajj ?, Le Parisien, Marion Ducrocq, 2 août 2019

Etudes et rapports

Consommation 2025 - Tendances et perspectives, FranceAgriMer, Rencontres régionales céréalières, 24 janvier 2019

Contribution de l'Apur à l'étude du Pôle d'Orly, assistance à maîtrise d'ouvrage de l'EPA ORSA 2010-2011, APUR (Atelier parisien d'urbanisme), juillet 2011

Diagnostic de la surchauffe urbaine. Méthodes et applications territoriales, Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie (ADEME), septembre 2017

Histoire et identité socio-culturelle du territoire d'ORSA, Institut Paris Région, novembre 2010

Inventaire faune-flore sur l'opération Montjean à Rungis, Biodiversita - Etudes et Applications sur Ecologie, novembre 2016

La plaine Montjean - Quand le paysage dessine la ville, Léonard Cattoni, Mémoire de fin d'étude, Ecole de la Nature et du Paysage, 2010

Les îlots de chaleur urbains, l'adaptation de la ville aux chaleurs urbaines, Institut Paris Région, novembre 2010

Les impacts du réseau routier sur l'environnement, Pressions N° 114, Institut français de l'environnement, Annabelle Berger, 2006

L'état du trafic en Île-de-France, étude V-Traffic, janvier 2014

L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-

2017, Atelier parisien d'urbanisme, septembre 2017
Objectif « Zéro artificialisation nette » : quels leviers pour protéger les sols ?, France Stratégie, 23 juillet 2019
Zones d'activité économique en périphérie : les leviers pour la requalification, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), Collection Connaissances, décembre 2014
Projet d'aménagement « Montjean Est » - Réponses à l'avis de l'Autorité Environnementale, SCE Aménagement et environnement, EPA ORSA, août 2019
1,45 million d'habitants dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, Atelier parisien d'urbanisme, octobre 2019
(Ré)inventer la zone d'activités. Pour un aménagement durable des espaces d'activités, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Loire-Atlantique (44), direction : Vincent Degrotte, novembre 2011
Transformations sociétales et grandes tendances alimentaires, Centre d'études et de prospective, n° 13, Bruno Héroult, Julia Gassie et Arnaud Lamy, février 2019

Dossiers thématiques

Dans le sillage des poètes, les géologues en Val-de-Bievre, Rubrique Sciences de la Vie et de la Terre, Académie de Créteil, Laurent Cella, février 2014
Île-de-France, terre nourricière, Grand Format, SEMMARIS, Site officiel du Marché International de Rungis, Claire Debreuil, 2017
Le grand déménagement, A la une, SEMMARIS, Site officiel du Marché International de Rungis, Jean-Michel Déhais, 11 mars 2019
Nature(s) en ville, Dossier Métropolitiques, Lise Bourdeau-Lepage, 21 février 2013
Zéro artificialisation nette en Île-de-France, Rubrique Environnement, Institut Paris Région, 28 novembre

Ateliers

Bioregions 2050, Institut Momentum, Forum Vies Mobiles, 2019
Cartographie sensible du grand territoire, site officiel de Quentin Lefèvre, Urbanisme, Design et Cartographie sensible, 2014
Du périphérique à l'espace public, un ruban vert pour le Grand Paris, New Deal, 2019
L'Agriculture, l'alimentation, la forêt et les sols face au défi du changement climatique, Communication présentée au nom de la commission Agriculture, environnement et ruralité, dans le cadre de la préparation de la COP 21, CESER d'Île-de-France, Bernard Breton, 10 décembre 2015
La Fourmilière, Studio Héno, European 14 : Villes productives, 2018
Le grand marché : Rungis, ventre du Grand Paris, Cycle 1 : Logistiques urbaines, Atelier du Grand Paris, 2012

