

RUNGIS, CÔTOYER UN PAYSAGE ÉCONOMIQUE. COMMENT CONCILIER ACTIVITÉ MONDIALISÉE ET RÉSILIENCE LOCALE ?

Rungis, infrastructures, transition, mobilités, qualité de vie

« 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 planter les villes, les usines et les zones d'activité. La puissance des machines utilisées suscite une réorganisation générale de l'espace.¹ »

Espaces homogènes, monofonctionnels, enclavés, pensés pour les transports motorisés et très gourmands en espace², les zones d'activité économique sont aujourd'hui des objets controversés quant à leur durabilité dans le métabolisme urbain³. Territoires d'échanges, situés à des points stratégiques aux croisements de plusieurs flux, ces espaces mondialisés sont marqués par d'importantes infrastructures -entre autres routières-. Cette organisation urbaine se trouve paradoxalement composée d'espaces fragmentés par ce qui l'ouvre sur le commerce national ou international.

Le territoire de Rungis, site emblématique du Grand Paris, illustre parfaitement la fragmentation urbaine contemporaine et l'enjeu de la spécialisation des infrastructures. Situé sur le plateau de Longboyau, il accueille de nombreux éléments fonctionnels de l'agglomération francilienne depuis les années 1960. Accolé à l'aéroport d'Orly, traversé par les autoroutes A6b, A86 et A106, ce secteur abrite multiples équipements et établissements économiques d'ampleur régionale voire nationale. C'est le cas du renommé MIN (Marché d'Intérêt National), le plus grand marché de produits frais au monde où circulent quotidiennement des milliers de denrées alimentaires. Suite à la décision du déménagement des Halles de Paris, l'arrivée de cette zone d'activité est venue bouleverser un territoire historiquement agricole et composé de petits bourgs tels que Rungis et Chevilly-Larue. Conçue initialement en périphérie, à 7 km de Paris, cette plateforme économique s'est retrouvée, au fil des décennies, entourée d'un tissu métropolitain dense issu de l'étalement urbain des communes juxtaposées. La forme urbaine d'un tel édifice et l'activité qui en découle ignorent aujourd'hui leur incidence sur la vie locale et son développement.

De ce fait, en plus de son fort impact écologique (pollution, îlot de chaleur, artificialisation des sols) provoquant de nombreuses nuisances sur son environnement, l'organisation tentaculaire des voies de communication rend les déplacements quotidiens largement dépendants de la mobilité motorisée. Véritable ville dans la ville, le MIN est perçu aujourd'hui comme une frontière qu'il devient difficile de franchir⁴. En gagnant en rapidité, c'est toute l'organisation spatiale du secteur qui est impactée, modifiant en profondeur l'expérience et la pratique de la ville. Ainsi, dans ce territoire à deux vitesses, comment concilier activité économique mondialisée et résilience locale ?

Témoin d'une mondialisation largement installée dans nos villes, ce modèle actuel est remis en cause par les défis de la transition écologique et de l'urbanisme durable. L'enjeu est alors de

repenser ces espaces pour qu'ils puissent accueillir de nouvelles fonctions et de nouveaux usages, porteurs d'un tissu urbain plus soutenable, articulé à ce qui l'entoure. Il devient alors urgent de limiter l'artificialisation des sols et la fragmentation des territoires. On réactivera alors l'esprit auquel aspire la symbolique du marché : un lieu de sociabilisation et d'échanges directs entre êtres humains⁵.

