

A RUNGIS

tout près de Paris

une grande gare de marchandises est en train de naître...

L'événement doit intéresser les lecteurs de SUD-OUEST INFORMATION au moins pour deux raisons : il est une preuve supplémentaire de la vitalité du chemin de fer et il se développe sur le territoire de la Région Sud-Ouest qui a donc eu la charge des études, assume maintenant celle de la construction, et assurera ensuite celle de l'exploitation.

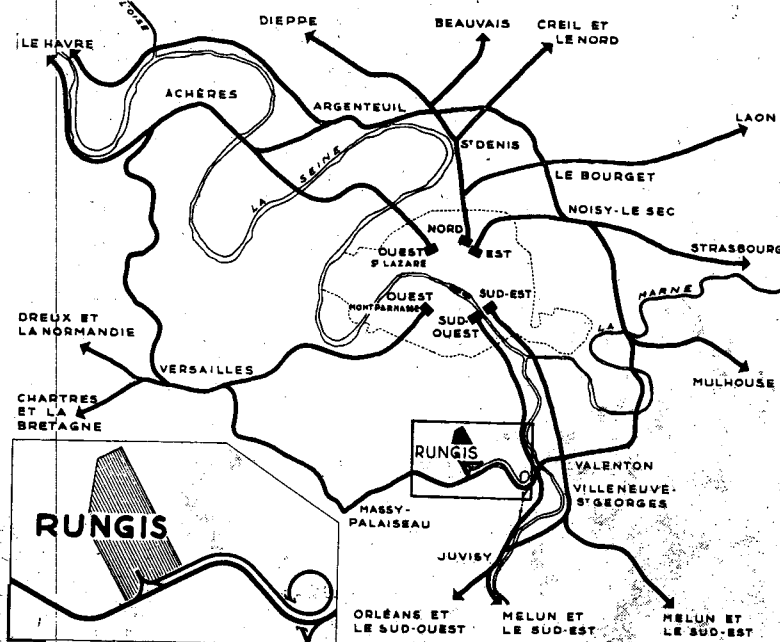
Mais quelle est donc cette grande gare de marchandises ? Elle concerne le « ventre de Paris », il serait d'ailleurs plus exact de dire : « le ventre de la région parisienne » car il s'agit de ravitailler quotidiennement en légumes et fruits, en produits laitiers, en volailles et œufs, en poissons, crustacés et coquillages, ...en fleurs aussi, une population qui compte actuellement huit millions d'habitants et qui ne cesse de croître par le double jeu de la concentration urbaine et du développement démographique. Les besoins actuels en ces divers produits représentent un tonnage d'environ cinq mille tonnes par jour. On prévoit que dans vingt-cinq ans ce tonnage aura doublé.

Depuis de très nombreuses années, ce ravitaillement est assuré par le marché des Halles Centrales, ainsi désignées parce qu'elles occupent une place importante au cœur même de la Capitale. Ces halles furent conçues vers 1860, c'est-à-dire il y a un peu plus d'un siècle, par le baron Haussmann à qui Paris doit un très grand nombre d'autres aménagements qui transformèrent profondément sa physionomie. Les différents pavillons de ce marché, encore utilisés de nos jours, furent alors construits à l'endroit même où se tenait, depuis le douzième siècle, le marché de Paris. Si l'on vit grand à l'époque, il n'y eut donc aucune innovation pour l'implantation. Bien que largement conçus, les bâtiments se révélèrent peu à peu insuffisants, si bien que le marché déborda de plus en plus le périmètre des pavillons pour envahir les rues; en outre des commerces de gros et de demi-gros, en nombre de plus en plus grand, s'installèrent dans les immeubles des rues avoisnantes. Depuis un assez grand nombre d'années déjà la situation était devenue très difficile. Les inconvénients ne pouvaient qu'apparaître de moins en moins tolérables : gêne importante pour la circulation routière dans ce secteur très central de la ville, insalubrité résultant du fonctionnement du marché dans ces conditions anormales, impossibilité

d'apporter, en restant sur place, une amélioration sensible des conditions de transport, de manutention, de stockage et de vente des produits et aussi — ceci doit être souligné ici tout spécialement — impossibilité absolue de raccorder les Halles Centrales au fer, ce qui nécessitait un bien fâcheux transbordement, dans les gares parisiennes, de la part importante du tonnage quotidien acheminée par les voies de la S.N.C.F. Enfin les inconvénients n'étaient pas moindres sur le plan économique.

