



**UNIVERSITÉ ÉVRY VAL D'ESSONNE**

**UFR DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ**

**Département d'Histoire**

## **Mémoire d'Histoire économique et sociale**

2011-2013

**Florian KRZYZANOWSKI**

# **Le transfert des Halles de Paris et la création du Marché d'Intérêt National de Rungis**

Sous la direction de :

**M. HATZFELD Nicolas** Professeur des Universités, Histoire sociale contemporaine,  
Université d'Evry-Val-D'Essonne

**M. LOUBET Jean-Louis** Professeur des Universités, Histoire économique contemporaine,  
Université d'Evry-Val-D'Essonne

# Remerciements

Je tiens à remercier MM. Nicolas Hatzfeld et Jean-Louis Loubet, professeurs à l'Université d'Evry-Val-D'Essonne, pour leurs nombreux conseils et encouragements face aux difficultés que j'ai pu rencontrer tout au long du travail de recherche ainsi qu'au cours de la rédaction. Je les remercie vivement pour leur disponibilité à chaque instant.

Je souhaite également remercier le personnel du Centre des Archives Contemporaines de Fontainebleau (Archives Nationales) de m'avoir permis de consulter si aisément une telle quantité de documents. Cette facilité m'a grandement aidé dans le travail de recherche.

Mes remerciements vont également à Adeline, Marion, Alexandre, Benjamin, Guy et Thomas pour leur soutien et leur aide tout au long de l'élaboration de ce mémoire.

# Résumé

Le 3 mars 1969, pour la première fois depuis sept siècles, aucune transaction ne s'est déroulée aux Halles Centrales de Paris. Et pour cause, le principal marché parisien est désormais situé à Rungis, au sud de la capitale. Pour la première fois depuis le règne de Philippe Auguste, Paris est dépourvu de son principal marché de produits alimentaires. Les Parisiens se retrouvent dans l'impossibilité d'aller flâner au milieu des fleurs, des viandes, des fruits et légumes et des produits de la mer. Ce vide est dû à la décision de l'État de transférer les activités de marchés de gros sur un site plus grand et plus moderne.

Les Halles souffrent d'un manque cruel d'espace. Les pavillons construits par Victor Baltard au XIX<sup>e</sup> siècle sont depuis longtemps trop exigus. Le marché s'étale sur plusieurs hectares dans les rues aux alentours. Ce qui a pour conséquences des nuisances terribles pour les riverains. La circulation est impossible une bonne partie de la nuit. Les légumes envahissent les rues et sont vendus à même le sol. Ils sont souvent exposés aux intempéries et aux rats. Après la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement estime qu'il est temps de mettre un terme à ces pratiques archaïques indignes du XX<sup>e</sup> siècle, le siècle de la modernité.

C'est pourquoi, en 1953, le gouvernement entreprend une réforme de la production agricole et des circuits de distributions alimentaires. Les principaux marchés de gros du pays sont désormais organisés en réseau afin d'échanger des informations sur les cours. Il s'agit de fixer un prix national pour chaque produit alimentaire et d'éviter les disparités régionales. Ces marchés modernes sont appelés Marchés d'Intérêt National (MIN), car ils ont pour mission d'assurer l'approvisionnement alimentaire de tout un pays. La rénovation du marché parisien s'inscrit dans cette réforme. Plusieurs solutions sont envisagées, dont le déménagement du marché. Les oppositions au déplacement des Halles sont nombreuses. Tout le monde s'accorde sur la nécessité de moderniser les Halles, mais personne n'ose imaginer que le principal marché de la capitale, le marché historique, puisse quitter son implantation historique. La ville de Paris refuse catégoriquement d'entendre parler de l'installation du marché hors de ses murs. Les professionnels du marché, grossistes et détaillants, s'accommodent des désagréments et craignent qu'un déplacement du marché entraîne des frais supplémentaires pour les entreprises. Malgré tout, sous l'impulsion du Premier ministre Michel Debré (1912-1996), le gouvernement engage le processus de transfert. À partir de 1958, les débats ne portent plus sur le transfert ou non des Halles, mais sur le choix du site et sur la forme du futur marché. Doit-on construire un ou plusieurs marchés ? Doit-on créer un marché pour chaque type de denrées ? Une nouvelle fois, les discussions sont longues. Elles durent 4 ans.

Le 13 juillet 1962, Rungis est officiellement retenu. Sur ce terrain de plus de 200 hectares, l'État fait édifier « le plus grand marché de produit frais » au monde. Le MIN de Rungis est bien plus qu'un simple marché. Il s'agit d'un centre dédié à l'alimentation regroupant des pavillons de ventes, mais aussi des restaurants, des banques, une gare routière, des centres commerciaux, des bureaux, une zone dédiée à l'industrie alimentaire... Le marché est desservi par l'autoroute permettant de rejoindre Paris en quelques minutes. Le chemin de fer arrive directement dans l'enceinte du marché, au plus près des pavillons. Les professionnels disposent de grands réfrigérateurs pour conserver les aliments. Le cours des produits est transmis immédiatement aux autres Marchés d'Intérêt National grâce à un système de télécommunication. Rungis est un marché moderne qui n'est pas uniquement concentré sur Paris, mais regarde vers les autres régions et au-delà des frontières.

**Mots-clés :** Marché d'Intérêt National ; Rungis ; les Halles de Paris ; Victor Baltard ; ville de Paris ; marchés de gros ; grossiste ;

# Abstract

On March 3rd, 1969, for the first time for seven centuries, no transaction has been carried out with the Central Markets of Paris. The main market of Paris area is now located at Rungis, in the South of the French capital. For the first time since the reign of King Philippe Auguste, Paris is deprived of its main market of food substances. Parisians cannot go stroll in the middle of the flowers, of the meats, the fruit and vegetables and the products of the sea. This void is due to the decision of the French government to transfer the wholesale market of “Les Halles” to a modern site.

“Les Halles” suffer from a lack of space. The buildings designed by Victor Baltard during the 19th century are too exiguous. The market is spread out over several hectares in the nearby streets. People of neighborhood suffer of several nuisances. Traffic is impossible during a part of the night. Vegetables invade the streets and they are sold on the ground. They are exposed to the bad weather and the rats.

After World War II, French government estimate that it's time to put an end to these old practices, unworthy of the 20th century, the century of modernity. For these reasons, in 1953, the government initiates a reform of the agricultural production and food trade systems. The wholesale main markets of France will be organized in network to exchange some information on the price of products. Authorities wish to have a national price for each product and avoid regional disparities. These modern markets are called “Marchés d'Intérêt National” because they have the role of ensuring the food supply of a whole country. The renovation of main Paris market is in line with this reform. Several options are being considered including the relocation market. Conflicts about transfer of “Les Halles” are numerous and varied. Everyone is agree to modernize the Parisian market but nobody dared to imagine that the main market of the capital could leave its historical location. The City of Paris refused to see the market out of its walls. The professionals of the market, wholesalers and retailers, endure the nuisances. They fear some additional costs for companies, caused by the transfer. Despite everything, under the impulse of Michel Debré, Prime Minister, the government engages the process of transfer. From 1958, debates aren't about the possibility of a transfer of “Les Halles” but on the choice of the site and the shape of the future market.

On July 13th, 1962, the city of Rungis is officially selected to host the new market of Paris area. On this ground, with an area more than 200 hectares, the government makes build “the largest market of fresh produce” in the world. Rungis is much more than one simple market. This is a center dedicated to the food gathering the sales building but also restaurants, banks, a supply depot for trucks, shopping centers, offices for retailers and wholesalers, and a special area to food industry... The market is served by the highway and the railroad which arrive close to sales buildings. The professionals have fridges to preserve food. The price of the products is sent immediately to the other MIN with a system of telecommunication. Rungis is a modern market which is not only focus on Paris but which is turned towards the other regions of France and the world.

**Keywords** : Marché d’Intérêt National ; Rungis ; les Halles de Paris ; Victor Baltard ; City of Paris ; Wholesale market ; Wholesalers

# Table des matières

Remerciements .....	2
Résumé .....	3
Abstract .....	5
Liste des tableaux .....	9
Liste des figures .....	10
Liste des annexes .....	11
Liste des sigles .....	13
Introduction .....	15
Chapitre 1 : Les Halles de Paris, un marché anachronique .....	18
I. La situation des Halles avant 1950 .....	19
A. <i>Un lieu historique</i> .....	19
1. Du marché Palu à la place des Champeaux .....	19
2. Les premières difficultés des Halles .....	22
3. Les Halles de Baltard : le « ventre de Paris » .....	26
B. <i>Un marché insalubre et qui étouffe</i> .....	31
1. Un fonctionnement complexe et des acteurs (trop ?) nombreux .....	31
2. Un marché tentaculaire indigne du XXe siècle .....	40
C. <i>Moderniser le marché, un constat rapide, mais un lent processus de décision</i> .....	54
1. 30 ans de constats et de projets, mais peu de solutions concrètes .....	54
2. Des marchés satellites à l'extérieur ou à l'intérieur de la capitale ? .....	60
3. Un seul marché en banlieue ou une réhabilitation des Halles Centrales ? .....	63
II. Le décret n° 53-959, un acte fondateur .....	69
A. <i>Une nouvelle politique alimentaire</i> .....	69
1. Réformer le réseau commercial .....	69
2. La nouvelle charte des Halles .....	73
3. Une politique économique entre le communisme du bloc de l'Est et le système libéral américain .....	75
B. <i>La création d'un réseau de « Marchés d'Intérêt National »</i> .....	77
1. Définir la notion de Marché d'Intérêt National .....	77
2. Les caractéristiques de ces marchés d'envergure nationale .....	80
Chapitre 2 : Des Halles Centrales de Paris au MIN de Rungis .....	84
I. La création du Marché d'Intérêt National de la région Parisienne .....	85
A. <i>L'éternel débat à propos du site d'implantation du futur marché</i> .....	85
1. Direction La Villette ? .....	85
2. 11 lieux en compétition .....	89

<b>B. Un duel entre Valenton et Rungis.....</b>	<b>92</b>
1. Valenton, terrain le plus favorable .....	93
2. L'année 1958, une année cruciale .....	99
3. Les raisons du choix définitif de Rungis.....	102
<b>II. Déplacer les Halles à l'extérieur de Paris .....</b>	<b>111</b>
<b>A. Une décision gouvernementale .....</b>	<b>111</b>
1. La volonté du Premier ministre, Michel Debré .....	111
2. Libert Bou, maître d'œuvre du projet .....	114
<b>B. Des oppositions de toutes parts. ....</b>	<b>120</b>
1. La ville de Paris .....	121
2. Les usagers des Halles.....	126
<b>Chapitre 3 : Rungis, le chantier du siècle .....</b>	<b>129</b>
<b>I. La construction du marché .....</b>	<b>130</b>
<b>A. Les premiers aménagements.....</b>	<b>130</b>
1. La création de la SEMMARIS .....	130
2. L'acquisition des terrains.....	133
3. 9 ans de travaux.....	137
<b>B. Les infrastructures.....</b>	<b>141</b>
1. Les bâtiments.....	141
2. Les annexes du marché .....	146
<b>II. Le plus grand marché de gros au monde .....</b>	<b>150</b>
<b>A. Le transfert des Halles vers Rungis .....</b>	<b>150</b>
1. Une opération militaire .....	150
2. Les premières transactions.....	155
3. Le transfert de la viande de La Villette à Rungis .....	161
<b>B. Le bilan de Rungis et des autres Marchés d'Intérêt National .....</b>	<b>168</b>
1. Les chiffres du marché de Rungis .....	168
2. Bilan des MIN.....	174
<b>Conclusion .....</b>	<b>188</b>
<b>Archives .....</b>	<b>191</b>
<i>Centre des Archives Contemporaines (CAC): .....</i>	<i>191</i>
<i>Archives du Val-de-Marne : .....</i>	<i>196</i>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>198</b>
<i>Les Halles de Paris : .....</i>	<i>198</i>
<i>Le Marché d'Intérêt National de Rungis : .....</i>	<i>198</i>
<i>Ouvrages sur l'alimentation : .....</i>	<i>199</i>
<i>Autres : .....</i>	<i>200</i>
<b>Annexes .....</b>	<b>201</b>

# Liste des tableaux

Tableau 1 – Les pavillons Baltard .....	33
Tableau 2 – Jours d’ouverture du marché des Halles de Paris en 1960 .....	34
Tableau 3 – Horaires de fonctionnement des Halles de Paris en 1960.....	34
Tableau 4 – Répartition des mandataires des Halles selon le secteur d’activité .....	36
Tableau 5 – Les commissionnaires des Halles de Paris.....	37
Tableau 6 – Le terrain de Bobigny .....	64
Tableau 7 – Distance de Valenton et de Rungis par rapport aux principaux nœuds ferroviaires de la région sud de Paris.....	94
Tableau 8 – Comparatif entre Rungis et Valenton .....	97
Tableau 9 – Répartition du capital de la SEMMARIS .....	132
Tableau 10 – Liste des principales dates de construction du MIN de Rungis.....	137
Tableau 11 – Jours d’ouverture du MIN de Rungis .....	156
Tableau 12 – Horaires de fonctionnement du MIN de Rungis.....	157
Tableau 13 – Évolution du marché des fruits et légumes du MIN de Rungis entre 1970 et 1975	171
Tableau 14 – Liste des Marchés d’Intérêt National .....	175
Tableau 15 – Liste des produits vendus sur les MIN .....	177

# Liste des figures

Figure 1 – Vue aérienne des Pavillons Baltard .....	18
Figure 2 – Construction des pavillons Baltard en 1866 .....	26
Figure 3 – L’encombrement des Halles .....	31
Figure 4 – Le marché des Halles, la nuit .....	40
Figure 5 – La circulation dans le quartier des Halles .....	45
Figure 6 – Choux en pleine rue .....	48
Figure 7 – Gibier exposé à même le sol .....	49
Figure 8 – Les emballages vides après le marché .....	51
Figure 9 – Nettoyage des rues après le marché .....	53
Figure 10 – Le transfert des Halles vu par le Canard Enchaîné .....	84
Figure 11 – Situation de Rungis et de Valenton dans l’agglomération parisienne.....	92
Figure 12 – Localisation de Rungis par rapport aux Halles et aux grands axes de communications .....	110
Figure 13 – Portrait de Libert Bou .....	114
Figure 14 – Coupure de presse à propos du transfert des Halles de Paris.....	120
Figure 15 – Vue aérienne du chantier du MIN de Rungis .....	129
Figure 16 – Plan du Marché d’Intérêt National de Rungis.....	145
Figure 17 – Plan du MIN et de ses zones annexes .....	146
Figure 18 – Le Centre Commercial Régional de la Belle-Épine .....	149
Figure 19 – Carte des Marchés d’Intérêt National .....	176
Figure 20 – Le Marché d’Intérêt National de Rungis aujourd’hui .....	187

# Liste des annexes

Annexes.....	201
Annexe 1 – Blason de la ville de Paris .....	202
Annexe 2 – Vue sur les pavillons Baltard .....	203
Annexe 3 – Structure métallique des pavillons Baltard .....	204
Annexe 4 – Plan des Halles Centrales de Paris .....	205
Annexe 5 – Étendue du marché des Halles de Paris .....	206
Annexe 6 – L'encombrement des Halles de Paris .....	207
Annexe 7 – Le transfert des Halles de Paris vers Rungis vu par le Canard Enchaîné.....	208
Annexe 8 – Dessin du plan du marché de La Villette .....	209
Annexe 9 – Plan des infrastructures ferroviaires à construire pour les sites de Valenton et Rungis .....	210
Annexe 10 – Propriété juridique des terrains d'implantation du MIN de Rungis.....	211
Annexe 11 – Plan du périmètre de protection du MIN de Rungis .....	212
Annexe 12 – Le transfert des Halles dans la presse .....	213
Annexe 13 – Inquiétude des fleuristes des Halles à propos du transfert à Rungis (1/2) .....	214
Annexe 14 – Inquiétude des fleuristes des Halles à propos du transfert à Rungis (2/2) .....	215
Annexe 15 – Plan des servitudes du site de Rungis .....	216
Annexe 16 – Le ministre de l'Agriculture, Edgard Pisani, en visite sur le stand du MIN de Rungis au salon de l'agriculture 1965.....	217
Annexe 17 – Laissez-passer permettant d'accéder au chantier du MIN de Rungis.....	218
Annexe 18 – Photographie de l'intérieur d'un pavillon du MIN de Rungis (1/2).....	219
Annexe 19 – Photographie de l'intérieur d'un pavillon du MIN de Rungis (2/2).....	220
Annexe 20 – Photographie de l'intérieur du pavillon de la marée .....	221
Annexe 21 – Plan du centre administratif du MIN de Rungis .....	222
Annexe 22 – Photographie du péage à l'entrée du MIN .....	223
Annexe 23 – Photographie du tableau des cotations du MIN .....	223
Annexe 24 – Entrées du MIN.....	224
Annexe 25 – Sorties du MIN .....	224
Annexe 26 – Plan du MIN et de ses annexes .....	225
Annexe 27 – Plan de circulation pour rejoindre le MIN depuis le quartier des Halles, lors des opérations de transfert du marché .....	226
Annexe 28 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (1/4) .....	227
Annexe 29 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (2/4) .....	228
Annexe 30 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (3/4) .....	229

Annexe 31 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (4/4) .....	230
Annexe 32 – Photographie de l'intérieur du pavillon de la viande .....	231
Annexe 33 – Statistiques du secteur des fruits et légumes du MIN de Rungis .....	232
Annexe 34 – Statistiques du secteur des Beurres, Oeufs et Fromages et des produits laitiers divers du MIN de Rungis .....	233
Annexe 35 – Statistiques du secteur des produits de la mer et d'eau douce du MIN de Rungis.	234
Annexe 36 – Statistiques du secteur des fleurs coupées du MIN de Rungis .....	235
Annexe 37 – Statistiques du secteur des plantes en pots du MIN de Rungis .....	236
Annexe 38 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (boucherie).....	237
Annexe 39 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (viande de porc)...	238
Annexe 40 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (volaille et gibier).	239
Annexe 41 – Évolution de la fréquentation du MIN de Rungis.....	240
Annexe 42 – Vue aérienne des MIN d'Avignon, Nantes et Bordeaux .....	241

# Liste des sigles

- A6 = Autoroute A6
- BHV = Bazar de l’Hôtel de Ville
- BOF = Beurres, Œufs, Fromages
- CAC = Centre des Archives Contemporaines
- CCI = Chambre de Commerce et d’Industrie
- CDC = Caisse des Dépôts et Consignations
- CE = Conseil Économique
- CEE = Communauté Économique Européenne
- CEI = Compagnie d’Équipement International
- CGC = Confédération Générale des Cadres
- CGT = Confédération générale du travail
- CNR = Comité National de la Résistance
- Comité Permanent = Comité Permanent d’Études des Marchés d’Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires
- DGEN = Délégation Générale à l’Équipement National
- EDF = Électricité de France
- FNSEA = Fédération Nationale des Syndicats d’Exploitants Agricoles
- FO = Force Ouvrière
- INA = Institut National de l’Audiovisuel
- JO = Journal Officiel
- MIN = Marché d’Intérêt National
- NF = Nouveau Franc
- PERT = Program Evaluation and Review Technique
- PTT : Postes, Télégraphes et Téléphones
- PUF : Presse Universitaire de France
- RATP = Régie Autonome des Transports Parisiens
- RN = Route Nationale
- SAGAMIRIS = Société d’Économie Mixte d’Aménagement et de Gestion des Annexes du Marché d’Intérêt National de Rungis
- SCET = Société Centrale pour l’Équipement du Territoire
- SEGECE = Société d’Étude et de Gestion des Centres d’Équipement
- SEM = Société d’Économie Mixte
- SEMA : Société d’Économie et de Mathématiques Appliquées

- SEMMARIS = Société d'Économie Mixte d'Aménagement et de gestion du Marché d'Intérêt National de Rungis
- SEMVI = Société d'Économie Mixte du Marché de La Villette
- SENIA = Secteur des Entrepôts et des Industries Alimentaires
- SETEC = Société d'Études Techniques et Économiques
- SFNVR = Société Foncière de la Nouvelle Ville de Rungis
- SICA = Société d'Intérêt Collectif Agricole
- SILIC = Société Immobilière pour l'Industrie et le Commerce
- SNCF = Société Nationale des Chemins de Fer français
- SOGARIS = Société de la Gare Routière de Rungis
- STAP = Société Technique d'Abattage de Paris - La Villette
- UNICGV = Union Nationale de l'Industrie et des Commerces en Gros des Viandes
- UGSMVGV = Union Générale des Syndicats de Mandataires à la Vente en Gros des Viandes

# Introduction

*« L'histoire de ce changement, qui a permis, selon le vœu de François I<sup>er</sup>, de transférer la fourmilière des Halles centrales hors les murs de la capitale, est aussi le récit d'une palpitante aventure menée par une petite équipe de pionniers enthousiastes à travers la jungle de l'administration et du commerce parisien. Il était long et semé d'embûches, le chemin qu'il a fallu suivre pour transplanter le ventre de Paris sur les grands espaces du plateau de Rungis », Libert Bou<sup>1</sup>*

Le transfert des Halles de Paris vers Rungis, c'est plus que le récit d'un déménagement. Si la construction a demandé 6 ans, les débats et les négociations ont eux demandés plusieurs décennies. Un temps extrêmement long dû aux multiples oppositions à toute tentative de déplacement d'un marché installé au cœur de la capitale depuis le Moyen Âge. Les Halles de Paris, c'est un lieu historique situé à quelques encablures du Châtelet, du Louvre et de l'Hôtel de Ville. Depuis plusieurs siècles, c'est le point névralgique pour le commerce des produits alimentaires. Chaque jour, des milliers de commerçants, qu'ils soient vendeurs ou acheteurs, envahissent tout un quartier pour effectuer des transactions qui permettent l'approvisionnement d'une ville et d'une région, soit plusieurs millions de personnes. Mais l'influence des Halles s'étend bien au-delà des portes de Paris. Les commerçants provinciaux ont pour habitude de dire que « *Le prix des Halles, c'est le prix national* ». Le marché parisien est le métronome du commerce français et quand les Halles sont dérégulées, ce sont les prix des autres marchés qui s'en trouvent affectés.