Le Grand Paris, une ville poreuse et une métropole horizontale, STUDIO_013, Bernardo Secchi et Paola Viganò, étude réalisée pour l'Atelier International du Grand Paris, Commande « Systèmes métropolitains », octobre 2013
Le Sénia – Devenir d'un territoire logistique en moyenne couronne, AREP Ville, Mastère AMUR de l'École des Ponts, 11 décembre 2017
Synthèse des travaux New Deal 2020-2050, Les routes du futur du Grand Paris, Consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides ou structurantes du Grand Paris, 2019
« Un nouveau regard sur les Zones d'Activités Economiques »
Dynamiques économiques, urbaines et emploi : quel avenir pour les zones d'activités économiques du Nord Francilien ?, Mission Post Atelier « Des idées aux projets », Collectif Point Virgule, 2016

Conférences et émissions

Europa City : projet d'un autre temps ?, Le Temps du débat d'Emmanuel Laurentin, France Culture, 8 octobre 2019
Le piéton du Grand Paris, Maison de l'Architecture, 23 octobre 2019
Les ventres de Paris : Géographie de l'alimentation à Paris, Guy Chemla [en ligne, Canal-U], 29 octobre 2003

Documentation

Guide méthodologique pour la prise en compte des eaux pluviales dans les projets d'aménagements, Fascicule I, Missions Inter-Services de l'Eau Pays de la Loire, juin 2004
Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone : le rapport du Shift pour les collectivités, The Shift Project, février 2020
Le dangereux déclin de la nature : un taux d'extinction des espèces « sans précédent » et qui s'accélère, Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), communiqué de presse, 2019
Plaquette promotionnelle de la Cité de la Gastronomie Paris-Rungis, Syndicat Mixte Ouvert de la Cité de la gastronomie Paris-Rungis et de son quartier, mars 2018
Rapport annuel du Marché de Rungis 2018, SEMMARIS, mai 2019
Pacte pour une logistique métropolitaine, Métropole du Grand Paris, 28 juin 2018



Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement mes deux professeurs encadrantes, **Lolita Voisin** et **Sabine Bouché-Pillon**, pour leur bienveillance et leur accompagnement précieux durant la construction de ce travail.

Je remercie également les différents **acteurs** qui m'ont accordé de leur temps et éclairé dans ma démarche, ainsi que les **usagers** que j'ai pu rencontrer sur le terrain.

Bien sûr, un immense merci à mes **proches**, notamment mes parents et Julien, ainsi que les copains dijonnais comme blésois, pour leur enthousiasme et leur merveilleux soutien.



Les zones d'activités, implantées selon la logique du *zoning*, ont été génératrices de développement économique et urbain, outils pour la création de la ville et vecteurs de progrès. Issu de cet urbanisme fonctionnel, le territoire de Rungis a connu des bouleversements majeurs depuis les années 1960, notamment avec l'arrivée du Marché d'Intérêt National. Parfaite illustration de la genèse des zones d'activités, cette organisation décontextualisée et sectorisée de l'espace marque profondément les paysages par une artificialisation des sols évidente et se heurte aujourd'hui à une obsolescence certaine. Répulsif et austère pour toute installation du vivant, tant humain que non-humain, cet urbanisme de zone ne répond plus aux nouveaux enjeux contemporains.

Aujourd'hui, dans un contexte de globalisation où la crise environnementale et climatique est plus présente que jamais, la réflexion sur les usages de ces espaces, devient un enjeu sociétal et écologique prioritaire. En portant un nouveau regard sur nos paysages économiques et logistiques, en reconsidérant la place accordée au vivant et à la liberté de son déploiement dans nos systèmes urbains, la mutabilité du territoire de Rungis proposerait un changement de paradigme de la zone d'activités, tant dans sa forme que dans sa pratique.

INSAI

INSTITUT NATIONAL
DES SCIENCES
APPLIQUÉES
CENTRE VAL DE LOIRE



École de la Nature et du Paysage
9 Rue de la Chocolaterie, 41000 Blois
02 54 78 37 00