Le marché des Halles Centrales aurait donc été voué, à bref délai, à l'inefficacité et à l'asphyxie dans le cas où l'adoption de mesures radicales aurait été remise à plus tard. Aussi, à partir de l'année 1949, des solutions capables de résoudre un bien difficile problème furent-elles recherchées. Un aménagement sur place du marché ne fut pas écarté à priori, mais il fut assez vite reconnu inopportun de renouveler, plus de cent ans plus tard, l'opération du baron Haussmann, car il était sûr qu'un tel aménagement sur place, même largement conçu, ne pourrait cette fois rester valable durant un siècle. Divers sites pour l'installation d'un nouveau marché furent donc envisagés dans la banlieue de Paris et finalement celui de RUNGIS fut choisi en 1960, après bien des vicissitudes. Ce site de RUNGIS, à douze kilomètres seulement du centre de Paris, présentait divers avantages : il comportait des surfaces importantes peu construites ; il se trouvait en banlieue Sud, donc sur les itinéraires d'arrivée de la plus grande

Le site de Rungis par rapport à Paris et aux grandes artères ferroviaires



part du tonnage d'approvisionnement (70 %); il pouvait être raccordé de façon convenable à l'ensemble du réseau ferroviaire par la Grande Ceinture et tout spécialement à JUVISY, point d'aboutissement de l'important trafic en provenance des Régions Sud-Ouest et Sud-Est; il pouvait être desservi par route dans des conditions également très favorables puisqu'il se trouvait en bordure de l'autoroute Sud de Paris et sur la grande rocade (Nationale 186) ceinturant la Capitale, ce qui ne pouvait que faciliter l'approvisionnement de Paris et des communes de la banlieue; enfin il se trouvait au voisinage immédiat de l'aéroport d'Orly.

Si la décision du transfert du marché des Halles Centrales, puis le choix du site ont demandé d'assez longs délais, l'affaire fut ensuite menée d'assez bon train, en dépit du nombre considérable de problèmes de tous ordres, techniques, économiques et même psychologiques à résoudre, en dépit aussi de la grande complexité des études à effectuer. Le résultat de tant d'années d'efforts est maintenant en vue puisqu'il est prévu d'achever en 1969 l'importante étape de travaux qui doit permettre le transfert des Halles de Paris et la rénovation complète d'un secteur important, mais vétuste, de notre Capitale.

**

Nous ne décrivons pas ici les installations, l'organisation et le fonctionnement du futur marché car cela entraînerait beaucoup trop loin, mais nous évo-

querons les aspects ferroviaires de cette grande réalisation.

Alors qu'elles étaient inexistantes au marché des Halles Centrales, les installations du chemin de fer seront à RUNGIS extrêmement importantes; qu'on en juge :

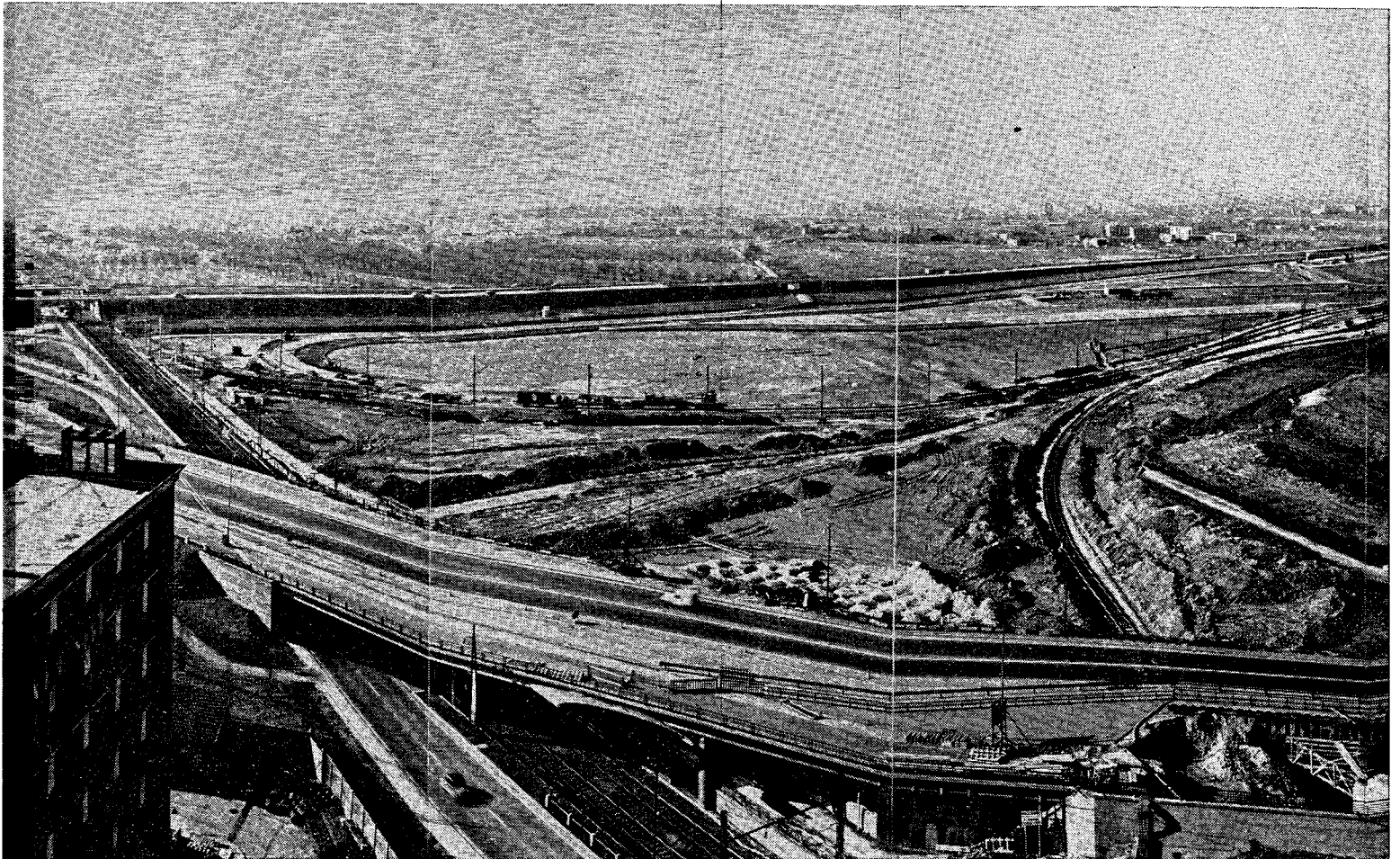
— pour relier le marché gare à JUVISY, une voie spéciale de liaison est en construction sur une distance de six kilomètres. Pour compenser une trop importante dénivellation, le tracé comporte une boucle complète, appelée de façon plaisante « le cor de chasse ». Une telle disposition est plus fréquemment utilisée dans des régions accidentées que dans le bassin parisien !