Le marché des Halles de Paris fonctionne de manière imparfaite, car il n'arrive pas à se transformer. Hormis la construction des pavillons Baltard sous Napoléon III, le marché n'a guère évolué tant du point de vue de ses infrastructures que dans son fonctionnement. La situation des Halles devient intenable et le gouvernement décide un jour, le 13 juillet 1962, de transférer le marché historique de la ville de Paris sur le territoire de la commune de Rungis. Désormais, les grossistes et les détaillants vont devoir se déplacer à dix kilomètres au sud de la capitale pour permettre l'approvisionnement alimentaire de toute une région. Un changement radical. Si ce transfert peut paraître simple sur le papier, ce ne fut pas le cas dans les faits. Il est nécessaire de s'intéresser de près au long cheminement qui a conduit l'État à créer de toute pièce un nouveau marché. Quelle était la situation réelle des Halles pour que l'idée d'un transfert puisse apparaître comme la seule solution possible ? Comment l'État a-t-il réussi à surmonter les oppositions à un projet auquel peu de monde donnait la moindre chance de réussite ? Pourquoi

---

<sup>1</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
KRZYŻANOWSKI Florian

le choix de Rungis s'est-il imposé alors que rien ne prédestinait ce modeste village de la banlieue parisienne à devenir le cœur du commerce alimentaire français ? Cette étude s'articule autour de trois parties distinctes. La première permet de retracer l'historique des Halles et d'en comprendre le fonctionnement. La seconde partie de cette étude est axée sur la mise en œuvre du processus de transfert. Enfin, la dernière partie décrit la construction et le fonctionnement du Marché d'Intérêt National de Rungis.

Pour trouver des pistes de réflexion autour de ce large sujet, il a fallu mobiliser les sources disponibles aux Archives Nationales et plus précisément celles du site de Fontainebleau, appelé auparavant Centre des Archives Contemporaines<sup>2</sup>. Cette étude sur le transfert des Halles vers Rungis étant essentiellement une décision gouvernementale, les documents qui ont permis la rédaction de ce mémoire sont issus pour l'essentiel des archives de quatre ministères : le ministère de l'Agriculture, le ministère du Commerce et de l'Artisanat, le ministère des Finances et des Affaires Économiques et enfin le ministère de l'Intérieur. L'Administration française a cette particularité, bonne ou mauvaise, de garder l'ensemble de ses productions, si bien que le même document se retrouve dans les archives de plusieurs ministères et parfois en plusieurs exemplaires. Cela permet de recouper les informations. Ces documents sont dans une large majorité des sources manuscrites. Il s'agit de comptes rendus de réunions interministérielles, de notes rédigées par de hauts fonctionnaires, de transcription de débats et d'études plus larges sur le fonctionnement des Halles et la construction de Rungis. À noter que ces études contiennent de très nombreuses statistiques sur différents domaines (circulation, emploi, finance...). Si les ministères assurent la conservation de ces sources, ils n'en sont pas toujours les auteurs. Ces documents manuscrits sont souvent issus du Commissariat au Plan et des différentes commissions rattachées au transfert des Halles de Paris. Une fois ce déménagement amorcé, les documents émanent avant tout de la SEMMARIS, la Société d'Économie Mixte du Marché de Rungis, l'entreprise chargée de la gestion du marché. Les documents de la SEMMARIS sont composés de bilans financiers, de rapports d'activités et de comptes rendus écrits pour le Conseil d'Administration et pour l'Assemblée générale annuelle de l'entreprise. La présence de ces documents dans les archives des ministères est due au fait que le gouvernement est un acteur majeur de ce dossier et qu'à ce titre il participe à l'ensemble des réunions qui touchent aux Halles Centrales de Paris et à Rungis. De plus, l'État est actionnaire de la SEMMARIS. Dans les archives de ces ministères, se trouvent aussi des coupures de presse qui permettent d'apporter un regard extérieur, souvent critique, sur les différentes phases de ce dossier. Quelques sources sont extraites des fonds de la SEMMARIS qui sont disponibles aux archives départementales du Val-de-Marne. Concernant les documents iconographiques, ils proviennent directement des

---

<sup>2</sup> Depuis mai 2012, les fonds situés à Fontainebleau sont progressivement transférés à Pierrefitte-sur-Seine. Les côtes indiquées dans cette étude sont celles qui existaient à Fontainebleau avant le déménagement.

ministères et de la SEMMARIS, mais également d'ouvrages bibliographiques. Pour terminer, le transfert des Halles a fait aussi l'objet de productions audiovisuelles, dont l'Institut National de l'Audiovisuel en garde une copie, et qui sont accessibles directement sur son site internet.

# Chapitre 1 : Les Halles de Paris, un marché anachronique

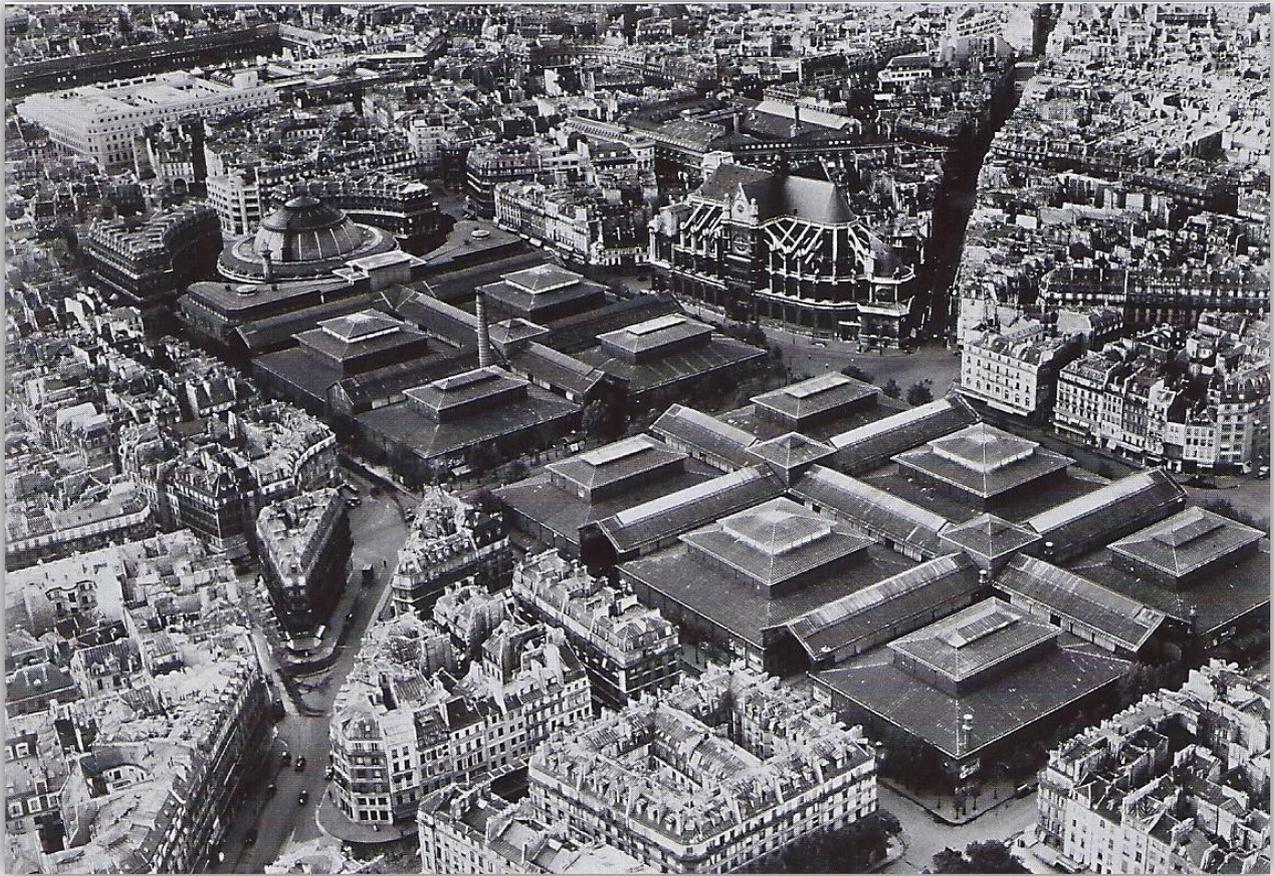


Figure 1 – Vue aérienne des Pavillons Baltard

VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p

# I. La situation des Halles avant 1950

## A. Un lieu historique

### 1. Du marché Palu à la place des Champeaux

L'origine du marché des Halles de Paris remonte au V<sup>e</sup> siècle après Jésus-Christ. Le marché Palu se situe alors sur l'île de la Cité<sup>3</sup>. Mais il est vulnérable aux inondations, qui sont dues aux crues de la Seine. Surtout, il est déjà la cible des critiques, car il provoque l'encombrement des ponts qui enjambent la Seine pour relier l'île de la Cité. Dès cette époque, la question de la circulation autour du marché est un problème pour les autorités. Le marché est transféré sur la Place de Grève<sup>4</sup>, l'actuelle Place de l'Hôtel de Ville de Paris. Il y restera jusqu'en 1137, date à laquelle le roi, Louis VI le Gros (1108 – 1137), décide d'un nouveau déménagement. Les sources sont discordantes sur la date de ce transfert, certains la situant en 1135. Cependant, j'ai choisi de retenir, la date mentionnée par Anne Lombard-Jourdan dans sa thèse, intitulée Le quartier des Halles à Paris, des origines à 1436, soutenue en 1933 à l'École des Chartes<sup>5</sup>, car sa thèse est issue d'un travail de recherche. En 1137, Louis VI le Gros passe un accord avec l'évêque de Paris, Étienne de Senlis<sup>6</sup>. Ce dernier devait céder tous ses droits, notamment commerciaux, sur un territoire appelé « fossé du Champeau » où quelques transactions commerciales se déroulaient. Louis VI le Gros officialise le marché existant et y transfère le marché de la Place de Grève. Le roi souhaite ainsi affirmer son autorité sur l'Église, mais également renforcer les finances du royaume<sup>7</sup>. Le terrain des Champeaux se situait entre la rue Saint-Honoré, la rue Montmartre et la rue Saint-Denis. Sa superficie était d'environ cinq hectares. Le marché des Halles sera établi sur ce terrain pendant près de huit siècles. Une partie des résistances des Parisiens au moment du transfert des Halles Centrales de Paris à Rungis, au cours des années 1960, peut donc s'expliquer par une implantation historique du marché des Halles au cœur de la capitale.

---

<sup>3</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>4</sup> Jean-Claude Goudeau situe ce changement au début du règne des Capétiens, mais sans donner de date précise. Une affirmation qui ne peut être confirmée.

<sup>5</sup> LOMBARD-JOURDAN, Anne, *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, Paris, École Nationale des Chartes, 2009, 245p

<sup>6</sup> Évêque de Paris de 1124 à 1142

<sup>7</sup> Op. cit. p16

Par la suite, le terrain des Champeaux sera aménagé. Philippe Auguste (1165 – 1223) y transfère la foire Saint-Lazare en 1181 et fait construire, deux ans plus tard, les deux premières « halles » pour entreposer les marchandises et poursuivre les échanges même en cas d'intempéries<sup>8</sup>. C'est à partir de ce moment que les Parisiens ont pris l'habitude de parler « Des Halles » pour désigner le marché central de Paris. Philippe Auguste ordonne également que le marché soit clos pendant la nuit. Le roi fit donc construire une muraille autour du périmètre du marché et imposa aux commerçants d'apporter leurs marchandises aux Halles. Vers 1200, le marché est essentiellement consacré à l'artisanat, notamment au commerce des draps. Peu de produits alimentaires y sont vendus. Progressivement, les denrées vont faire leur apparition, car il faut nourrir une population parisienne de plus en plus importante. Anne Lombard-Jourdan indique que le blé et le poisson de mer furent les deux premières denrées alimentaires à être vendus sur le marché<sup>9</sup>. Dès cette époque, la vente du blé sur le marché parisien devient une référence pour la fixation du prix. Sous le règne de Louis IX, dit « Saint-Louis » (1226 – 1270), le commerce du poisson est autorisé. Les autres aliments seront vendus aux Halles plus tardivement : les légumes vers le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, le pain vers 1305, le vin ainsi que les B.O.F (Beurre, œufs et fromages) vers 1400, la viande en 1416<sup>10</sup>.

Au Moyen Âge, les corporations prirent de plus en plus d'importance à tel point que l'administration quotidienne du marché était laissée aux soins du prévôt des marchands<sup>11</sup>, chargé notamment de l'approvisionnement alimentaire de la ville de Paris. La main mise de la « Hanse », la corporation des marchands d'eau, sur la ville de Paris était historique. D'ailleurs le blason de la capitale<sup>12</sup> ne représente-t-il pas un bateau naviguant sur un fleuve ? Cette affirmation du pouvoir des marchands s'est imposée presque naturellement, les communications et le ravitaillement de la capitale s'effectuant principalement par la voie navigable. Or si les marchands d'eau venaient à cesser leur activité, la ville royale se trouverait alors dans une situation de pénurie. C'est pourquoi le Prévôt des marchands était responsable de l'approvisionnement de la capitale. Une forme de reconnaissance de l'importance des marchands d'eau pour la capitale du royaume. Du Prévôt des marchands dépendait de nombreux auxiliaires, notamment le « Voyer » qui était chargé d'attribuer les places sur le marché des Champeaux. Le poids « politique » accordé aux corporations se retrouvera d'une certaine manière au moment du débat sur un éventuel transfert des Halles. Bien qu'elles fussent abolies par la loi Le Chapelier en 1791, les associations de métiers garderont une grande influence sur la vie des Halles de Paris et de l'ensemble du quartier. S'il ne gérait pas le marché au quotidien, le

---

<sup>8</sup> Op. cit. p20

<sup>9</sup> Op. cit. p68

<sup>10</sup> Op. cit. p69

<sup>11</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur – Rapport sur les Halles de Paris et le problème de leur transfert par Jean Legaret, Député et Conseiller Municipal de Paris, 1960.

<sup>12</sup> Annexe 1 – **Blason de la ville de Paris**

KRZYZANOWSKI Florian

roi était investi des pouvoirs de police. Il faisait respecter les lois et prélevait des impôts par l'intermédiaire du Prévôt de Paris dont le rôle était également de veiller à la bonne administration de la justice. Le marché relève donc de l'autorité royale bien que la gestion quotidienne soit laissée à la « société civile ». Une notion qui perdurera dans le temps puisque le pouvoir central, qu'il s'agisse d'un roi ou d'un gouvernement, n'aura de cesse de réaffirmer son contrôle sur le marché parisien. Une situation d'autant plus vraie quand il sera question d'un déplacement du marché.

En 1507, afin de contrôler le fonctionnement des Halles, Louis XII (1498 – 1515), officialise les « jurés-vendeurs »<sup>13</sup>, qui sont apparus à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle dans le secteur de la vente en gros de la marée<sup>14</sup>. Ces marchands avaient pour mission d'assurer la loyauté des transactions entre les vendeurs et les acheteurs. Toute fraude détectée entraînait la mise au pilori, c'est-à-dire l'exposition en place publique du contrevenant. La volonté de garantir des transactions commerciales justes et honnêtes afin que le prix reflète la valeur réelle du produit n'est donc pas nouvelle. Le débat sur la juste formation des cours et la lutte contre la fraude sur le marché des Halles sera au cœur des débats après la Seconde Guerre mondiale. Les « jurés-vendeurs » agissaient comme de véritables officiers publics à qui tout acte de commerce était interdit, assurant ainsi leur indépendance vis-à-vis des commerçants et des consommateurs. Leur revenu était garanti par une commission sur les transactions. Après sa suppression pendant une trentaine d'années, un édit de 1690 a rétabli cette charge, à présent héréditaire, et l'a élargie à l'ensemble des produits vendus aux Halles de Paris. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, les « jurés-vendeurs » furent chargés de collecter les impôts prélevés sur les ventes pour le compte de l'État. Cette fonction d'intermédiaire entre le pouvoir royal et les commerçants sera maintenue jusqu'en 1791, date à laquelle la loi Le Chapelier les supprime. Ces « jurés-vendeurs » sont les prédécesseurs des mandataires des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Ils sont le reflet de la volonté du pouvoir central de contrôler de près le déroulement du principal marché parisien. Une volonté historique qui est une nouvelle fois réaffirmée. C'est aussi au Moyen Âge qu'apparaissent les premiers « Jurés-déchargeurs », dont les « Forts des Halles » de l'époque contemporaine sont les héritiers. Leur rôle est de transporter les marchandises sur le marché. L'organisation moderne des Halles Centrales de Paris est donc directement issue du Moyen Âge.

---

<sup>13</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Économique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

<sup>14</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur – Rapport sur les Halles de Paris et le problème de leur transfert par Jean Legaret, Député et Conseiller Municipal de Paris, 1960.

## 2. Les premières difficultés des Halles

Jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, les aménagements du quartier des Halles sont nombreux. Il s'agit plus d'opération d'urbanisme que de modification profonde du marché. En 1543, François I<sup>er</sup> signe l'édit de Sainte-Menehould sur la « Réformation des Halles »<sup>15</sup>. Le but de cet édit est d'assainir le quartier et de « moderniser » les infrastructures du marché. La reconstruction des halles sera achevée en 1572. Au fil des ans, les constructions se sont multipliées et de nombreuses ruelles se sont créées autour des Halles. Le marché est encombré et la circulation est loin d'être aisée. Cependant, c'est dès le Moyen Âge qu'apparaît l'idée que le marché des Halles « étouffe ». Anne Lombard-Jourdan indique dans son ouvrage que « *l'intense activité marchande déborda bientôt du périmètre qui lui était assigné et occupa tous les espaces disponibles à l'entour. [...] Rue de la Charronnerie, les étalages repoussaient les passants vers le milieu de la rue où coulait le ruisseau ; les auvents et les tentes gênaient la progression des cavaliers et des voitures* ». L'encombrement des Halles et leur insalubrité notoire sont nés en même temps que le marché.