Dans les années à venir, l'attractivité de ce territoire ne cessera d'être accentuée. L'arrivée du Grand Paris Express avec la mise en service du prolongement de la ligne 14 Sud (gare M.I.N. Porte de Thiais) desservira directement le marché et l'ensemble des quartiers environnants à l'horizon 2024. D'autre part, au vu du Plan Rungis 2025, le gestionnaire expose ses volontés d'une requalification de la plateforme afin de limiter l'impact environnemental de son activité⁶. La proposition de nouveaux aménagements soucieux d'intégrer des surfaces de nature en ville, accessibles aux usagers, saura renouveler l'image hermétique et artificialisée du site. Enfin, outre l'archétype de mastodonte de la logistique, le territoire de Rungis se veut être porteur d'une dimension culturelle et touristique en incarnant une part importante du patrimoine français : l'alimentation. C'est ainsi qu'il a été sélectionné pour faire partie du réseau des Cités de la Gastronomie⁷. Il paraît alors nécessaire de s'interroger sur les franchissements des grandes infrastructures qui contraignent ce territoire afin d'accéder à ces nouvelles polarités. La création d'un maillage de porosités, support de nouvelles mobilités, doit être envisagée, passant d'une démarche fonctionnelle et spécialisée à un urbanisme de coutures à l'échelle du piéton.

Ainsi, il s'agit de remettre en question les caractéristiques actuelles du territoire de Rungis en s'interrogeant sur les mobilités du futur, l'innovation environnementale et l'accueil du public. La requalification d'une telle plateforme aurait un rôle exemplaire, valorisant tant l'échelle locale (cadre de vie des habitants, des travailleurs, des visiteurs) tout en ouvrant des perspectives sur une échelle plus vaste (comme celle de participer à la bonne qualité de vie du Grand Paris) et également internationale (exemple et levier pour la reconversion d'autres zones de ce type, image d'une plateforme majeure en transition). C'est ainsi qu'en tentant de rapprocher le MIN au plus près de son territoire, son rayonnement international n'en sera que davantage déployé.

C'est dans ce retour au socle et à l'essence même du territoire dans lequel s'inscrivent de telles infrastructures que le paysagiste a tout son champ d'action. Pour une ville plus soutenable et agréable à vivre, loin de l'image du transit congestionné et carboné que peut représenter ce site, l'objectif est de proposer une nouvelle expérience de la ville au coeur d'un espace économique en transition.

1. AMBROISE Régis, MARCEL Odile, « Aménager les paysages de l'après-pétrole », éditions Charles Leopold Mayer, 2015, 128 p.
2. « Aujourd'hui, le foncier économique non agricole (établissements, emprises des zones commerciales et entrepôts) couvre 30 % des surfaces artificialisées. Leur augmentation en termes de surfaces imperméabilisées a été, entre 2006 et 2014, plus rapide que celle des usages résidentiels. » Enquête Teruti-Lucas, L'utilisation du territoire en 2014, Agreste Chiffres et Données Agriculture n° 229

3. « Dans un contexte où l'artificialisation des sols est de plus en plus contrainte, où la protection des espaces agricoles est majeure, il ne s'agit plus de créer de nouvelles zones. L'urgence est donc la requalification de celles qui émaillent déjà l'Hexagone. » KINDERMANS Marion, « Zones d'activités économiques : jackpot ou cadeau empoisonné ? », Les Echos, 22/01/2019, p. 26

4. « Le MIN agit toujours comme une frontière, comme un mur auquel la ville est adossée. » HERVY Christian, Maire de Chevilly-Larue, « Rungis : Ventre du Grand Paris, Atelier International du Grand Paris, 2012

5. POULAIN Jean-Pierre, « Sociologies de l'alimentation : les mangeurs et l'espace social alimentaire », PUF, 2017, 320 p.

6. Un des objectifs du Plan Rungis 2025 est « la poursuite des engagements en termes de développement durable et d'empreinte écologique ». Site internet de la SEMMARIS, société gestionnaire du MIN.

7. En 2010, le « repas gastronomique des Français » est inscrit par l'UNESCO au patrimoine culturel immatériel de l'humanité. C'est ainsi qu'en 2013, le gouvernement a officialisé le lancement du Réseau des Cités de la Gastronomie qui réunit les 4 projets – Dijon, Lyon, Paris-Rungis et Tours – de création d'établissement vivant dédié aux cultures culinaires de France et du monde.