— deux raccordements sont en outre établis sur les deux voies principales Valenton - Orly - Massy-Palaisseau - Versailles; ils doivent permettre l'accès direct des trains au faisceau de réception, quelle que soit leur provenance, et inversement l'évacuation des wagons vides ou chargés en toutes directions;

— le faisceau de réception, en cours de construction, comportera huit voies de 625 mètres. Deux voies de circulation doivent l'encadrer;

— la tête Nord de ce faisceau, située à l'opposé des raccordements d'accès dont il a été question, sera reliée à une bosse de triage ayant la curieuse particularité d'être établie sur un ouvrage franchissant la Nationale 186;

— de cette bosse, le débranchement pourra être



opéré, dans une première étape d'équipement ferroviaire du marché gare, sur 32 voies présentant un certain nombre de particularités du fait que l'installation a été conçue pour permettre une mise en place très rapide des wagons, soit aux points de vente des denrées transportées, si le contenu du wagon est pour un seul destinataire, soit à des quais de dégroupage si leur contenu est pour plusieurs destinataires. C'est ainsi que des voies raccordées à la bosse desserviront directement des points de vente, plusieurs quais étroits de dégroupage des fruits et légumes et le quai de dégroupage des wagons de marée. Par contre il ne sera pas possible d'opérer de la même façon pour les wagons de produits fermiers et pour les wagons de fleurs qui devront être repris et conduits sur des chantiers séparés des voies du triage;

— les installations ferroviaires du marché gare comprendront encore un système de voies desservant d'importants magasins réservés aux importateurs et un chantier pour le déchargement et le chargement des remorques rail-route U.F.R.

Bien entendu des équipements très modernes accompagneront cet important dispositif de voies ferrées; en particulier sont prévus : un poste à billes type RL pour le débranchement, cinq groupes de freins à mâchoires pour le ralentissement des wagons à leur descente de la bosse et un important réseau de transmissions téléphoniques, radio-électriques et pneumatiques.

A l'intérieur du marché, la S.N.C.F. assurera sa fonction commerciale grâce à un bureau du trafic très bien situé dans le bâtiment central du négoce. En outre, un « Bureau de Tourisme S.N.C.F. » sera installé dans un très moderne bloc administratif; il assurera toutes les opérations relatives aux voyages.

Heureux compléments du Marché d'Intérêt National de RUNGIS, de très importants secteurs d'entrepôts et d'industries seront établis au voisinage immédiat. Ces secteurs, promis à un très vaste développement, seront bien évidemment raccordés aux voies de la S.N.C.F.

**

Le lecteur de SUD-OUEST INFORMATION pourra se faire une meilleure idée de l'importance de l'ensemble des diverses opérations en cours en portant son regard sur la photographie qui orne la couverture de ce numéro et sur la vue panoramique qui montre ci-dessous l'état actuel d'avancement des travaux. Il apprendra sans doute, avec surprise, que les terrains utilisés pour ces opérations ont une superficie d'environ cinq millions de mètres carrés. Il aura enfin appris, avec satisfaction, que le chemin de fer est largement associé à cette œuvre d'envergure, ce qui ne manquera pas d'avoir d'heureuses conséquences pour l'avenir de son trafic.