Ces difficultés vont perdurer au cours des siècles, comme en témoigne un rapport<sup>16</sup> du Conseil Économique<sup>17</sup>, daté de 1948, citant un historiographe royal du XVIII<sup>e</sup> siècle, Jean-Aimar Piganiol de La Force<sup>18</sup>, qui écrivait à propos des Halles :

*« Les halles de Paris sont sans doute le plus riche marché qu'il y ait au monde, car on y trouve ce que l'air, la terre et l'eau produisent de plus nécessaire ou de plus agréable ; mais c'est aussi le plus vilain et le plus malpropre des quartiers de Paris ».*

Il faut attendre le XVII<sup>e</sup> siècle pour qu'émerge l'idée d'un déplacement des Halles. Plusieurs solutions sont envisagées : créer une annexe des Halles sur la rive gauche et y vendre le blé, la viande et le poisson ; réaménager les bâtiments du marché ; déplacer une partie du marché au nord de la porte Saint-Denis ou déplacer la totalité du marché près de l'actuel boulevard Saint-Germain. Aucune de ces solutions ne fut retenue, mais quelques aménagements

---

<sup>15</sup> LOMBARD-JOURDAN – *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, p89

<sup>16</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Économique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

<sup>17</sup> Le Conseil Économique (CE) fut créé, en 1924, sous l'impulsion d'Édouard Herriot (1872 – 1957) alors président du Conseil. Considéré comme étant la 3<sup>e</sup> assemblée du pays, son rôle est de permettre une représentation de tous les acteurs de la vie politique et économique. Le Conseil Économique conseille le gouvernement, l'Assemblée nationale et le Sénat sur les projets et les propositions de loi. Avec la réforme constitutionnelle de 2008, le Conseil Économique et Social est devenu le Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE).

<sup>18</sup> On trouve aussi cet historiographe sous le nom de Pignarol de La Force.

furent effectués à la marge. Le marché des fleurs et des volailles est transporté sur le quai de la Mégisserie. En 1767, la Halle aux Blés<sup>19</sup> fut construite pour faciliter les échanges du marché du blé. Le terrain fut choisi, car il se trouvait à proximité du marché des Halles et de la Seine, principale source d'acheminement du blé. La Halle aux Blés, bien que maintes fois transformée, existe toujours, il s'agit de l'actuelle Bourse du Commerce.

La réorganisation des Halles, pendant l'époque moderne, ne fut pas exclusivement consacrée à l'urbanisme. Au XVIII<sup>e</sup> siècle apparaît la notion de « périmètre de protection » qui sera primordiale lors de la création de Rungis. Le « périmètre de protection » instaure une zone dans laquelle toute concurrence au marché des Halles est interdite. L'ordonnance de police de 1590 a eu pour objet de contraindre les marchands à centraliser leur activité aux Halles<sup>20</sup>. En clair, les marchands doivent s'approvisionner aux Halles et le commerce direct, autour de Paris, auprès des producteurs est prohibé. À cette époque, même si le marché est, principalement, un lieu de vente de produits alimentaires, on continue d'y vendre des draps et des cuirs. Une fonction qui disparaît progressivement.

À partir du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle apparaît, vaguement, le projet d'un marché des Halles destiné à la vente en gros de produits exclusivement alimentaires. Il s'agirait d'un marché central et unique. Les commerçants de la capitale viendraient s'y approvisionner. Cette conception nouvelle des Halles demeurera jusqu'au départ du marché. L'idée de déplacement de toute ou partie des Halles devient alors caduque. Si le marché doit être central, alors le déplacer sur la rive gauche et plus tard à l'extérieur de Paris devient inutile. Les opérations d'urbanisme continuèrent jusqu'à la Révolution, mais le marché ne fut pas modifié en profondeur. Napoléon I<sup>er</sup> (1769 – 1821) ordonne, par les décrets impériaux des 14 février et 9 mars 1811<sup>21</sup>, la démolition complète des Halles de Paris et la reconstruction du marché dans le même quartier, mais sur une superficie beaucoup plus importante (de l'actuelle Bourse du Commerce jusqu'à la rue Saint-Denis), s'inspirant des travaux de l'architecte Boffrand<sup>22</sup>. Le projet de l'empereur, qui considérait « *les Halles comme un marché indigne de Paris* », fut continuellement repoussé, faute d'argent. Il n'a jamais vu le jour dans sa globalité. La seule réalisation de ce projet fut l'inauguration en 1818 du marché de la viande, également appelé « marché des Prouvaires ». Un bâtiment d'une capacité insuffisante dès sa construction.

---

<sup>19</sup> LOMBARD-JOURDAN – *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, p96

<sup>20</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

<sup>21</sup> Anne LOMBARD-JOURDAN n'indique pas les mêmes dates pour ces deux décrets (24 février et 11 mai 1811). Jean-Claude Goudeau donne les dates du 24 février et du 19 mai 1811.

<sup>22</sup> Pour plus de détail sur le projet de Boffrand, se reporter au livre d'Anne LOMBARD-JOURDAN, page 97. KRZYZANOWSKI Florian

Malgré cela, Napoléon prit soin de remettre de l'ordre sur le marché. Il créa de nouveaux intermédiaires entre l'État et les commerçants. Appelés "facteurs" ces professionnels étaient chargés d'une part, de percevoir les droits de vente pour le compte de la ville de Paris, et d'autre part, de vendre à la criée les produits comme la viande, le poisson et les fruits et légumes. Leur nombre était limité à 39. Ils obtenaient leur rémunération par un pourcentage sur le produit des ventes. Les producteurs pouvaient vendre leur marchandise uniquement à l'amiable. Une organisation qui va durer pendant près d'un demi-siècle, jusqu'en 1878. Mais Napoléon est aussi à l'origine d'une particularité qui causa de nombreux désagréments. Il autorisa l'Assistance publique, appelée à cette époque « Conseil général des hospices de Paris », à occuper une partie des Halles de Paris, réduisant ainsi la place pour les négociants. Une présence qui sera encore plus préjudiciable quand l'activité du marché sera démultipliée au cours du siècle suivant.

Les bâtiments des Halles, bien qu'étant dans un état de complet de vétusté, ont continué d'être maintenus en fonctionnement pendant plusieurs dizaines d'années. Il s'agissait plus de réparations que de véritable réhabilitation. Certes, les bâtiments furent aménagés à plusieurs reprises depuis le Moyen Âge, mais il existait encore au XIX<sup>e</sup> siècle des halles qui dataient du règne de Philippe Auguste, soit 600 ans auparavant. Ces halles étaient construites en bois et en verre. Elles étaient donc facilement inflammables. D'ailleurs, la Halle aux draps fut ravagée par un incendie, le 25 avril 1855, prouvant ainsi qu'il devenait de plus en plus urgent de reconstruire un marché plus moderne et plus grand<sup>23</sup>. La superficie du marché n'était plus adaptée aux échanges du XIX<sup>e</sup> siècle. Les Halles devaient fournir les besoins alimentaires quotidiens de plus d'un million de personnes en 1850 alors que sous Philippe Auguste la population parisienne n'était que de 50 000 personnes<sup>24</sup>.

En 1842, la surface des Halles de Paris est d'environ 18 000 mètres carrés. Une dimension sensiblement égale à celle qui existait au XVI<sup>e</sup> siècle alors que la population avait très fortement augmenté au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Le comte de Rambuteau (1791 – 1869), alors préfet de la Seine, décida qu'il était temps de moderniser le marché et d'en agrandir la superficie, mais il ne put mener son projet jusqu'à son terme :

---

<sup>23</sup> LOMBARD-JOURDAN – *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, p99

<sup>24</sup> Source : site internet officiel de la ville de Paris.

« Quant aux Halles centrales, s'il ne m'a pas été permis de les achever, du moins ai-je eu l'honneur d'en faire adopter les plans, d'obtenir 22 millions [de francs]<sup>25</sup> du Conseil Municipal et de lever tous les obstacles à leur construction. Rien ne fut négligé dans les études préliminaires ; j'envoyais une commission visiter les plus beaux marchés de l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, la Hollande pour profiter de l'expérience de nos voisins. Elles devaient couvrir 54 000 mètres carrés de terrain et être livrées au public en 1830. Depuis, on a augmenté la superficie et la dépense s'est élevée à quarante millions. Je ne regrette point : les Halles, disait Napoléon, c'est le Louvre du peuple »<sup>26</sup>.

À noter que la date de 1830 évoquée par Rambuteau dans ce texte est étrange, car il n'est devenu préfet de la Seine qu'en 1833. L'une des explications possibles pour cette incohérence temporelle est que le projet évoqué par Rambuteau existait déjà lors de sa nomination comme préfet de la Seine et qu'il l'a simplement mis en œuvre. Quoi qu'il en soit, c'est une nouvelle preuve que le pouvoir central et ses représentants n'ont de cesse de vouloir transformer les Halles.

---

<sup>25</sup> Le 1<sup>er</sup> janvier 1960, le gouvernement met en circulation le nouveau franc (NF) qui équivaut à 100 anciens francs. Sauf mention contraire, les sommes affichées dans cette étude s'entendent en anciens francs avant 1960 et en nouveau franc après cette date. Pour convertir ces sommes en euros, il faut tenir compte de l'inflation. L'INSEE met à disposition un convertisseur franc-euro à l'adresse suivante : [www.insee.fr/fr/themes/calcul-pouvoir-achat.asp](http://www.insee.fr/fr/themes/calcul-pouvoir-achat.asp) (rappel 1 € en 2002 = 6,55957 NF)

<sup>26</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur – Rapport sur les Halles de Paris et le problème de leur transfert par Jean Legaret, Député et Conseiller Municipal de Paris, 1960.

KRZYZANOWSKI Florian

### 3. Les Halles de Baltard : le « ventre de Paris »<sup>27</sup>



Figure 2 – Construction des pavillons Baltard en 1866<sup>28</sup>

Le tournant majeur pour les Halles, depuis leur création, ce sont les modifications apportées par Victor Baltard (1805 – 1874). Architecte français, Victor Baltard remporta le grand prix d'architecture de Rome de l'École des Beaux-Arts de Paris en 1833. Il séjourna alors à la Villa Médicis, lieu de l'Académie française à Rome. Il fut ensuite nommé architecte en chef de la 1<sup>re</sup> section des Travaux de la ville de Paris en 1849. Deux ans auparavant, Baltard reçut la charge d'élaborer le projet définitif de transformation des Halles en s'appuyant sur les travaux de Rambuteau. Une ordonnance du 17 juin 1847 déclara les travaux des Halles comme étant d'utilité publique. Un emprunt d'État fut lancé par Louis-Napoléon Bonaparte (1808 – 1873), alors président de la République, le 4 août 1851. Un mois plus tard, le 15 septembre 1851, le Prince-Président posa la première pierre des nouvelles Halles de Paris<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> ZOLA, Émile, *Le ventre de Paris*, Paris, Librairie Générale Française, 2010, 43<sup>e</sup> édition, 383p.

<sup>28</sup> VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p

<sup>29</sup> LOMBARD-JOURDAN – *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, p102-106

Au départ, Victor Baltard entreprend la construction d'un pavillon en pierre de taille, destiné à la vente de la viande. Ce pavillon fut très tôt décrié par d'autres architectes. Le bâtiment semblait appartenir au passé. Il était mal éclairé, mal aéré et représentait le parfait exemple de ce que le baron Haussmann, nouveau préfet de Paris, ne voulait plus voir dans la capitale. C'est pourquoi le préfet de la Seine s'empressa de le faire démolir, sitôt sa nomination effective. Il faut bien comprendre qu'un bâtiment construit en pierre de taille au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en pleine Révolution industrielle, a dès le départ quelque chose d'anachronique et d'archaïque. La Révolution industrielle, c'est l'époque de la primauté du fer sur les autres matériaux. Le fer c'est le symbole de la modernité. Plusieurs architectes furent consultés avant Baltard, notamment Eugène Flachet (1802 – 1873), qui a construit l'une des premières lignes de chemin de fer du pays entre Paris et Saint-Germain-en-Laye ainsi que l'actuelle gare Saint-Lazare, et Hector Horeau (1801 – 1872) qui a conçu les plans du Crystal Palace de Londres, bâtiment de 500 mètres de longueur et dont l'ossature en métal fut le symbole de la première Exposition universelle de Londres en 1851. Tous deux proposèrent l'utilisation d'une architecture métallique comme base des nouveaux pavillons des Halles. Les deux projets furent retoqués, car ils étaient jugés trop compliqués et trop coûteux à construire. Haussmann demanda alors à Baltard de poursuivre la rénovation des Halles Centrales. L'architecte trouvait l'utilisation du fer peu prestigieuse, mais il fut encouragé à l'utiliser pour les nouveaux bâtiments. Louis-Napoléon Bonaparte, qui n'avait pas apprécié le bâtiment en pierre, fut impressionné par la gare Saint-Lazare et sa structure métallique. Victor Baltard entreprit alors la construction de 14 bâtiments réalisés en métal et en verre<sup>30</sup>. Les pavillons 7 à 12 furent terminés en 1858, les pavillons 3 à 6 furent achevés en 1866<sup>31</sup> et les pavillons 1 et 2 ne furent construits qu'à partir de 1935 et achevés qu'en 1948. Enfin, deux autres ne virent jamais le jour. En 1890, le marché s'étend sur une surface de 20 000 mètres carrés.

Les négociants appréciaient ces bâtiments modernes qui étaient correctement éclairés et aérés. Les allées entre les bâtiments étaient larges et permettaient une circulation aisée des piétons comme des véhicules. Les Halles possédaient d'immenses caves en sous-sol qui permettaient le stockage des produits invendus. Selon Anne Lombard-Jourdan, Baltard avait même prévu la construction de plusieurs lignes de chemin de fer entre ces caves et les gares parisiennes dans le but de faciliter l'approvisionnement du marché. Le transport par rail, symbole du XIX<sup>e</sup> siècle, avait supplanté la navigation fluviale des marchandises. L'idée était d'aménager une grande gare souterraine en dessous des pavillons et de faire monter les marchandises par des ascenseurs. Ce projet, comme beaucoup d'autres, ne vit jamais le jour. Mais cette idée referra son apparition au moment de la construction du métro de Paris. Les

---

<sup>30</sup> Annexe 2 – **Vue sur les pavillons Baltard**

Annexe 3 – **Structure métallique des pavillons Baltard**

<sup>31</sup> Jean Legaret cite l'année 1890 pour l'achèvement de ces 4 pavillons.

KRZYŻANOWSKI Florian

marchandises auraient emprunté le métro pendant la nuit, en dehors des heures d'ouvertures au public. Elle fut repoussée par peur de l'encombrement des tunnels par les wagons de marchandises. Le projet de Baltard alla plus loin que la simple construction des pavillons. Le quartier des Halles fut réaménagé. 300 maisons furent détruites et plusieurs rues (Rambuteau, Etienne-Marcel, Turbigo, Louvre, Pierre-Lescot) furent agrandies. Cette refondation du quartier des Halles rentrait pleinement dans le grand projet de transformation de Paris par Haussmann que Baltard côtoya lors de sa scolarité, au lycée Henri IV. Haussmann va réussir une brillante carrière de haut fonctionnaire dans l'administration en gravissant un à un les échelons de la « préfectorale » pour finalement être nommé préfet de la Seine en 1853. Dès sa nomination, celui, que l'on appelle le baron Haussmann, entend modifier Paris en profondeur, la capitale ayant peu ou prou le même aspect qu'au Moyen Âge. Les rues parisiennes sont étroites. Elles empêchent la bonne circulation des habitants. Une rénovation de Paris passait évidemment par une rénovation du marché des Halles. Cependant, les Halles de Baltard sont devenues rapidement insuffisantes pour absorber la masse des marchands qui venaient approvisionner Paris. La seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle fut une période de croissance de la population urbaine. La Révolution industrielle provoqua un exode rural, les usines se trouvant principalement dans les villes. La population de la capitale fit plus que doubler en l'espace de 50 ans, passant de 1,2 million d'habitants en 1856 à 2,7 millions d'habitants en 1901<sup>32</sup>. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le marché des Halles n'était déjà plus assez grand pour faire face à l'accroissement des échanges. De plus, la province ne se contentait plus d'envoyer ses excédents de récoltes sur le marché parisien, mais elle venait également s'approvisionner aux Halles.

La transformation du marché parisien ne fut pas que matérielle, elle fut aussi administrative. Une première réforme est intervenue avec le décret du 22 janvier 1878<sup>33</sup>. Une liberté commerciale fut appliquée à la réglementation du marché des Halles. Les « facteurs » gardaient le monopole des transactions officielles, mais leur profession n'était plus limitée en nombre. Cela signifie que n'importe qui pouvait devenir « facteur » après s'être inscrite auprès du tribunal de commerce et après avoir prêté serment. Le nombre de personnes autorisées à vendre les denrées de consommation courante, comme la viande, les produits de la mer et les fruits et légumes, sur le marché passa de 39 à 109, dès la mise en œuvre du décret<sup>34</sup>. De plus, le décret du 23 janvier 1878 légalisa la vente à l'amiable, une pratique historique, longtemps tolérée, mais qui restait illégale, car les marchandises vendues ainsi ne transitaient pas toujours par les « facteurs », c'est-à-dire le circuit officiel. Les commissionnaires, des marchands dont

---

<sup>32</sup> Source : base de données Cassini sur le site de l'EHESS ([cassini.ehess.fr](http://cassini.ehess.fr))

<sup>33</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

<sup>34</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur - Régime administratif et juridique des Halles Centrales et leur périmètre.

l'existence est tolérée depuis Napoléon, sont désormais autorisés à s'installer sous les pavillons. Par définition, la vente à l'amiable n'est pas contrôlée. Les commissionnaires sont donc plus libres que les facteurs. C'est pourquoi la vente à l'amiable s'intensifia et le nombre de commissionnaires augmenta. Le développement de la vente à l'amiable profita aux acteurs quotidiens du marché, mais pas aux expéditeurs des marchandises qui, selon le document, « se plaignaient de n'être pas réglés ou de l'être insuffisamment et qu'ils cherchèrent d'autres débouchés pour leurs produits ». Puisque les ventes ne sont pas contrôlées, les fraudes sont plus nombreuses et les droits des producteurs et des consommateurs ne sont plus respectés. Bien que cette réforme fut dans un certain sens nécessaire, car elle a permis de faire face à l'augmentation du tonnage sur le marché, l'absence de contrôle sur les ventes à l'amiable poussa le gouvernement à faire voter la loi du 11 juin 1896, portant réglementation des Halles Centrales de Paris.

Ce texte mit de l'ordre, au moins de manière temporaire, dans le fonctionnement du marché des Halles de Paris. Une mise en place compliquée, car cinq années de débats auront été nécessaires à l'Assemblée nationale et au Sénat pour se mettre d'accord sur une loi qui ne compte que 11 articles<sup>35</sup>. Cette loi de 1896 est considérée comme le premier véritable Code des Halles. Elle comporte 5 objectifs différents :

– Premièrement, il s'agit de mettre de l'ordre sous les pavillons Baltard. Les seuls représentants des vendeurs sont dorénavant les mandataires. Une seule catégorie de vendeurs permet aux autorités de contrôler l'activité du marché et donc d'éviter un maximum de fraudes induites par l'utilisation du système de vente à l'amiable.

– Deuxièmement, le choix des mandataires est effectué de manière plus rigoureuse que pour les « facteurs » ou les commissionnaires, afin de garantir leur intégrité morale et donc un respect des vendeurs et des consommateurs lors des transactions : « *Toute la réglementation concernant les mandataires a pour objet principal de sauvegarder les droits des producteurs et des expéditeurs en obligeant les mandataires à demeurer de simples intermédiaires* ».

– La protection du consommateur est le 3<sup>e</sup> objectif de cette loi. Il s'agit de garantir que les denrées achetées aux Halles sont de « premières mains », c'est-à-dire qu'il s'agit de produits n'ayant fait l'objet d'aucune vente préalable. Une règle qui sera partiellement contournée pour permettre aux petits producteurs n'ayant pas une quantité de marchandises suffisante de grouper leurs envois permettant ainsi la vente des produits sur le marché parisien. De fait,

---

<sup>35</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur - Régime administratif et juridique des Halles Centrales et leur périmètre.

l'instauration de cette règle va exclure les regrattiers du marché. Cette catégorie de vendeurs achetait sa marchandise aux Halles puis revendait la même marchandise à l'extérieur des pavillons. Le consommateur était lésé, car le prix augmentait selon la règle commerciale indiquant que plus les intermédiaires entre le producteur et le consommateur sont nombreux, plus le prix payé par le consommateur est important.

– La quatrième ambition de la loi de 1896 est en quelque sorte la maxime de ce texte : « *Réglementer toutes les ventes des Halles* », c'est-à-dire celles se déroulant sous les pavillons, mais surtout, celles se développant à l'extérieur du marché.

– Enfin, le dernier objectif est une mise au point juridique. Longtemps, le marché des Halles a fait l'objet d'un débat pour savoir qui en était le propriétaire. Au Moyen Âge, le marché n'était ni la propriété du roi, qui assurait pourtant les missions de police et justice, ni de la ville de Paris. L'accord de 1137 avait accordé certaines prérogatives à l'évêché de Paris. Des prérogatives qui sont tombées en désuétude au fil des siècles. Napoléon confia l'autorité du marché au préfet de Police. Mais, celui-ci s'oppose souvent au préfet de la Seine créant des conflits de compétences entre le gouvernement et la ville de Paris. La loi de 1896 clarifie la situation. La ville de Paris est seule propriétaire des Halles et donc le préfet de la Seine est seul habilité à percevoir des taxes. Le préfet de Police n'est plus compétent que pour le maintien de l'ordre, le contrôle de la loyauté des transactions et la salubrité des denrées alimentaires. Les missions de polices, au quotidien, sont désormais assurées par un commissaire de police spécial. D'une part, la création d'un poste de commissaire prouve l'importance accordée aux Halles Centrales, d'autre part, le fait que la ville de Paris soit considérée comme propriétaire des Halles sera capital au moment du déplacement des Halles vers Rungis. Il apparaît, de suite, que la ville n'a plus aucun intérêt à voir s'envoler hors de ses murs, une source de financement importante. La loi du 11 juin 1896 ne sera pas entièrement respectée, car l'augmentation du tonnage ne va pas permettre d'empêcher le développement d'un marché non officiel. Lorsque la volonté politique de moderniser les Halles sera de plus en plus forte, notamment après la Seconde Guerre mondiale, il apparaîtra que le cadre législatif induit par cette loi de 1896 n'est plus suffisant et que son application fut partielle à cause de sa rigidité.

## **B. Un marché insalubre et qui étouffe**

### **1. Un fonctionnement complexe et des acteurs (trop ?) nombreux**



Figure 3 – L'encombrement des Halles<sup>36</sup>

<sup>36</sup> VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p  
KRZYŻANOWSKI Florian

Au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, la situation des Halles Centrales de Paris ne va pas aller en s'améliorant. La population de la capitale ne cesse d'augmenter, pour dépasser les 2,9 millions d'habitants en 1921<sup>37</sup>. Si l'on ajoute à ce chiffre, la population habitant autour de la capitale, Paris et sa banlieue compte en 1946 près de 6,5 millions d'habitants<sup>38</sup>. Les pavillons du marché des Halles doivent alors nourrir une population presque 3 fois plus importante que lors de leurs constructions. Selon un rapport d'Ernest Lemaire-Audoire<sup>39</sup>, président de la très puissante Union Générale des Syndicats de Mandataires à la Vente en Gros des Viandes (UGSMVGV), présenté au Conseil Économique, le marché des Halles a vu transiter, 2,4 millions de tonnes de produits en 1939, alors qu'en 1856, « seulement » 40 000 tonnes de denrées y furent vendues. Le Conseil Économique va même jusqu'à écrire : « *Avant la guerre de 1939, les halles centrales de Paris étaient certainement le plus grand marché de denrées alimentaires périssables existant au monde* ». Le développement du marché est à la fois le résultat de la multiplication des moyens de transport et de l'accroissement de la population de la région parisienne. Les denrées arrivaient de l'ensemble des régions de France et même de l'international par l'intermédiaire des colonies françaises. Après le traité de Rome de 1957, créant la Communauté Economique Européenne, la part des marchandises provenant des États membres ne va pas cesser d'augmenter, le marché des Halles Centrales prenant ainsi une dimension internationale importante. Une caractéristique qui sera renforcée au moment de créer le marché de Rungis. Cette place de premier ordre dans le commerce national et international pousse même les pouvoirs publics à écrire :

*« Son importance exceptionnelle [...] lui attribue le rôle d'une véritable bourse des denrées agricoles sur laquelle les cours se forment et où les prix se font. Enregistrés et publiés officiellement, ils se répercutent sur l'ensemble du pays et influencent, dans une certaine mesure, les marchés étrangers les plus proches. De par le volume même de son approvisionnement et l'importance de la clientèle qui le fréquente, le Marché des Halles est réellement, quoi qu'on en pense, un régulateur de la distribution et des prix, limitant les oscillations des cours ».*

Les Halles Centrales de Paris sont donc le métronome du commerce alimentaire national. Ce qui induit qu'en cas de dysfonctionnement, les répercussions ne se limitent pas à la capitale.

---

<sup>37</sup> Source : base de donnée Cassini sur le site de l'EHESS (cassini.ehess.fr)

<sup>38</sup> Source : INSEE

<sup>39</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

KRZYZANOWSKI Florian

Avant de s'intéresser plus en détail aux problèmes affectant les Halles, il faut en comprendre l'organisation, qui est complexe. En 1948, les pavillons sont constitués de la manière suivante<sup>40</sup> :

Tableau 1 – Les pavillons Baltard<sup>41</sup>

Numéro du Pavillon	Fonction
Pavillon 1	Inachevé
Pavillon 2	Inachevé
Pavillon 3	1/3 : commerce de détail de boucherie 2/3 : marché de gros des viandes
Pavillon 4	Marché de gros de la volaille et du gibier
Pavillon 5	1/3 : commerce de détail de triperie et de charcuterie 2/3 : marché de gros des viandes
Pavillon 6	1/3 : marché de gros des abats 2/3 : marché de gros des fruits et légumes
Pavillon 7	1/3 : marché de gros des fruits et légumes 2/3 : commerce de détail de denrées diverses
Pavillon 8	Marché de gros des fruits et légumes
Pavillon 9	Marché de gros du poisson
Pavillon 10	Marché de gros des beurres et œufs
Pavillon 11	Marché de gros du poisson
Pavillon 12	Marché de gros des fromages Marché de gros des huitres

<sup>40</sup> Annexe 4 – Plan des Halles Centrales de Paris

<sup>41</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

KRZYŻANOWSKI Florian

Le marché avait des horaires et des jours de fonctionnement bien précis<sup>42</sup> :

Tableau 2 – Jours d’ouverture du marché des Halles de Paris en 1960

Secteur	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Fruits et Légumes		X	X	X	X	X	X*
B.O.F	X	X	X	X	X	X	
Volailles		X	X	X	X	X	X
Poissons		X	X	X	X	X	X

\* Le marché des Fruits et Légumes était susceptible de fermer pendant l’hiver, une période creuse pour le secteur.

Tableau 3 – Horaires de fonctionnement des Halles de Paris en 1960

Secteur	Horaires
Fruits et Légumes	3H30/4H00 - 7H30
B.O.F	7H30 - 10H30
Volailles	7H30 - 9H30
Poissons	6H30 - 9H00

Pour arriver à faire fonctionner ce marché, tant bien que mal, cela requiert la présence quotidienne de 480 mandataires, 435 commissionnaires, 1200 grossistes et demi-grossistes en boutique, 1600 producteurs et 260 approvisionneurs<sup>43</sup>. Chiffre auquel il faut rajouter entre 8000 et 10 000 personnes nécessaires pour faire fonctionner les entreprises. De plus, le marché a permis le développement de toute une économie autour des pavillons (les fournisseurs, les transporteurs, les manutentionnaires, les restaurants). Ce qui augmente la population directement dépendante de l’activité des Halles. Suite à une étude réalisée pour le

<sup>42</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l’Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

<sup>43</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l’Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

Commissariat Général du Plan<sup>44</sup>, la Société d'Économie et de Mathématiques Appliquées (SEMA) estime, en 1960, que le nombre d'acheteurs régulier se situe entre 25 000 et 30 000<sup>45</sup>. Un nombre qui peut parfois monter jusqu'à 50 000 personnes, les jours de grandes affluences notamment au mois de décembre, selon Ernest Lemaire-Audoire. Les acheteurs qui fréquentent les Halles de Paris sont divers : grossistes de province, grossistes étrangers, demi-grossistes, détaillants, personnel des cantines des collectivités publiques ou des cantines privées, restaurants... Plus ces professionnels sont proches de la capitale, plus ils s'approvisionnent aux Halles Centrales de Paris. La part de l'approvisionnement au marché parisien dans un rayon de vingt kilomètres est de l'ordre de 80 % pour les fruits et légumes, 86 % pour les produits de la mer et seulement de 56 % pour les B.O.F. La part des Halles dans l'approvisionnement de la région parisienne décroît avec la distance.

Les vendeurs du marché des Halles sont nombreux. Il existe plusieurs groupes de professionnels. Les mandataires sont la principale catégorie de vendeurs des Halles. Ils ne sont pas les plus nombreux, mais c'est un groupe dit « officiel », car reconnu par la loi de 1896. Les mandataires vendent la production qui arrive de province tout en prélevant une commission sur chaque vente. Bien qu'existant de manière officieuse depuis le Premier Empire, ils furent « institutionnalisés » par la loi de 1896, portant réglementation des Halles Centrales de Paris. Ils sont décrits comme étant « *les représentants des vendeurs* » devant faire preuve « *d'honorabilité et de connaissances professionnelles* ». Leur comptabilité est contrôlée par la Préfecture de la Seine et par la Préfecture de Police. Les mandataires ne peuvent pas vendre de la marchandise pour leur compte propre. De plus, le mandataire a le devoir de mettre en vente l'intégralité de la marchandise qui lui est adressé. Cette règle fut mise en place pour éviter les fraudes et le développement d'un marché parallèle. Il faut ajouter que la marchandise vendue par un mandataire doit être retirée immédiatement après la vente afin de ne pas fausser le tonnage des marchandises en vente et donc le cours du produit. Le revenu d'un mandataire est assuré par un pourcentage sur le produit de la vente. Un pourcentage débattu entre lui et les expéditeurs des marchandises. Les ventes des mandataires s'effectuent principalement à l'amiable. Enfin, sa présence aux Halles n'est pas gratuite puisque le mandataire doit verser une taxe à la ville de Paris en échange de l'emplacement que celle-ci met à sa disposition. Une taxe dont le montant est fixé par un arrêté préfectoral et qui est calculé en fonction du tonnage introduit sur le marché. Ernest Lemaire-Audoire compta, en 1939, 480 mandataires. En 1960, la SEMA recense 236 postes de mandataires pour environ 510 personnes. En effet, il est possible

---

<sup>44</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

<sup>45</sup> Jean-Claude Goudeau situe le nombre d'acheteurs réguliers autour de 15 000.

pour des mandataires de se grouper afin d'exploiter un même poste. Les mandataires sont répartis de la manière suivante<sup>46</sup> :

Tableau 4 – Répartition des mandataires des Halles selon le secteur d'activité

Secteur	Postes	Personnes
Fruits et Légumes	76	143
Viandes et triperies	29	—
Beurres et œufs	16	63
Fromages	6	16
Poissons	29	190
Volailles et gibiers	40	100

À côté des mandataires se trouvent les commissionnaires, bien que la loi de 1896 condamne la présence de cette catégorie de vendeurs sur le marché des Halles Centrales de Paris. Le rôle des commissionnaires est sensiblement le même que pour les mandataires. Les agriculteurs de province qui souhaitent revendre leur production à bon prix passent par les commissionnaires du marché des Halles de Paris. En effet, il est plus facile d'obtenir un meilleur prix de vente dans la capitale qu'en province. Les commissionnaires revendent alors la production tout en prélevant une partie du bénéfice de la vente, la commission. Celle-ci n'est pas fixée par l'autorité administrative. Son taux est libre. Les commissionnaires sont moins contrôlés que les mandataires et pratiquent, de manière illégale, la vente pour leur propre compte. Ils sont alors désignés comme étant des commissionnaires-négociants. Il ne faut pas oublier les négociants simples qui vendaient des marchandises qu'ils achetaient aux Halles. Les négociants sont spécialisés dans les produits peu périssables comme les agrumes, les bananes, les pommes de terre et les primeurs. La principale différence avec les mandataires réside dans le fait que les commissionnaires et les négociants ne sont pas installés sous les pavillons Baltard, mais dans des boutiques situées dans les rues adjacentes au marché, dans ce qui s'appelle « le périmètre officiel ». Les commissionnaires sont devenus très puissants. Ils seront l'un des obstacles au départ des Halles vers Rungis. En effet, un marché fermé, c'est-à-dire dont l'enceinte est strictement délimitée, rend illégal toute vente en dehors des limites prédéfinies.

<sup>46</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

KRZYŻANOWSKI Florian

Or si les commissionnaires ne peuvent plus s’installer à proximité des bâtiments, ils risquent la faillite. Au 1<sup>er</sup> janvier 1960, selon la SEMA, le marché des Halles de Paris compte 521 commissionnaires et 156 négociants :

Tableau 5 – Les commissionnaires des Halles de Paris

Secteur	Commissionnaires	Commissionnaires-négociants	Négociants
Fruits et Légumes	116	249	37
Beurres, œufs et fromages	—	82	43
Poissons	2	21	21
Huitres	20	1	20
Volailles et gibiers	—	10	—
Viandes	4	16	35

L’encombrement des Halles va aussi s’expliquer par le développement de la vente sur le carreau forain. Par un décret du 23 avril 1897, qui sera suivi d’un autre décret en date du 8 octobre 1907, le gouvernement autorisa la vente sur la voie publique pour les producteurs de fruits et légumes et pour les approvisionneurs. Cette ouverture du marché sur la voie publique rentre en contradiction avec l’objectif de la loi de 1896 qui était de mieux encadrer et contrôler les ventes sur le marché. Cependant, elle peut s’expliquer par le fait que les pavillons sont rapidement devenus trop étroits alors que le tonnage des produits était en constante augmentation. Beaucoup de producteurs, notamment ceux vivant dans l’agglomération parisienne, se rendent directement au marché des Halles pour vendre leur récolte. La SEMA dénombre, en 1960, 1040 cultivateurs et 638 jardiniers-maraichers inscrits sur les listes du carreau forain. Cependant, le nombre moyen de producteurs sur le carreau des Halles est de 700. À ce chiffre, il faut donc ajouter les 400 approvisionneurs, qui achètent la marchandise en province, directement sur le lieu de production, et la revendent aux Halles pour leur propre compte. Cela concerne surtout le secteur des fruits et légumes et le secteur des huitres. Selon Jean-Claude Goudeau, l’auteur du Transfert des Halles à Rungis, les agriculteurs vendent leur production à même le sol en plein air, quelle que soit la saison. Les Forts des Halles dessinent à

la craie des emplacements pour les producteurs. Toutes les places ne se valent pas et les bagarres sont fréquentes pour se trouver au plus près des pavillons. Les commissaires qui ont participé à l'élaboration du rapport Lemaire-Audoire<sup>47</sup> furent frappés par : « [...] *l'enchevêtrement inextricable de piétons, de camions de tous tonnages, de chariots, de diables, de marchandises [...]. Les trottoirs sont encombrés de marchandises de catégories diverses, de paniers, de caisses qui débordent sur les chaussées. Partout, où se tient le carreau forain [...], les marchandises s'entassent sur la chaussée et rendent toute circulation impossible. [...]* ».

Pierre Hamp, dans un article publié dans La Nouvelle Revue de Economie Contemporaine, fait aussi le constat que le Carreau forain est une aberration qui crée une concurrence déloyale pour les vendeurs des pavillons et qui fait baisser la qualité des produits vendus sur le marché<sup>48</sup> : « *Par mauvais temps [le marchand du Carreau] vend à tout prix. Ce qu'il remporte serait perdu le lendemain. Le Carreau obstrue l'accès aux pavillons et filtre leur clientèle à travers le rabais de sa marchandise de plein vent. Aux intempéries, le Carreau vend et le pavillon chôme* ». Les vendeurs du carreau doivent payer une redevance pour pouvoir vendre sur le trottoir. En effet, ils occupent un espace public. C'est pourquoi la ville de Paris s'accommode des nombreux désagréments causés par le marché. C'est aussi pour cette raison, entre autres, que le Conseil Municipal de la ville s'opposera avec force à tous les projets de déplacement des pavillons hors de la capitale.

Le nombre de vendeurs ne cesse d'augmenter et le marché s'étend de plus en plus. Aux professions déjà décrites, on peut rajouter les répartiteurs<sup>49</sup>, chargés de placer les marchandises des producteurs et des expéditeurs entre les mandataires et les commissionnaires afin d'obtenir le meilleur prix possible. Ils sont souvent au service des expéditeurs d'Afrique du Nord et de l'étranger, prouvant à cette occasion que le marché des Halles possède une dimension internationale. En 1960, la police estime leur nombre à une cinquantaine. Les représentants-vendeurs sont eux chargés de mettre en contact les producteurs et les expéditeurs avec les mandataires et les commissionnaires. Ils sont spécialisés dans les fruits et légumes. Leur nombre s'élève aussi à une cinquantaine de personnes. Les courtiers-représentants jouent le même rôle que les représentants-vendeurs sauf qu'ils sont spécialisés dans les produits laitiers. Ces trois professions sont tolérées par l'administration bien qu'ils soient parfois dans l'illégalité. La SEMA indique, dans son étude, qu'il existe une catégorie de vendeurs appelée « les vendeurs au

---

<sup>47</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

<sup>48</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture - Article de Pierre Hamp sur les Halles de Paris, Nouvelle Revue De Économie Contemporaine, octobre 1951 (le titre de la revue est écrit tel qu'il est inscrit sur la couverture de la revue : « de Économie » et non de l'Économie).

<sup>49</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

KRZYZANOWSKI Florian

carnet ». En toute illégalité, ils vendent des produits non présents aux Halles en démarchant les acheteurs dans la rue ou dans les cafés. Une fois la vente conclue, ils transmettent la commande aux producteurs.

## 2. Un marché tentaculaire indigne du XXe siècle

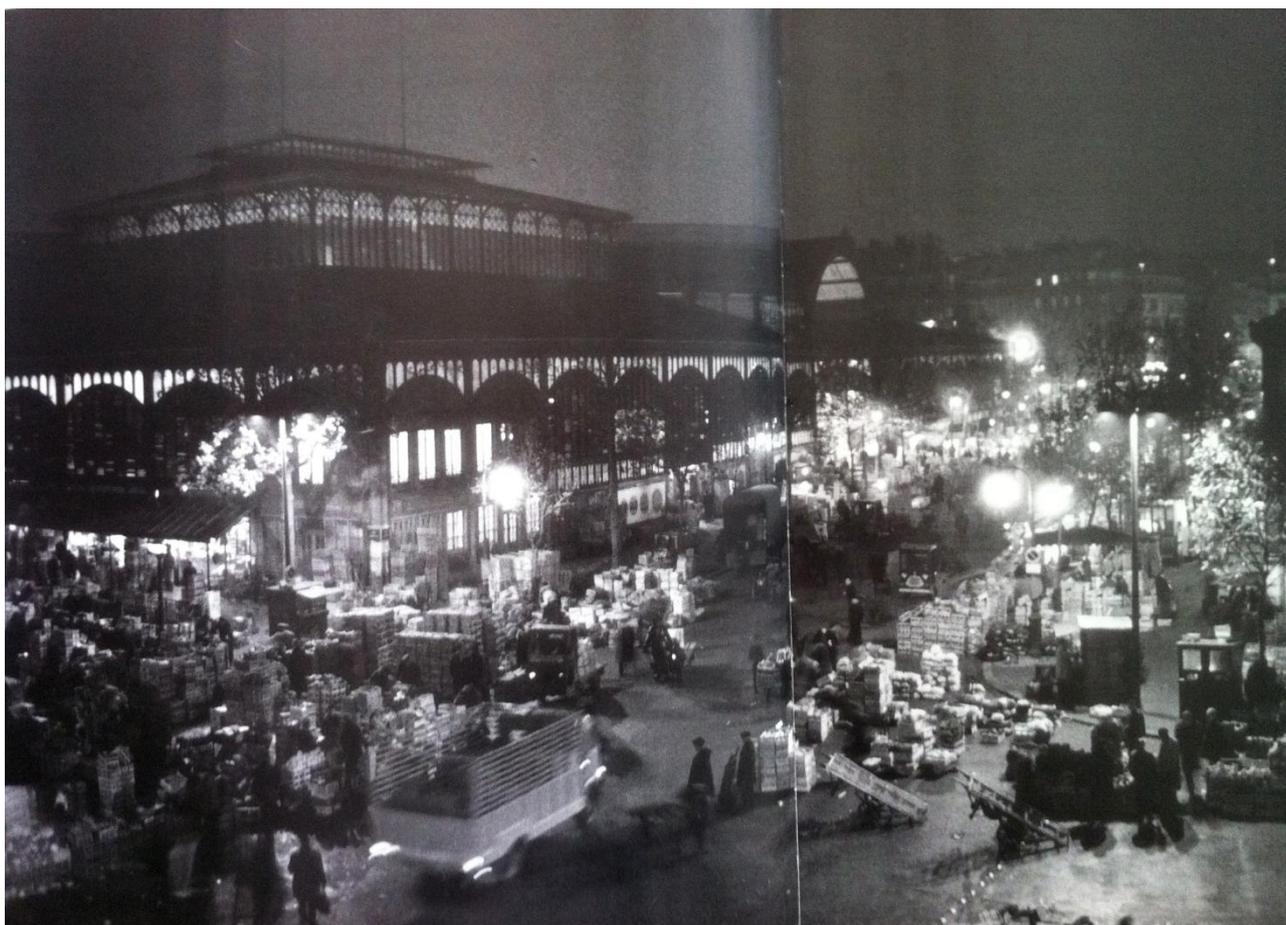


Figure 4 – Le marché des Halles, la nuit<sup>50</sup>

Les Halles de Paris sont devenues tentaculaires. Pierre Hamp décrit ainsi le marché parisien :

*« Les Halles de Paris sans embranchements de voie ferrée sont un notable exemple de vieillerie d'outillage. Il y a des maladies de civilisation. Au taudis est la pourriture du logement de la foule urbaine. Pour l'alimentation, le mal est au marché. Le manque de place et de matériel de transport pour le trafic de bouche de Paris crée aux Halles une si curieuse situation que si un homme prenait le plan exact des Halles pour le réaliser dans une ville neuve, ses habitants estimerait qu'une cellule de choix dans un asile d'aliénés serait due à cet organisateur. Les pavillons des Halles de Paris sont affectés avec désordre aux diverses marchandises. La vente en gros du poisson a lieu dans le pavillon 11 en*

<sup>50</sup> VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p  
KRZYZANOWSKI Florian

*entier, dans une partie du pavillon 9 ; celle des huitres au pavillon 12. La viande est au sud des pavillons 3 et 5 complétée au nord par la charcuterie [...] Au 6, la robuste odeur de la boyauderie attaque le parfum de la fraise des bois : les gras-doubles et les primeurs sont contigus. La tripe supporte sans dommage cette promiscuité fâcheuse pour le fruit dont la chair sensible se décompose plus vite dans ces robustes miasmes. Les vieux admirateurs des Halles de Paris disent : "On y trouve de tout". C'est exact. On y trouve des couronnes funéraires en perles, au pavillon 7 [...] ».*

L'anarchie dans l'organisation et la répartition des emplacements de vente ne facilite pas les transactions. Un même produit peut se trouver dans des bâtiments différents. Ce qui réduit les achats des commerçants et des restaurateurs qui viennent se fournir aux Halles. Plus le nombre de vendeurs grandit, plus le marché étend sa superficie. Dans son livre, Anne Lombard-Jourdan précise que vers 1965, « *les pavillons couvraient une superficie d'environ 27 000 mètres carrés et le marché sur la voie publique une superficie de 23 000 mètres carrés* », soit environ cinq hectares<sup>51</sup>. Là aussi, les sources sont discordantes, car le rapport d'Ernest Lemaire-Audoire indique que le marché « *couvre une superficie d'environ seize hectares* »<sup>52</sup>. Cette différence dans le calcul de la superficie peut s'expliquer par le fait que les deux sources ne prennent pas en compte exactement « le même marché ». Comme cela est indiqué en amont, il y a d'un côté le marché dit « officiel » qui regroupe les pavillons (27 700 m<sup>2</sup> environ), le marché annexe réservé aux mandataires de fruits et légumes et le « carreau forain » (40 000 m<sup>2</sup> environ) réservé aux producteurs de fruits et légumes. À ce marché « officiel », il faut rajouter le marché « libre », qui s'est établi en périphérie des pavillons et du carreau forain. Sa superficie varie selon les jours. Il comprend certains commissionnaires, les « terrassiers », qui louent aux commerçants les emplacements devant les bars et les restaurants pour qu'ils puissent revendre des produits acquis sur le marché « officiel » et les commissionnaires en fleurs coupées qui doivent s'installer à l'extérieur des pavillons des Halles Centrales, car le marché couvert, suivant la loi de 1896, ne doit accueillir que les produits alimentaires. Le développement de ce marché « libre » a été rendu possible par un oubli de la loi du 11 juin 1896. Dans ce texte législatif, les parlementaires ont omis, volontairement ou non, de créer un périmètre de protection. Un tel périmètre aurait empêché toute activité de marché autour des Halles. Le problème de ces commerçants du marché libre c'est qu'ils ne sont pas soumis à la même réglementation que les professionnels des Halles. Ils peuvent vendre pour leur propre compte ou pour le compte de tiers. Les ventes pour autrui se réalisent souvent par téléphone ce qui induit

---

<sup>51</sup> LOMBARD-JOURDAN – *Les Halles de Paris et leur quartier (1137-1969)*, p106

<sup>52</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

KRZYŻANOWSKI Florian

que les marchandises ne se trouvent pas forcément aux Halles. Alors que dans le même temps, les mandataires ont l'obligation de ne vendre que des marchandises présentes physiquement sur le marché.

Dans un document<sup>53</sup>, intitulé Régime administratif et juridique des Halles Centrales et de leur périmètre, le marché des Halles est décrit comme étant dispersé sur un périmètre de plusieurs centaines de mètres autour des pavillons et délimité par les rues suivantes<sup>54</sup> : rue du Pont Louis-Philippe, rue Vieille du Temple, rue de Bretagne, rue Réaumur, rue du 4 Septembre, rue Vivienne, rue Montpensier, place du Théâtre Français, rue de Rohan, rue de Rivoli, rue et quai du Louvre, pont des Arts, quai de Conti, quai des Grands Augustins, Quai Saint-Michel, quai de Montebello, pont de l'Archevêché, Square de l'Île-de-France, pont Saint-Louis, Rue Jean du Bellay et pont Louis-Philippe. Le marché s'étend également sur les berges de la Seine. Cette extension du marché « libre » est principalement due au fait que le marché « officiel » n'ait pas été assez agrandi et modernisé, alors que le tonnage des denrées alimentaires était en pleine expansion. La volonté politique n'a pas accompagné le développement du marché « libre », car l'absence de contrainte réglementaire a permis aux commerçants de multiplier les transactions et donc leur chiffre d'affaires. Le marché « officiel » pâti de la concurrence du marché « libre » à tel point que certains mandataires quittent les pavillons pour s'installer dans les boutiques.

S'il y a bien un point qui ne fait pas débat entre les différentes sources, c'est la circulation dans le quartier des Halles avant et pendant les heures d'ouverture du marché<sup>55</sup>. Quel que soit le document, le constat est le même. Le marché paralyse le centre de la capitale de 22 heures jusqu'à 11 heures le lendemain. La période la plus critique pour la circulation, c'est le début de l'été au moment où l'arrivage des fruits et légumes est le plus important. Les producteurs sont plus nombreux à s'installer sur le Carreau et dans les rues adjacentes aux pavillons. Après la Seconde Guerre mondiale, les commerçants des Halles se motorisent de plus en plus. À un tel point que les conditions de circulation autour du marché deviennent intenable. De plus, le gabarit moyen des véhicules est en augmentation continue. La SEMA note que la part des arrivages des produits par rail diminue au profit du transport routier<sup>56</sup>. Alors qu'en 1950, la part du fer, dans le transport de fruits et légumes à destination des Halles, était de 61 %, elle est tombée, à 53 % en 1959. La chute est encore plus marquée pour le beurre, les œufs et les fromages où la part du rail passe respectivement de 88 % à 52 %, de 69 % à 34 % et de 81 % à

---

<sup>53</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur - Régime administratif et juridique des Halles Centrales et leur périmètre.

<sup>54</sup> Annexe 5 – Étendue du marché des Halles de Paris

<sup>55</sup> Annexe 6 – L'encombrement des Halles de Paris

<sup>56</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

KRZYŻANOWSKI Florian

52 %. En revanche, la part du train dans le transport du poisson s'est développée, entre 1951 et 1959, passant de 47 % à 55 %.

Le Comité d'Études des Usagers des Halles, qui regroupe les professionnels des Halles ainsi que l'Administration, a identifié 3 moments critiques pour la circulation<sup>57</sup> :

– Vers 23 heures quand le nombre de camions, amenant la marchandise sur le marché, est important.

– Vers 4h du matin au moment du déchargement par diables des camions de fruits et légumes, de viandes et de produits laitiers.

– Vers 8 heures du matin, au moment de la clôture du marché des fruits et légumes, quand les producteurs chargent les invendus dans leur véhicule, que les acheteurs enlèvent leurs marchandises et que les équipes de nettoyages arrivent dans le quartier.

La répartition des véhicules selon le secteur d'activité est inégale. Il ressort de l'étude du Comité, la prépondérance des fruits et légumes qui représentent environ 70 % du trafic. Le nombre de véhicules est sensiblement identique entre les viandes et les Beurres, Œufs et Fromages (B.O.F.) avec respectivement 13 % et 12 % du trafic. Enfin, le secteur de la marée représente moins de 5 % des véhicules circulant aux Halles. Pierre Hamp, toujours dans l'article de la Nouvelle Revue de Economie Contemporaine :

*« Sauf aux périodes de guerre qui réduisent le trafic, les Halles débordent dans la circulation de Paris. Dans la saison d'été, dite des fruits rouges, la marchandise commence d'arriver avant minuit. À trois heures du matin, les caravanes de camions auront touché les Halles. [...] Les architectures de légumes ne laissent entre elles que des passages d'un mètre, jonchés de feuilles perdues. Le boulevard Sébastopol sert de garage aux voitures serrées perpendiculairement aux trottoirs. Elles avancent sur la chaussée de toute leur longueur. [...] Quand les voitures de marché, garnies, quittent le stationnement, l'encombrement atteint une telle épaisseur que le piéton s'y insinue difficilement. Rue de Rivoli, rue du Louvre, les roues et les gens se touchent. Si dans ce tassement deux voitures s'accrochent ou un cheval glisse, la circulation, déjà réduite à un débit difficile, se cale sur l'obstacle. L'arrêt s'étend et le roulage des voies transversales aux grandes artères bute sur les files des voitures immobiles. [...] Dans les rues du Carreau, le pas d'aucun homme ne peut aller en ligne droite ».*

---

<sup>57</sup> 1985 0242 - 18, ministère de l'Agriculture - Étude des Halles Centrales de Paris, Comité d'Étude des Usagers des Halles Centrales de Paris, 15 mai 1955  
KRZYZANOWSKI Florian

Pierre Hamp résume bien les difficultés de circulation que rencontrent ceux qui viennent travailler aux Halles ou ceux qui viennent s’y fournir. Il faut parfois plus de 30 min pour parcourir les 500 mètres qui séparent la place du Châtelet à la rue Rambuteau. Ce sont de véritables colonnes de camions qui arrivent tous les soirs aux abords de Paris pour rejoindre le centre de la capitale. Une fois que le camion arrive près du marché, il faut du temps pour le décharger, retardant encore un peu plus les autres camions. En moyenne, un camion de fruits et légumes dessert 9 points de vente. Le chiffre est de 7 pour les B.O.F. et de 14 pour le secteur de la marée. En moyenne, chaque point de vente de fruits et légumes reçoit la visite de 6 véhicules différents. Les B.O.F. et le poisson reçoivent la visite de 7 véhicules en moyenne selon la SEMA qui se base sur une enquête de la Préfecture de Police effectuée dans la nuit du 9 au 10 juillet 1956. Le tonnage de fruits et légumes distribué en 1 heure est d’environ 1,4 tonne. Chaque camion de fruits et légumes ne peut desservir que 2 destinataires en 1 heure<sup>58</sup>. Il faut retenir le nombre important d’arrêts effectué par chaque véhicule. Plus les arrêts sont fréquents, plus la circulation est chaotique. Le mot qui décrit le mieux le stationnement aux abords du marché, c’est le mot anarchie. Les usagers se garent en double file, même dans les rues étroites, ou en plein croisement. À certains carrefours, il se peut qu’il n’y ait pas de feux rouges, selon les dires des usagers du marché, ce qui complique la circulation. Les professionnels, comme les particuliers, n’hésitent pas à emprunter des sens interdits et à enfreindre les restrictions de circulation. Une fois le camion déchargé, il faut pouvoir repartir pour aller le garer sur le plateau Beaubourg ou sur la Place aux Ours. Un trajet qu’il faudra effectuer dans le sens inverse à la fin du marché. C’est pourquoi beaucoup de producteurs du « périmètre » essayaient d’avoir le moins de stock possible afin de limiter le nombre de voyages.

---

<sup>58</sup> Sur ce point, les chiffres ne sont pas disponibles pour le secteur des B.O.F. et le secteur de la marée.  
KRZYZANOWSKI Florian



Figure 5 – La circulation dans le quartier des Halles<sup>59</sup>

<sup>59</sup> VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p  
KRZYŻANOWSKI Florian

Ces difficultés de circulation ne sont pas sans conséquence. Les commerçants ont de plus en plus de mal à travailler correctement. Dans une vidéo conservée par l'INA intitulée Un problème au cœur de Paris<sup>60</sup>, il est possible d'entendre le témoignage de plusieurs commerçants des Halles exprimant leurs difficultés pour acheminer la marchandise et pour la vendre correctement :

*« Nous vivons absolument dans l'étranglement, il y a des camions de marée qui arrivent à 2 heures du matin au Châtelet et qui ne sont pas déchargés à 6 heures et demie à la cloche. [...] Si voulez que les Halles fonctionnent, il faut de la discipline. Il ne faut pas de camions de 5 heures à 9 heures, pendant les transactions ».*

Mis à part le train de l'Arpajonnais qui arrive au plus près des Halles, au pied de l'église Saint-Eustache, les marchandises arrivent exclusivement par camions. Certains prennent leur cargaison à la gare de Bercy, d'autres viennent de banlieue et de provinces. Les problèmes de circulations ont une incidence sur le prix des produits. Le Comité des Usagers des Halles estime que les temps d'attentes des camions et des chauffeurs, c'est-à-dire les bouchons et les arrêts devant les boutiques, représentent entre 40 % et 50 % du temps de travail. Cela signifie que les transporteurs passent près de la moitié de leur temps de travail, à l'arrêt. Or un camion à l'arrêt, c'est un camion qui fait perdre de l'argent à l'entreprise de transport. Celle-ci est obligée de répercuter ses frais sur ces clients que sont les producteurs et les professionnels des Halles. En 1958, la Chambre de Commerce et d'Industrie, citée par le Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, a calculé que les retards de déchargement et les difficultés de transports entraînent une hausse du prix des fruits de 3,72 francs (anciens) par kilo<sup>61</sup>. Un coût supplémentaire qui fausse le cours des fruits et qui est répercuté sur le prix final payé par le consommateur.

Les difficultés de circulations impactent les restaurateurs et plus généralement les commerçants qui viennent se fournir aux Halles. Car une fois la marchandise achetée sous les pavillons, ces professionnels ne se préoccupent pas du transfert des produits jusqu'à leur véhicule. Ils se servent de porteurs, les « Forts des Halles », qui peinent à trouver le véhicule correspondant dans l'encombrement du quartier. Un retard qui impacte l'activité du restaurant ou du commerce comme le décrit justement Pierre Hamp :

---

<sup>60</sup> La vidéo est disponible sur la WebTV de France Télévision consacrée à Robert Doisneau et les Halles de Paris, à l'adresse suivante : <http://www.francetv.fr/doisneau/>

<sup>61</sup> CAC 1991 0020 - 3, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires du 18/12/1958

KRZYZANOWSKI Florian

*« Les chefs de cuisine et les patrons restaurateurs qui “font les Halles” choisissent leur marchandise aux pavillons et n’en suivent pas la livraison. Affaires conclues, ils partent. Les porteurs ont à extirper tout du remous du marché. La voiture rentre dès qu’elle est complète et touche le restaurant vers dix heures les jours heureux. Les cuisiniers attendent l’approvisionnement dont le retard les oblige au coup de feu. Pour les commerçants en comestibles, le préjudice n’est pas réparable par l’effort accéléré. Ils doivent arriver à leur boutique assez tôt pour composer l’étalage. Le temps gaspillé aux Halles perd la vente si l’heure en passe pour le client de quartier ».*

Il n’existe pas de places de parkings nominatives. D’ailleurs, il n’existe que très peu de parkings. L’acheteur qui se rend aux Halles se gare dans le quartier, là où il trouve, tant bien que mal, une place libre. Pour faciliter l’enlèvement des produits achetés, les professionnels essaient de se garer toujours dans la même zone. Seulement, si l’activité augmente et que les usagers du marché sont plus nombreux alors il devient impossible de retrouver sa place habituelle. Il arrive même parfois que le porteur ne trouve pas le camion de l’acheteur tellement l’encombrement du quartier est important. La charge transportée sur les épaules du « Fort des Halles » est impressionnante, mais cela l’empêche de marcher pendant des kilomètres dans les rues parfois sinueuses et continuellement encombrées. Il faut savoir que les « Forts des Halles », au nombre de 700 en 1960, étaient recrutés par une épreuve physique. Ils devaient porter une charge, « surhumaine », de 200 kilos sur une distance de 50 mètres<sup>62</sup>. Les produits qui ne trouvent pas leurs propriétaires sont revendus ce qui fausse le cours des Halles puisque le tonnage sur le marché augmente artificiellement. Même si les bénéfices de cette vente, de seconde main, vont au commerçant, celui-ci ne dispose pas des produits nécessaires pour faire fonctionner son commerce ou son restaurant :

*« Les acheteurs aux Halles essaient de placer leur voiture toujours au même poste de garde et de prendre chaque matin les mêmes porteurs. La fixité des habitudes n’est pas facile en ce vaste remuement. Souvent, les porteurs ne peuvent trouver la voiture du destinataire malgré leurs cris d’exténués dans les rues où leur manne chargée de 80 kilos s’inscrit entre les files de véhicules. Quand l’homme renonce, écrasé par sa charge, la marchandise est mise en fourrière et vendue pour le compte de l’introuvable ».*

---

<sup>62</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
KRZYŻANOWSKI Florian

La mauvaise hygiène fait aussi la réputation des Halles Centrales de Paris. C'est clairement l'un des aspects qui fait dire aux détracteurs du marché, et à ceux qui sont favorables au transfert du marché hors de la capitale, que le marché est indigne du XX<sup>e</sup> siècle. Pour certains professionnels des Halles, l'hygiène est digne du Moyen Âge. Tous ceux qui se sont un jour rendus aux Halles ont pu constater que l'hygiène y est déplorable, voire catastrophique, comme le décrit Pierre Hamp :

*« Le piétinement de cette foule répand boue et poussière sur la marchandise de bouche posée à terre. Des chiens la mouillent. La laitue dernière sous le tas touche un crachat. Un excrément de chien ou de cheval a marqué la place où est cette meule de "belle romaine" gerbée le cœur en dedans et la tige en dehors pour tenir la feuille fraîche et hors du coudoisement de la foule ».*



Figure 6 – Choux en pleine rue<sup>63</sup>

<sup>63</sup> Archives du Val-de-Marne  
KRZYZANOWSKI Florian

Les produits se vendant souvent à même le sol, à proximité des caniveaux remplis de débris et à côté du gaz d'échappement des milliers de camions traversant le quartier des Halles chaque nuit. Les multiples étapes de manutentions font que la chaîne du froid n'est jamais respectée. Ernest Lemaire-Audoire écrira dans son rapport :

*« Sur toute la superficie qui s'étend des limites du périmètre des Halles jusqu'aux pavillons, les marchandises sont exposées en plein vent donc à toutes les intempéries, au froid, à la pluie, à la chaleur et aux poussières. [...] De telles dispositions sont absolument contraires à toutes les règles de l'hygiène et il ne faut pas oublier qu'un tel état de choses porte un tort considérable aux marchandises vendues qui, ou mouillées, ou gelées, ou exposées aux fortes chaleurs, perdent obligatoirement de leur valeur, et cela, aussi bien au détriment des producteurs, propriétaires de ces marchandises, que des vendeurs, acheteurs et consommateurs ».*



Figure 7 – Gibier exposé à même le sol<sup>64</sup>

<sup>64</sup> VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p  
KRZYZANOWSKI Florian

En 1958, le Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires fait le même constat : « *Les produits introduits sur le marché séjournent en plein air (4 % seulement des fruits et légumes passant par les pavillons), sur les trottoirs, les chaussées et dans les caniveaux sans aucune protection contre les intempéries, la boue et la poussière* ». L'insalubrité est telle, qu'elle favorise le développement des rats. Pour nettoyer le quartier, la ville de Paris envoie une armada de camions de nettoyage. La technique consiste à inonder les rues des Halles pour enlever les détritrus. En réalité, cela ne fonctionne pas, car les déchets s'entassent et les caniveaux se bouchent. Les habitants du quartier sont obligés de vivre au milieu des invendus pendant une bonne partie de la journée. Il est écrit dans le rapport Lemaire-Audoire que « *L'entretien des pavillons laisse grandement à désirer ; aucune méthode moderne n'est employée pour l'enlèvement des viandes, abats et volailles saisis comme impropres à la consommation et les déchets de toute sorte, ce qui rend ce quartier des halles centrales de Paris absolument malpropre, jusqu'aux environs de 14 ou 15 heures* ».

L'émission Cinq colonnes à la une du 05/06/1959 a consacré un reportage aux Halles intitulé, « L'affaire des Halles »<sup>65</sup>. Elle donne l'exemple des tripiers qui à la suite de l'incendie du pavillon s'entassent dans une ruelle entre deux pavillons : « *des centaines d'étalages sur moins de 1000 mètres carrés s'entassent, depuis onze ans, dans des conditions d'hygiène qui sont peut-être actuellement le scandale numéro un des Halles de Paris* ». Les emballages vides qui s'amoncellent n'améliorent pas l'hygiène autour des Halles. 95 % des fruits et légumes sont vendus avec un emballage selon la SEMA. Un chiffre à mettre en perspective avec les 800 000 tonnes de fruits et légumes reçues chaque année sur le marché des Halles. Les professionnels ont pris l'habitude d'entreposer ces déchets dans le pavillon 7. Les caisses vides s'entassent dans un pavillon alors que les produits alimentaires subissent les aléas des intempéries juchés à même le sol. Un paradoxe que ne manque pas de souligner Pierre Hamp dans son article :

« *Le pavillon 7, dit resserre du Carreau, propice aux sans-abris, ne contient que des emballages. Au cœur du fouillis des Halles, dont le débordement va paralyser la circulation jusqu'à la rue de Rivoli et le boulevard de Sébastopol, un pavillon est garni du copieux entassement des caisses vides alors que la marchandise alimentaire est mise au trottoir. Elle s'y déprécie. Le fruit qui a reçu la pluie va pourrir. Le marchand du Carreau doit s'en débarrasser* ».

---

<sup>65</sup> INA, Cinq colonnes à la une : l'affaire des Halles, 5 juin 1959.  
KRZYŻANOWSKI Florian

Un constat appuyé par le rapport Lemaire-Audoire :

*« Les boutiques des commissionnaires en fruits et légumes ainsi que les pavillons réservés aux mandataires de la même spécialité regorgent de colis vides alors que les marchandises sont exposées, soit sur les trottoirs, soit sur la chaussée. [...] On constate que les emballages vides envahissent presque entièrement les pavillons 6 et 8 réservés à la vente en gros des fruits et légumes [...] ce qui oblige les mandataires comme les commissionnaires à vendre les marchandises qui sont leur sont destinées sur la voie publique puisque dans leurs emplacements ou dans leurs boutiques, la place est occupée par un amoncellement de caisses, de cageots et de billots. Et il en est de même pour les pavillons 10 et 12 et les maisons de commission ; spécialisés dans la vente des B.O.F pour lesquels les emballages vides sont un souci constant, par la place qu'ils occupent et le risque d'incendie qu'ils représentent ».*



Figure 8 – Les emballages vides après le marché<sup>66</sup>

<sup>66</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture - Coupure de presse  
KRZYZANOWSKI Florian

Afin de lutter contre l'envahissement des emballages, les autorités ont pris la décision d'obliger le détaillant à rapporter ses emballages vides à son grossiste-fournisseur. Mais un tiers de ces emballages n'est utilisé qu'une seule fois et les grossistes rechignent à réexpédier les emballages vers les lieux de production. C'est pourquoi une Société Centrale des Emballages a été créée le 15 décembre 1959. Son rôle est de récupérer l'ensemble des emballages vides du marché, de les trier selon le destinataire puis de les réexpédier vers le lieu de production adéquat. Elle a installé plusieurs points de collectes autour du périmètre des Halles et aux portes de Paris afin d'encourager les professionnels à ne pas entreposer les emballages n'importe où. Le seul défaut de ce système c'est qu'il est facultatif. En effet, le dépôt des emballages par le détaillant auprès de la Centrale ne revêt pas un caractère obligatoire. L'entassement des emballages s'est donc poursuivi de manière anarchique. C'est pourquoi, les autorités réfléchissent à rendre obligatoire le passage par la Centrale des Emballages. Pour le Comité d'Étude des Usagers des Halles Centrales de Paris, il faut en finir avec ce phénomène du marché des Halles : « [...] *Parce qu'il apparait anormal que les surfaces ouvertes (qui devraient être en principes les plus confortables et les plus agréables) soient les moins utilisées, tandis que les surfaces exposées aux intempéries le sont davantage* ». Pierre Hamp et Ernest Lemaire-Audoire ne sont pas d'accord sur « l'identité » du bâtiment envahi par les emballages vides. Mais cela signifie sûrement que l'encombrement des pavillons était généralisé et qu'il n'était pas limité à tel ou tel bâtiment.

Le marché des Halles Centrales est une source de revenus pour la ville de Paris grâce aux nombreuses taxes perçues sur les transactions ainsi que les droits d'abris sous les pavillons et les droits de stationnement. Dans un document prévisionnel, daté probablement de 1962 et dont la source n'est pas clairement précisée<sup>67</sup>, montrant les dépenses et les recettes prévisionnelles de l'année 1963, le marché va rapporter environ 465 millions d'anciens francs à la ville de Paris en taxes diverses. Mais dans le même temps, les dépenses courantes aggravées par les problèmes évoqués plus haut (circulation, hygiène, nettoyage) vont coûter à la ville, toujours pour l'année 1963, environ 513 millions d'anciens francs, dont 338 millions rien que pour les frais de nettoyage. C'est de loin le poste de dépense le plus élevé. Les difficultés des Halles impactent le budget de la ville de Paris. Outre le fait que le marché encombre le quartier, la nuit et une bonne partie de la matinée, il coûte de l'argent à la commune. En fin de compte, le marché est déficitaire de 48 millions d'anciens francs, une somme non négligeable pour la capitale. Malgré cela, le Conseil Municipal sera toujours un fervent opposant au déplacement des Halles.

---

<sup>67</sup> CAC 1977 0320 - 32, ministère de l'Intérieur - Droits perçus au profit de la ville de Paris, prévision pour l'année 1963



Figure 9 – Nettoyage des rues après le marché<sup>68</sup>

<sup>68</sup> VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p  
KRZYZANOWSKI Florian

## ***C. Moderniser le marché, un constat rapide, mais un lent processus de décision***

### **1. 30 ans de constats et de projets, mais peu de solutions concrètes**

Les pouvoirs publics se préoccupent de plus en plus de la situation des Halles. Qu'il s'agisse du Conseil Municipal de la ville de Paris, de la Préfecture de Police, de la Préfecture du département de la Seine ou bien du Gouvernement, tous s'accordent en disant qu'il n'est plus possible de continuer dans des conditions d'hygiène, aussi déplorables. L'encombrement du quartier est devenu insupportable.

Entre 1918 et 1940, de multiples projets pour aménager les Halles Centrales de Paris voient le jour<sup>69</sup> :

– Le projet Bourdeix : Vers 1930, les autorités envisagent de construire en hauteur pour gagner de la place. Le projet Bourdeix prévoit la démolition des pavillons Baltard et la construction d'un bâtiment, d'une hauteur de 24 mètres, d'une largeur de 120 mètres et d'une longueur de 370 mètres. Des parkings sont prévus pour éviter l'encombrement des rues du quartier. Le projet ne verra pas le jour, d'une part à cause de son coût élevé, et d'autre part, car il ne résout pas le problème du manque de surface de vente.

– Le projet Haour : Il s'agit de couvrir la Seine entre le pont de Bercy et le pont National soit une distance de 1,4 km environ. Le marché serait donc installé sur une gigantesque plateforme. Il serait situé à proximité de la gare de Bercy qui est le terminus de nombreux trains de marchandises. Un projet pharaonique qui restera au stade de l'idée, car il aurait constitué une gêne pour la navigation fluviale et une fermeture de la perspective architecturale de Paris.

– Le Conseil municipal de Paris pense également à transférer le Jardin des Plantes au bois de Vincennes après l'exposition coloniale de 1931<sup>70</sup>. Ainsi, la place libérée serait disponible pour accueillir le nouveau marché des Halles. Le marché serait délimité par la Seine et le Jardin des Plantes. Mais la dénivellation importante du site rend compliquée la construction des infrastructures. De plus, la circulation dans le quartier serait difficile.

---

<sup>69</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture – Rapport du Conseil Economique, section Études et Travaux, sur les Halles Centrales de Paris, Paris, PUF.

<sup>70</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
KRZYZANOWSKI Florian

– Le projet Bechmann<sup>71</sup> : Il prévoit la division des Halles en 5 marchés satellites situés à l'endroit où le chemin de fer pénètre dans la capitale. Cette idée restera sur le papier, car les dépenses d'exploitation des 5 marchés auraient été trop élevées.

– Le projet Lanquetin : Ce projet envisage un transfert des Halles au sud-ouest de Paris, à Issy-les-Moulineaux.

– Le projet Cellier : Il propose, en 1937, de répartir les Halles sur les terrains de Vaugirard et de La Villette.

Aucune de ces propositions ne fut mise en place, mais la plupart de ces projets (Bechmann, Cellier, Quentin), à l'exception du projet Haour, referont surface à la fin des années 1940.

Si avant la Seconde Guerre mondiale, la transformation des Halles est presque acquise, la guerre va considérablement ralentir la mise en place des différents projets<sup>72</sup>. De fait, elle va même permettre de prolonger l'exploitation des Halles de plusieurs années. En effet, les effets de la guerre ont indirectement résolu tous les problèmes du marché. La population de l'agglomération est moins importante donc le tonnage de marchandise qui doit être apporté sur le marché est en baisse. Les problèmes de circulation et de stationnement n'existent plus, car le nombre de véhicules dans la capitale est considérablement réduit. Paris est sous-alimenté et l'activité du marché baisse de facto. Concernant la vente des fruits et légumes, la Société d'Économie et de Mathématiques Appliquées (SEMA) explique qu'il faut attendre 1957 pour retrouver le niveau record atteint en 1937<sup>73</sup>. Les chemins de fer sont difficilement utilisables, rendant compliqué l'acheminement des produits notamment ceux en provenance du sud de la France. Or, le sud du pays fournit une grande partie de la production de fruits et légumes. Si une réorganisation des Halles fut loin d'être la priorité pendant la guerre, elle ne fut pas totalement absente entre 1939 et 1945. En effet, le Conseil National de la Résistance (CNR) s'est penché sur la question des Halles Centrales de Paris. Le programme du CNR ne fait pas clairement référence au marché, mais il semble que le groupe de travail chargé de l'agriculture, présidé par Joseph Laniel (1889 - 1975), eut pour projet de déplacer les Halles hors du centre de la capitale<sup>74</sup>.

---

<sup>71</sup> On trouve aussi ce nom sous la forme « Beckman »

<sup>72</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>73</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

<sup>74</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
Le Parisien (Édition du Val-de-Marne) du 24/07/2008 fait aussi mention de ce projet.

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, le déplacement des Halles de Paris est loin d'être une priorité. Il s'agit avant tout de ravitailler le pays correctement et d'atteindre une auto-suffisance alimentaire. Le marché des Halles a donc un rôle à jouer pour améliorer la distribution alimentaire. Aménager le marché ou même le déplacer serait coûteux et empêcherait le redémarrage économique du pays. Cependant, très vite les problèmes de circulation et surtout d'hygiène déplorable vont refaire leur apparition. Denise Ginollin<sup>75</sup> (1907-1961), députée de la Seine et vice-présidente de la Commission du Ravitaillement à l'Assemblée nationale, déposa une proposition de loi, le 22 mars 1946 (proposition de loi n° 272) pour simplifier le fonctionnement des Halles. Le marché serait transformé en régie autonome. Germaine Degrand<sup>76</sup> (1894 - 1991), députée de Seine-et-Oise et présidente de la Commission du Ravitaillement à l'Assemblée nationale, déposa également une proposition de loi, le 21 janvier 1947 (proposition de loi n° 338), pour réorganiser les Halles de Paris et pour moderniser la législation concernant ce marché. Une législation qui n'a pas évolué depuis 1896. La présence de deux députés de la région parisienne à des rôles importants de la Commission du Ravitaillement prouve que la représentation nationale considère que le marché des Halles a un rôle majeur à jouer dans le cadre du ravitaillement du pays. Vouloir l'améliorer c'est donc améliorer le fonctionnement de la distribution alimentaire sur l'ensemble du territoire. Il est possible aussi de remarquer que les propositions de loi ne sont pas une priorité majeure du gouvernement, car la première proposition de loi est déposée en 1946, la seconde, presque un an plus tard, en 1947.

Il faut attendre, le 8 juin 1948 pour que le Conseil Économique (CE) se saisisse du problème des Halles. Un an plus tard, le 8 juin 1949, le Conseil Économique formule plusieurs avis concernant les Halles de Paris. Dans son introduction, le CE précise que ce délai d'un an est dû au travail soutenu de la commission chargée de l'Agriculture, du Commerce et de la Distribution. Le texte indique que les membres de ce groupe de travail se sont réunis près de 30 fois et ont visité le marché à deux reprises. Ils ont également auditionné des professionnels travaillant aux Halles. « *Les commissionnaires ont tenu à visiter à deux reprises les halles [...], afin de constater eux-mêmes, les difficultés de fonctionnement de ce marché d'Intérêt National* ». Les membres de la commission se sont rendu compte par eux-mêmes que la situation des Halles n'était plus tenable pour le plus grand marché de France :

---

<sup>75</sup> Une biographie de Denise Ginollin est disponible sur le site internet de l'Assemblée Nationale.

<sup>76</sup> Idem

*« Considérant l'état actuel du marché des halles centrales de Paris qui se caractérise par l'insuffisance et la vétusté des locaux de vente, par l'envahissement des trottoirs et chaussées par les marchandises qui ne peuvent trouver abri dans les pavillons et les magasins, par l'impossibilité qui en résulte de circuler normalement et donc d'approvisionner en temps voulu l'intégralité des points de vente ».*

Le Conseil Économique reconnaît, dans le préambule de sa séance du 8 juin 1949 : *« le caractère à la fois local et national de ce marché dont les cours, en période normale, influencent directement le prix des denrées agricoles de première nécessité, sur l'ensemble du territoire »*. Une notion qui aura toute son importance par la suite dans le cadre de la législation sur la politique de distribution alimentaire du pays et qui va conduire au déplacement des Halles. C'est aussi la première fois que l'on accorde, dans les textes, une telle envergure au marché parisien. Le rapport fait le point sur la situation des Halles et explique la législation en vigueur. Mais surtout, il formule des propositions pour transformer les Halles. La réorganisation du marché doit répondre à 3 objectifs :

*« Premièrement, création ou aménagement d'emplacements vastes et bien étudiés pour permettre une présentation rationnelle des marchandises, leur bonne conservation et un contrôle facile des opérations ; deuxièmement, libération des rues et carrefours pour permettre une circulation normale à l'intérieur du périmètre des halles afin, d'obtenir l'approvisionnement total du marché avant le début de la vente, pour que la confrontation normale de l'offre et de la demande soit possible ; troisièmement, le marché doit respecter la règle de l'unité de lieu et de temps si l'on veut que le marché des halles centrales soit un régulateur des cours sur lequel les prix se font normalement et soient, en conséquence, le juste reflet de l'état de l'offre et de la demande ».*

Si les deux premiers arguments se comprennent facilement, le troisième demande plus d'explications. Retenir le principe de l'unité de lieu du marché c'est penser que les marchandises doivent toutes être vendues au même endroit. Cela doit permettre aux acheteurs de comparer les produits et de faire jouer la concurrence entre les vendeurs. Il s'agit d'atteindre le prix le plus juste et d'éviter des variations trop excessives. La commission du Conseil Économique a constaté que l'organisation des Halles n'était pas cohérente et que l'anarchie régnait. Comme nous l'avons vu plus haut, les pavillons étaient souvent divisés et un produit pouvait être vendu dans différents lieux. De plus, les vendeurs situés près des entrées

des bâtiments sont favorisés par rapport à ceux situés à l'intérieur des bâtiments, car il est plus difficile de décharger la marchandise et d'accéder aux points de vente situés au milieu des pavillons. Le rapport considère qu'il serait judicieux que les produits d'une même catégorie soient mis en vente dans une seule aire géographique, c'est-à-dire dans un bâtiment unique. En évitant la discontinuité entre les produits, cela doit permettre aux acheteurs de connaître immédiatement les quantités mises en vente et de connaître le cours moyen du produit. Favoriser l'unité de temps du marché, c'est vendre tous les produits en même temps. Cette caractéristique permet de mieux contrôler les transactions et permet d'éviter une variation des cours. En effet, les difficultés de circulation autour des Halles empêchent certains producteurs d'amener à temps leur marchandise. Les stocks sur le marché sont donc faux et la loi de l'offre et de la demande s'en trouve faussée.

Après avoir établi la liste des objectifs primordiaux pour rétablir la situation des Halles, le Conseil Économique, dans sa séance du 8 juin 1949, émet plusieurs avis pour parvenir à atteindre ces objectifs. Le CE considère que la loi de 1896 n'est plus adaptée à la situation actuelle des Halles Centrales, mais que ses principes directeurs sont toujours valables. Le Conseil Économique entend réaffirmer ces principes qui doivent conduire le fonctionnement du marché. Tout d'abord, les Halles Centrales doivent rester un marché de gros ou de demi-gros, de produits alimentaires de première main, les transactions se déroulant à la criée ou à l'amiable. La vente au regrat est interdite. Les ventes au détail sont strictement limitées aux pavillons 1 et 2. Si la loi du 11 juin 1896 et le décret de 1907 avaient mis fin à l'anarchie qui régnait autour des pavillons, le Conseil Économique considère que cette anarchie, provoquant une nouvelle distorsion de la concurrence, est de retour puisque des personnes travaillant aux alentours du marché ne sont pas soumises à la réglementation s'appliquant aux professionnels situés sous les pavillons :

*« [Le Conseil Économique] considérant que des catégories nombreuses de vendeurs nouveaux travaillent maintenant aux halles et, aux environs des halles, alors que la loi ne les ayant pas prévus, ces vendeurs échappent à la plupart des contrôles et des réglementations ».*

C'est pourquoi afin de remédier à cela, le CE recommande de définir avec précision les catégories de vendeurs admissibles sur le marché et de renforcer les contrôles des vendeurs. Un nombre de catégories qui doit être limité, car plus les catégories de vendeurs sont nombreuses et diverses plus les contrôles sont compliqués et donc plus le risque de fraude est important : *« Considérant qu'il faut admettre, sur le marché, les seules catégories de vendeurs indispensables pour effectuer les transactions et un nombre suffisant de vendeurs pour que le*

*marché soit convenablement approvisionné, que tous les vendeurs admis doivent être contrôlés [...] ».*

Le Conseil Économique dresse alors la liste des professionnels qui doivent être admis sur le marché. Au nombre de 5, il s'agit des producteurs (isolés ou groupés), des mandataires, des approvisionneurs dont la marchandise a été acquise sur les lieux de productions, des commissionnaires et enfin des négociants. La vente sur le marché doit être strictement réglementée, se déroulant exclusivement dans une zone prédéfinie à l'intérieur de laquelle tous les professionnels sont soumis à la réglementation du marché. Les transactions ne peuvent se dérouler que pendant une période limitée. Pour être vendues, les marchandises doivent être présentes physiquement sur les emplacements de ventes et aucune de ces marchandises ne peut être réservée par un acheteur. Le CE recommande la mise en place d'un périmètre de protection, étendu à l'ensemble du département de la Seine et interdisant la création et l'installation de tout commerce identique à celui des grossistes du marché des Halles Centrales de Paris. Enfin, le CE souhaite la mise en place d'une « commission permanente des Halles » composée de représentants du ministre de l'Intérieur, du ministre de l'Agriculture et du ministre du Commerce, du préfet de la Seine, du préfet de Police de Paris, de délégués du Conseil général de la Seine et de délégués du Conseil Municipal de Paris. Cette commission doit intégrer des professionnels des Halles et notamment des représentants de producteurs, de différentes catégories de vendeurs et de détaillants. Tous les usagers des Halles de Paris doivent faire partie de la commission. C'est pourquoi le Conseil Économique souhaite que des représentants des consommateurs siègent dans cette assemblée. Le rôle de la « commission permanente des Halles » est d'améliorer le fonctionnement du marché. De plus, la commission désigne les membres de la commission de constatation des cours qui sont les seuls à établir le cours officiel des Halles Centrales de Paris pour chaque produit. Cette commission sera mise en place quelques années plus tard sans qu'une date précise d'installation puisse être indiquée. Cet avis du Conseil Économique sera la base de la nouvelle « charte » des Halles qui verra le jour grâce à deux décrets datant de 1953 et 1954.

## 2. Des marchés satellites à l'extérieur ou à l'intérieur de la capitale ?

Outre l'aspect administratif du marché, le document du Conseil Économique fait également le point sur la nécessité d'une évolution matérielle des Halles Centrales : « *Considérant qu'une réforme administrative du marché des halles centrales de Paris ne pourra avoir son plein effet et sa pleine efficacité que sur un marché matériellement rénové* ».

Plus que de nouvelles propositions, le rapport fait la synthèse des solutions qui émerge dans l'opinion des professionnels des Halles et dans l'Administration. La commission distingue 4 solutions possibles pour que les critiques adressées au marché deviennent caduques.

– La solution A, c'est l'abandon des Halles et la création de marchés satellites, reprenant à cette occasion une partie du projet Bechmann. Elle s'inspire quelque peu du modèle américain où l'offre est éclatée afin que les marchés se trouvent au plus près des détaillants. En 1950, l'agglomération new-yorkaise compte 14 marchés de gros ou de demi-gros de fruits et légumes, l'agglomération de Baltimore en compte 5 et celle de Los Angeles en compte 2. Le principe de la solution A c'est que chaque catégorie de produits serait regroupée dans un seul et unique marché. Ces marchés seraient répartis tout autour de la capitale. Par exemple, le marché des fruits et légumes se trouverait au sud de Paris, celui des viandes au nord, celui du poisson à l'ouest... Sur le même modèle, une forme d'éclatement des Halles est envisagée. Il s'agirait toujours de disperser le marché des Halles, mais cette fois il s'agirait de créer plusieurs petits marchés autour de Paris où tous les types de denrées seraient disponibles. Le principal argument, en faveur d'une dispersion des Halles autour de la capitale, réside dans le décongestionnement du centre de Paris. Le quartier des pavillons Baltard ne serait plus paralysé la nuit et une bonne partie de la journée. De plus, les commerçants les plus éloignés du centre de Paris ne seraient plus obligés d'effectuer leur « transhumance » quotidienne pour vendre leur production.

Cependant, la solution des marchés satellites a plusieurs désavantages. Tout d'abord, construire des marchés spécialisés tout autour de Paris ne saurait être une solution acceptable pour les acheteurs. Par exemple, un restaurateur qui vient aux Halles peut, malgré les nombreuses difficultés, trouver l'ensemble des produits dont il a besoin pour sa carte. Il serait difficilement concevable que ce restaurateur accepte de devoir se fournir au sud de Paris en fruits et légumes puis qu'il soit dans l'obligation de traverser la région parisienne pour acheter de la viande puis qu'il retransverse l'Île-de-France pour se fournir en fromages... Cette solution ferait considérablement augmenter les coûts pour l'acheteur et ne serait donc pas profitable à

terme pour les vendeurs. Le choix de l'emplacement idéal pour chaque catégorie de produits serait très compliqué. En ce qui concerne les fruits et légumes, beaucoup de produits arrivent du sud de la France, mais l'Ouest et la Picardie sont aussi des terres agricoles alors où situer le marché autour de Paris. Si ce marché est construit au sud de la capitale, alors les producteurs du nord du pays seraient obligés de traverser la région parisienne. Les coûts de transports seraient augmentés et le prix final du produit grimperait. In fine, le consommateur serait perdant. De plus, les acheteurs spécialisés sont moins nombreux que les acheteurs complets. La construction de « petites Halles » autour de Paris, coûterait, selon le Lemaire-Audoire, très cher sur le plan de la réalisation des infrastructures et de l'organisation. Il faudrait multiplier les routes, les chemins de fer et les bâtiments. Le rapport indique que les professionnels se rendraient sur le marché le plus accessible pour eux et donc certains marchés seraient déficitaires alors que d'autres, plus prisés par les acheteurs, seraient engorgés. Donc un marché mieux situé par rapport à un autre fausserait le cours du produit. La solution A serait contraire aux principes directeurs du marché qui doivent être l'unité de lieu et l'unité de temps. Enfin, il n'existerait plus en France de marché à l'envergure nationale, voire internationale. Le rapport Lemaire-Audoire est clair : « *Au point de vue économique, cette solution doit être absolument écartée, car les marchés satellites ne permettraient pas la constatation de "cours normaux" qui ne peuvent résulter que de la confrontation de l'offre et de la demande dans le respect des trois unités de lieu, de temps et de vente* ».

– La solution B correspond au transfert d'une partie du marché des fruits et légumes sur les terrains de la gare de Lyon. Une annexe du marché des Halles serait créée dans les locaux de la partie marchandise de la gare de Lyon. Les produits resteraient dans les wagons et seraient donc prêts à être réacheminés vers la province. Ce marché-gare de transit serait profitable pour les marchandises qui ne font que passer par Paris. En effet, les producteurs n'auraient plus besoin de décharger les marchandises, de les faire transporter par camions, de les stocker aux Halles puis de les réexpédier par camions puis par train vers la province ou vers l'étranger. Le prix du produit serait donc diminué et le nombre de camions circulant entre la gare de Bercy et le quartier des Halles serait réduit. Cette solution est préconisée par la SNCF, car l'entreprise verrait le trafic ferroviaire augmenter.

Cette organisation a des défauts. Elle rompt le principe d'unité de lieu. De plus, elle n'est qu'une déclinaison de la solution A. Or la création d'un marché satellite est rejetée. La division du marché des fruits et légumes provoquerait une différence de cours entre les produits situés aux Halles Centrales et ceux situés à la gare de Lyon, ce qui risque d'entraîner de la spéculation. Ce problème de prix ne se résoudrait que par le transfert des produits d'un marché à l'autre, annihilant, à cette occasion, les économies de transports. Il s'agirait d'une solution

temporaire en attendant la création d'un grand marché en région parisienne. Cette solution a été refusée par les membres de la commission du Conseil Économique, à l'exception du représentant de la SNCF. Cependant, l'idée d'un marché-gare où les produits arriveraient à proximité du lieu de vente n'est mise de côté que temporairement.

### **3. Un seul marché en banlieue ou une réhabilitation des Halles Centrales ?**

– La solution C consiste dans le déplacement total du marché des Halles à l'extérieur des murs de la capitale. Le Conseil Économique, toujours dans son avis du 8 juin 1949, considère que la solution d'un déplacement total des installations du marché n'est réalisable qu'à long terme :

*« Considérant que la situation économique du pays ne permettrait la réalisation qu'à très longue échéance du projet de déplacement total du marché qui, de toute manière, présente des avantages, mais aussi des inconvénients et ne pourrait pas être mis définitivement au point actuellement, dans l'ignorance où l'on est des moyens de transport qui se seront imposés pour le transfert des denrées agricoles périssables ».*

Ce marché serait approvisionné par le train qui arriverait directement dans l'enceinte de ces « nouvelles Halles ». Les coûts de transports par camion seraient supprimés et il n'y aurait pas de risque d'une différence de cours comme cela pourrait être le cas avec la solution B. Le Conseil Économique chiffre à 700 millions d'anciens francs par an, les économies qui seraient réalisées par la suppression du camionnage. De plus, cette solution renforce l'hygiène des produits, car elle permet un meilleur respect de la chaîne du froid en réduisant le nombre de manutentions et en construisant des installations modernes. Le nouveau marché devra réunir 4 critères jugés indispensables par la commission du Conseil Economique.

Le premier concerne l'emplacement des bâtiments de vente. L'un des problèmes des Halles Centrales réside dans le manque de place pour la vente des marchandises. Le nouveau marché serait situé sur un emplacement libre qui devra mesurer au moins 130 hectares, soit 8 fois la superficie des Halles, si l'on intègre les commerces situés dans les rues autour des pavillons.

Le deuxième critère touche à la situation géographique de ce nouveau marché. Il serait situé au nord de Paris, car, selon le rapport du Conseil Économique, *« 70 % des consommateurs vivent au nord de la capitale »*. Cette affirmation ne doit pas faire oublier qu'une grande partie de la production agricole française arrive du sud de la France.

La troisième condition à laquelle le marché devra répondre, c'est d'être accessible par les 4 réseaux ferrés qui arrivent à Paris et notamment celui du Sud-Est (gare de Lyon et gare de Bercy) qui, selon les membres du Conseil Économique, achemine *« 90 % de la production de fruits et légumes »*.

Enfin, le dernier critère porte sur le choix de l'emplacement des installations. Le marché devra être situé à proximité de Paris pour que les acheteurs puissent y accéder, mais pas trop près pour éviter que des embouteillages se forment à l'entrée de la capitale.

La solution C proposée par le Conseil Économique n'est pas inédite. Si le Conseil National de la Résistance a réfléchi aux multiples problèmes des Halles, ce fut aussi le cas du régime de Vichy. En effet, le rapport du Conseil Économique nous apprend que la Délégation Générale à l'Équipement National (DGEN) s'est penchée sérieusement sur le déplacement du marché à la périphérie de Paris. La DGEN fut créée en 1941 par le gouvernement de Vichy pour mettre en place la reconstruction de la France. C'est la mise en œuvre de la planification de l'économie. La DGEN jeta les bases du Commissariat au Plan. Elle propose, en 1943, de transférer l'intégralité du marché sur un terrain situé entre les villes de Pantin et de Bobigny, au nord-est de Paris. Le terrain du futur marché parisien est situé à 2 km de la capitale. Il est donc assez proche de la capitale sans être accolé aux portes de Paris. Il répond à une partie des critères précédemment cités. Sa superficie est d'environ 133 hectares, répartie de la manière suivante :

Tableau 6 – Le terrain de Bobigny

<b>Utilisation</b>	<b>Superficie (en hectares)</b>
Gares ferroviaires et routières	10
Lieu de vente	22
Parc de chargement des voitures	10
Gare de débord SNCF	10
Voies routières	20
Divers	11

Cependant, le Conseil Économique rejette l'idée d'un déplacement des Halles surtout à l'extérieur des limites administratives de la capitale. Il dresse une liste d'une dizaine d'inconvénients, plus ou moins valables :

– Éloigner le marché du centre de Paris, c'est bouleverser les habitudes des acheteurs « *qui depuis toujours, viennent s'approvisionner aux halles* ». Remettre en cause l'emplacement actuel du marché des Halles serait donc un bouleversement de l'histoire de Paris et de ses habitants. De plus, le quartier des Halles serait le point de convergence de toutes les routes de la région parisienne.

– Le marché fait vivre tout un quartier. Les Halles ne sont pas qu'un lieu de vente de produits alimentaires. Il existe aussi une multitude de restaurants, d'hôtels, de quincailleries, de bistrot, de commerce de vêtements... Déplacer le marché, c'est prendre le risque de faire mourir la vie économique de ce faubourg. Les commerces risquent de péricliter, faute de clients. Le rapport avertit qu'il faudrait indemniser les commerçants, donc cela alourdirait le coût du déplacement des Halles.

– Si le lieu de vente est transféré, alors les commerçants devront avoir l'obligation de travailler sur le nouveau marché. En effet, laisser la possibilité aux négociants de s'installer où ils le souhaitent, c'est prendre le risque de voir se développer un autre marché qui ne serait pas contrôlé et qui rendrait le projet de transfert des Halles inutile.

– Les Halles de Baltard devront être rasées et une zone d'exclusion, intégrant l'ensemble de la région Parisienne, devra être mise en place. Cette zone servira à empêcher la création d'un autre marché dans la région parisienne afin d'éviter toute concurrence qui entraînerait un manque à gagner pour le nouveau marché.

– Le déplacement des Halles contraindrait les acheteurs à parcourir une plus grande distance pour aller s'approvisionner. Les économies réalisées par la suppression du camionnage deviendraient caduques. Cela augmenterait le coût des produits et donc le coût pour le consommateur.

– La ville de Paris devrait supporter une charge financière trop importante pour son budget. La démolition des pavillons, la réhabilitation du quartier et la construction du nouveau marché alourdiraient les dépenses de la municipalité. De plus, les recettes fiscales seraient en baisse à cause du départ des commerçants du carreau et la réduction du nombre de commerces parallèles.

– Outre un accès au rail, le nouveau marché devra être doté d'un réseau routier d'une grande capacité pour absorber le flux des voitures et des camions des commerçants. Le rapport indique que le marché devra être construit à proximité d'un aéroport, car d'une part le développement du transport aérien est pleine expansion et d'autre part un marché d'une telle ampleur pourrait jouer un rôle primordial dans le commerce européen et international grâce aux possibilités de réexpéditions. Le site doit servir de débouchés pour la production agricole française.

– Les travaux de raccordement des différents réseaux ferrés arrivant sur Paris et la création d'un marché-gare seront des dépenses très importantes pour la SNCF. Les travaux seront longs.

– La priorité n'est pas de construire un marché aussi gigantesque, mais de reconstruire ce qui a été détruit par la guerre. Les finances publiques seront d'abord utilisées pour reconstruire des habitations et des infrastructures endommagées ou détruites par la Seconde Guerre mondiale. L'argent prévu, pour construire les nouvelles Halles, ne sera pas disponible avant plusieurs années, indique le Conseil Économique, alors que les Halles Centrales de Paris ont besoin d'être modernisées immédiatement.

– Enfin, construire un marché de 130 hectares et y concentrer une partie importante de l'approvisionnement alimentaire du pays est une chose risquée en cas de guerre. En effet, le marché serait une cible prioritaire pour couper les ressources du pays ce qui aurait pour conséquence une grave désorganisation de la distribution alimentaire du pays. La Seconde Guerre mondiale pousse les autorités à repenser les schémas d'implantations des sites stratégiques.

Le Conseil Économique déclare en définitive ne pas rejeter l'idée de déplacer le marché à l'extérieur de Paris, mais cette solution doit être repoussée, car elle n'est pas techniquement et financièrement réalisable à court terme. La commission précise qu'elle sera mise en œuvre si des travaux pour construire un marché moderne et vaste sur l'emplacement des pavillons Baltard ne sont pas entrepris immédiatement. De plus, l'administration et les syndicats d'usagers des Halles sont opposés à l'idée que le marché quitte le centre de Paris. Si l'on tient compte de ce qui va se passer quelques années plus tard avec la construction de Rungis, il est intéressant de noter que cette solution est un croquis du futur marché de la région parisienne et que les arguments rejetant le déplacement des Halles deviendront, pour la plupart, sans objet.

– C'est la solution D qui va être retenue par le Conseil Economique. Le rapport des commissions du commerce et de l'agriculture préconise une réorganisation matérielle du marché des Halles Centrales de Paris sur son emplacement géographique actuel :

*« Considérant que, sur l'emplacement géographique du quartier des halles, il est possible de réaliser très rapidement les travaux qui permettraient au marché central de remplir les conditions indispensables (unité de temps, unité de lieu, unité d'offre) au jeu normal de la loi de l'offre et de la demande et au contrôle efficace de ses opérations, bien que cette solution ne présente pas que des avantages. [...] Le Conseil Économique émet l'avis, qu'une réorganisation complète et rationnelle des halles centrales soit décidée sans délai sur l'emplacement et dans les conditions susceptibles d'assurer : [...] l'approche et la circulation accélérés des marchandises et leur manutention à moindres frais et des conditions d'hygiène élémentaires. Le Conseil Économique émet l'avis que les programmes d'équipement et de modernisation prévoient les ressources financières nécessaires à cette réforme d'intérêt public, indispensable pour l'amélioration des conditions alimentaires de la population et de la santé publique. Le Conseil Économique émet l'avis, qu'il y a lieu de réaliser, dès à présent, sur l'emplacement actuel une réorganisation matérielle immédiate et notamment : de réserver les locaux existant sous les pavillons à la vente en gros et non à l'entreposage ; de transporter le marché des fleurs et feuillages coupés dans les sous-sols des pavillons harmonieusement aménagés et efficacement ventilés ; d'agrandir les locaux couverts par l'expropriation de l'ilot d'immeubles [près] des pavillons 11 et 12 ; de construire, sur le terre-plein Beaubourg, déjà en partie dégagé, un marché couvert affecté aux maraichers et approvisionneurs en fruits et légumes ; d'aménager des passages souterrains reliant le terre-plein Beaubourg aux pavillons et des garages souterrains pour le stationnement des véhicules ; de mettre au point le transport ferroviaire par cadres, containers et remorques chargées sur wagons-plateaux afin d'éviter les manutentions inutiles ; de permettre provisoirement le retour à bon compte par la SNCF des emballages vides ; de redistribuer l'utilisation des pavillons anciens et nouvellement construits pour grouper les emplacements par catégorie de denrées ».*

C'est clairement une solution par défaut. Il s'agit de prolonger le marché des Halles de quelques années en attendant de trouver une meilleure solution. Les membres de la commission suggèrent donc de raser une partie des habitations entourant le marché afin d'obtenir la place nécessaire à l'agrandissement des pavillons. La place gagnée serait de 6500 mètres carrés dans le quartier situé entre la rue Saint-Denis et la rue Pierre Lescot, et de 18 700 mètres carrés dans le quartier Beaubourg. Le problème d'encombrement du quartier ne serait donc pas entièrement résolu. Certes, les marchandises seraient chargées dans des containers pour faciliter le transfert entre le train et les camions, mais ceux-ci seraient toujours aussi nombreux. La commission propose également de développer le traitement des emballages vides, afin de dégager les pavillons, mais elle indique, plus tard dans le rapport, que la situation économique empêche la mise en application de cette option. Elle se contente de demander à la SNCF de ne pas augmenter ses tarifs pour le transport des emballages vides afin d'éviter qu'ils soient stockés dans les pavillons Baltard. Dans le même temps, elle se contredit, car elle propose de stocker les emballages vides au premier étage du pavillon et du pavillon 2.

En aucun cas, les recommandations du rapport Lemaire-Audoire ainsi que les avis des commissions de l'agriculture et du commerce ne permettront d'éviter l'encombrement des Halles. La population étant appelée à augmenter, les échanges sont également appelés à augmenter. La place gagnée sera donc à terme insuffisante. De plus, détruire une partie des habitations du quartier n'est pas une solution viable à long terme, car une fois que le marché sera de nouveau saturé, il deviendra compliqué d'en étendre encore la superficie. Le Conseil Économique conclut son avis sur la réorganisation des Halles en précisant que la solution adoptée, une simple transformation des Halles, est une solution temporaire qui ne doit pas exclure la recherche d'une solution définitive. Les professionnels du marché (mandataires et commissionnaires) soutiennent l'avis du CE en publiant en avril 1954 une étude qui préconise le maintien des Halles de Paris sur leur emplacement actuel. Dans la continuité de cet avis, plusieurs décisions sont prises comme la création d'une Centrale des Emballages, l'interdiction du périmètre, après deux heures du matin, aux camions de plus de dix tonnes, la création de services de manutentions modernes, effectués par des entreprises spécialisées, pour les volailles et les fromages. Des décisions qui ne seront pas mises en œuvre pour la plupart. Encore une fois, il s'agit plus de maintenir les Halles en état de fonctionnement que de s'attaquer aux nombreux problèmes engendrés par la présence du marché au centre de la capitale.

## II. Le décret n° 53-959, un acte fondateur

### A. Une nouvelle politique alimentaire

#### 1. Réformer le réseau commercial

Nous l'avons vu réorganiser les Halles, c'est avant tout réorganiser un lieu. Mais il ne faut pas oublier que le marché des Halles s'inscrit dans un système de distribution alimentaire. Le plus important marché de France, tant en valeur qu'en quantité de produits, est une référence pour la formation des prix au niveau national. Le prix des Halles est le prix national. Les très nombreux problèmes du marché faussent les cours sur l'ensemble de l'hexagone. De plus, l'information circule difficilement entre Paris et la province et même à l'intérieur du marché. C'est pour ces raisons que les Halles doivent être réformées aussi d'un point de vue administratif. En réalité, le changement qui va affecter le marché parisien va s'inscrire dans une réforme plus large, une réforme d'envergure nationale.

L'acte fondateur de la nouvelle politique de distribution alimentaire en France, c'est le décret n° 53-959 du 30 septembre 1953 tendant à l'organisation d'un réseau de Marchés d'Intérêt National<sup>77</sup>. Il fait suite à une mission du professeur Lenfant menée en 1950 aux États-Unis sur les marchés de gros<sup>78</sup>. Cette mission entraîna la mise en place d'une commission d'étude des marchés-gares au Commissariat au Plan. Le document est un acte législatif, décidé par le gouvernement de Joseph Laniel (1889-1975). Ce texte sera modifié à plusieurs reprises, mais la teneur du document ne changera pas. L'État souhaite organiser, ou plutôt réorganiser, la distribution alimentaire en France. La notion de marché d'Intérêt National n'est pas neuve. Ce qui change, c'est la volonté gouvernementale de créer plusieurs marchés ayant une importance nationale. C'est-à-dire des marchés dont les échanges seraient vitaux pour l'économie du pays. Surtout, l'État souhaite que ces marchés soient organisés en « réseau ». Ils doivent être connectés entre eux et échanger des informations. Précédant les articles, la rubrique « exposé des motifs » explique les objectifs du gouvernement à travers ce décret. Il s'agit pour l'État : « *d'alléger les circuits de distribution [...]. Le but à atteindre est de rechercher le meilleur prix, c'est-à-dire un prix à la fois le plus bas possible pour le budget du consommateur et procurant au producteur une juste rémunération de son travail* ». Le gouvernement Laniel souhaite donc éviter que les prix soient faussés tant pour le consommateur qui paie ses produits à un tarif plus élevé que la normale, que pour le producteur, qui n'est pas correctement

---

<sup>77</sup> Le décret n° 53-959 du 30/09/1953 est disponible, comme la plupart des textes de loi dont il est fait mention dans ce mémoire, sur le portail internet officiel pour la diffusion des textes de loi :

[www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) (mot-clé : MIN)

<sup>78</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

KRZYZANOWSKI Florian

rémunéré. Si le problème touche les deux extrémités de la chaîne, c'est que le problème doit venir des corps intermédiaires par lesquels passent les produits.

Dans un document daté du mois de décembre 1960, soit 7 ans après la mise en place du décret 53-959, le ministère de l'Agriculture répond à plusieurs questions écrites envoyées par des journalistes<sup>79</sup>. Il indique notamment que la réforme de la distribution entreprise par le décret n° 53-959 « [...] entend lutter contre le scandale de la distribution [...] où la spéculation est venue se greffer sur les difficultés réelles [...] de la commercialisation des denrées agricoles ». L'État estime qu'il y a trop d'intermédiaires entre le producteur et l'assiette du consommateur. Un produit change plusieurs fois de mains entre sa récolte et son achat par un particulier. C'est ce que l'on appelle le circuit de distribution<sup>80</sup>.

Le producteur est à la base de cette chaîne. Son rôle est de produire, de récolter et de vendre sa marchandise. Il s'adresse alors à un grossiste-expéditeur ou à une coopérative de production qui s'occupe de regrouper la marchandise en quantité (allotissement) et en variété (assortiment). Le grossiste-expéditeur s'applique également à conditionner les produits c'est-à-dire à les trier, les calibrer et les emballer. Enfin, il recherche des débouchés pour sa marchandise. Le grossiste peut alors faire appel à un groupeur ou un affréteur dont le but est de regrouper une grande quantité de produits pour obtenir un tarif avantageux de la part du transporteur. Cette fonction échoit soit à la SNCF, pour un transport par train, soit à un camionneur privé pour un transport par la route. Une fois le trajet effectué, le transporteur remet la marchandise à un grossiste-destinataire qui a une double fonction. En premier lieu, il effectue un regroupement de produits qui peuvent arriver de différents destinataires. Puis, il assure la vente auprès des détaillants. C'est notamment la fonction des mandataires et des commissionnaires présents aux Halles. Toutefois, de nombreux détaillants ne peuvent se rendre sur les marchés de gros. Dans ce cas, ils font appel à un demi-grossiste qui réalise les achats à leur place. Par la suite, le demi-grossiste s'occupe de livrer aux détaillants la marchandise achetée sur le marché. Il peut être spécialisé sur un seul type de produit, mais il peut aussi opérer dans plusieurs secteurs d'activités. Le détaillant est l'étape ultime avant le consommateur. Dans cet exemple de circuit de distribution, le nombre d'intermédiaires entre le premier maillon de la chaîne, le producteur, et le dernier, le consommateur, s'élève à 5 ou 6.

---

<sup>79</sup> CAC 1986 0391 - 71, ministère de l'Agriculture - Le problème de la distribution, décembre 1960

<sup>80</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris, SEMA, mars 1960.

KRZYŻANOWSKI Florian

Ce qu'il faut comprendre c'est que chaque intermédiaire grève un peu plus le prix final payé par le consommateur. Mais pour que ce prix soit le plus bas possible tout en assurant des marges correctes à chaque intermédiaire, il faut que le prix du producteur soit le plus bas possible. Ce qui n'est pas sans poser des problèmes de rémunération aux agriculteurs. Au final, le consommateur paie très cher sa nourriture et le producteur ne touche qu'une infime partie de cette somme. C'est pourquoi le Gouvernement « *encourage les circuits courts ou les rapprochements qui s'opèrent entre producteurs agricoles organisés et commerçants-détaillants organisés (magasins populaires, succursalistes, magasins coopérateurs, détaillants groupés)* ».

Outre un raccourcissement des circuits de distribution, les autorités prévoient dans le décret n° 53-959 de moderniser les échanges. Il s'agit d'accompagner le mouvement de concentration des commerces. La France de l'après-guerre est encore largement composée d'une multitude de petits commerçants. Afin de survivre, les commerçants doivent mutualiser leur approvisionnement. Ainsi ils obtiennent des prix de gros qui sont inférieurs au prix qu'ils auraient obtenu individuellement. De plus, de nouvelles formes de distribution font leur apparition. De gigantesques épiceries apparaissent dans les villes. Il s'agit des premiers supermarchés. Ce concept, d'origine américaine, se diffuse un peu partout en Europe après la Seconde Guerre mondiale. En 1963, apparaît le premier hypermarché de France. Il s'agit du magasin Carrefour de Sainte-Geneviève-des-Bois. Cette concentration des produits dans un même lieu provoque un bouleversement des circuits traditionnels de distribution.

La réforme de la distribution alimentaire devient une véritable doctrine pour les pouvoirs publics. Le commerce en général, et celui de la distribution alimentaire en particulier, doit être le plus efficace possible. C'est-à-dire que les frais intermédiaires doivent être contrôlés afin de les limiter au maximum. Cela permet d'atteindre un prix qui est à la fois le plus faible possible pour le consommateur, mais également le plus rentable pour le producteur. Les autorités ont pour missions d'essayer de trouver le meilleur compromis entre prix faible et juste rémunération. Un rapport du ministère de l'Agriculture<sup>81</sup> du 15 octobre 1961 indique :

*« Il n'est pas rare de voir, en effet sur les marchés traditionnels les producteurs venir occuper les voies publiques qui tiennent lieu de marché de production, vers 22 ou 23 heures, pour bénéficier des quelques rares bonnes places, d'un accès relativement aisé, ou commercialement bien situées, et ne vendre leurs marchandises que le lendemain matin entre 6 et 12 heures. Sur certains marchés, le producteur, pour éviter une telle perte de temps utilise les services d'une personne qu'il rémunère. Ainsi, les producteurs, qui fréquentent le marché*

---

<sup>81</sup> CAC 1986 0391 - 70, ministère de l'Agriculture - Avantages attendus de la réalisation du réseau des Marchés d'Intérêt National, P. Deroche, 15 octobre 1961  
KRZYZANOWSKI Florian

*de La Plaine à Marseille, recourent fréquemment à une “journalière” dont la rémunération est évaluée à 8 % de la valeur de la marchandise vendue ».*

La réforme de la distribution alimentaire doit également servir à comprendre les besoins actuels et futurs de la population, concernant son approvisionnement, ses habitudes alimentaires, le type de produit acheté... Il s'agit de mettre en place une véritable réforme structurelle du commerce et de la distribution. Une simple réforme conjoncturelle aurait consisté à agir sur les prix en luttant contre l'inflation.

## 2. La nouvelle charte des Halles.

En attendant la mise en place de ce réseau de MIN, la nouvelle réglementation, s'appuyant sur les décrets du 30 septembre 1953<sup>82</sup> et du 11 mai 1954<sup>83</sup>, va servir à moderniser le marché de la capitale. Cette nouvelle « charte » des Halles, fortement inspirée de l'avis formulé par le Conseil Économique dans sa séance du 8 juin 1949, doit répondre à plusieurs objectifs. En premier lieu, le gouvernement souhaite mettre fin à la distorsion de la concurrence créée par le marché « libre » vis-à-vis du marché « officiel » en regroupant les deux entités dans un seul marché<sup>84</sup> :

*« Le marché des Halles est maintenant constitué par les pavillons, le carreau forain et toutes ces maisons de commerce. Autrement dit, l'ancien marché libre est maintenant intégré dans le marché officiel ».*

De plus, les autorités souhaitent que tous les professionnels soient soumis à la même réglementation et donc éviter qu'un nouveau marché « libre » se recrée autour des pavillons. Pour renforcer cela, le gouvernement veut mettre en place un périmètre de protection :

*« Afin d'éviter qu'un nouveau marché libre ne se reconstitue, le décret de 1953 a créé une zone de protection qui s'étend à tout le département de la Seine et à quatre communes de Seine-et-Oise et où l'ouverture, l'extension, la modification et le déplacement d'un commerce de gros ou de demi-gros des produits vendus aux Halles est soumis à l'autorisation des Préfets intéressés. En instituant autour du marché défini par les décrets cette large zone de protection, on réserve en somme à ce marché le monopole des transactions de gros et demi-gros ».*

Le statut des mandataires est réaffirmé : *« Parmi les professionnels des Halles, les mandataires sont ceux qui respectent le mieux leurs obligations et qui offrent le plus de garanties à leurs expéditeurs ».* Cependant, il est mis fin au monopole de vente des mandataires puisque les commissionnaires vendant en boutique obtiennent le droit de vendre des produits en gros ou en demi-gros. En cas de manquement à ses obligations ou en cas de fraudes avérées et répétées, le mandataire risque la révocation. Le gouvernement souhaite également légaliser la situation des approvisionneurs en fruits et légumes, renforcer les droits des expéditeurs qui envoient leurs produits aux Halles, mais surtout rendre possible le transfert d'un ou plusieurs produits hors des Halles. L'idée d'un transfert du marché en dehors de la capitale se fait de plus

---

<sup>82</sup> Décret n° 53-944 du 30/09/1953, portant réglementation des Halles centrales de Paris

<sup>83</sup> Décret n° 54-484 du 11/05/1954, portant règlement d'administration publique sur les Halles centrales de Paris.

<sup>84</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur - Régime administratif et juridique des Halles Centrales et leur périmètre.

en plus présente. Compte tenu de ces objectifs, la nouvelle définition des Halles Centrales de Paris est :

*« Les Halles Centrales constituent un marché de gros et de demi-gros, à la criée ou à l'amiable des produits alimentaires et les fleurs coupées et feuillages. La notion de marchandises de première main est abandonnée ».*

Toutefois, la vente au regrat reste prohibée. Cela signifie que la vente d'un produit ayant déjà fait l'objet d'une transaction à l'intérieur du périmètre des Halles est interdite. Les pavillons Baltard sont réservés aux mandataires, aux grossistes en abats et aux grossistes en huitres. Le marché annexe des fruits et légumes est réservé aux mandataires pour la vente de produits qui ne trouvent pas de place sous les pavillons. Ne peuvent se trouver sur le carreau forain que les approvisionneurs et les producteurs en fruits et légumes et en fleurs coupées qui ne vendent que leur propre marchandise. Les coopératives de production peuvent aussi s'installer sur le carreau forain à la condition qu'elles ne vendent que les produits de leurs adhérents. Pour contrer les dérives des commissionnaires, l'ensemble des marchandises doit être amené aux Halles pour y être vendu, interdisant de fait la vente à distance et la vente par échantillon. Les professionnels installés sous les pavillons doivent payer un « droit d'abri » à la ville de Paris, ceux installés sur le carreau forain doivent s'acquitter d'une taxe en fonction de la place qu'ils occupent sur la voie publique. Enfin, les professionnels occupant un local de vente à l'intérieur du périmètre de protection ne sont soumis à aucune redevance vis-à-vis de la ville de Paris puisque leur boutique n'est pas sur le domaine public. La seule taxe à laquelle ils peuvent éventuellement être soumis est celle des « droits d'étalage » au cas où la marchandise se trouverait devant la boutique.

Enfin, les décrets de 1953 et de 1954 mettent en place un Conseil Supérieur des Halles, dans la droite ligne de la Commission Supérieure des Halles introduite par la loi de 1896, composé des représentants de différents ministères (Intérieur, Finances et Affaires Économiques, Agriculture, Travaux Publics, Transport, Commerce, Marine Marchande, Justice, Construction), du préfet de la Seine et préfet de Police de Paris, de 6 membres du Conseil Municipal de Paris et de 2 membres du Conseil Général de la Seine. Cette instance est chargée de contrôler le fonctionnement du marché et d'apporter les évolutions nécessaires à la réglementation. Cette nouvelle charte des Halles reprend dans les grandes lignes la loi de 1896, portant réglementation des Halles Centrales de Paris. Elle sert surtout à légaliser ou à interdire certaines pratiques comme le développement anarchique du marché « libre ».

### **3. Une politique économique entre le communisme du bloc de l'Est et le système libéral américain**

Dans le document de réponses aux questions écrites des journalistes<sup>85</sup>, le Gouvernement donne de multiples indications sur le contexte de cette réforme. À la question : « *Dans quel esprit le Gouvernement aborde-t-il la réforme de la distribution ?* », le ministère de l'Agriculture oppose deux doctrines. En cette période de guerre froide entre l'URSS et les États-Unis, les pouvoirs publics tentent de trouver une troisième voie. La doctrine libérale américaine est rejetée au motif qu'une liberté totale des échanges n'est pas juste et avantage clairement ceux qui ont le plus d'argent et de pouvoirs. Cette absence de contrôle étatique conduit à l'anarchie et à des abus de position dominante. Le consommateur est défavorisé dans ses rapports avec le commerçant, car il n'a aucune protection. Les entreprises sont libres de s'entendre sur les prix et d'augmenter leur marge. À ce mode de pensée et de fonctionnement, le gouvernement oppose le modèle soviétique qu'il rejette également. La planification étatique empêche une quelconque action du gouvernement, car l'ensemble de la politique économique est dicté par un objectif prédéfini. Aucune réforme conjoncturelle ou action temporaire ne peut être entreprise, car cela serait contraire au plan. La planification est une réforme sur le long terme. Le Gouvernement français précise que la politique de planification étatique du bloc de l'Est, bien qu'il ne cite jamais directement l'URSS, est un échec. Cette critique de la planification est étonnante quand l'on connaît l'importance du Commissariat Général du Plan dans la réforme de la distribution alimentaire.

La France souhaite prendre le meilleur de ces deux types d'économie. Une concurrence libre et non faussée doit être mise en place entre les entreprises du commerce et de la distribution. Cependant, l'État ne doit pas être absent de l'économie, mais doit servir à contrôler et à réguler l'économie pour éviter les abus du marché. De plus, l'État doit permettre la réalisation d'infrastructures, notamment pour les marchés de gros, qui permettront le développement et l'amélioration du commerce tant en chiffre d'affaires qu'en qualité. Le ministère de l'Agriculture indique que le gouvernement souhaite intervenir en favorisant le raccourcissement des circuits de distribution, en accompagnant le développement des nouvelles formes de distribution (faire passer le commerce en France d'un commerce de détail à un commerce plus regroupé, mais beaucoup plus important en valeur) et en améliorant la formation des professionnels du commerce. Il s'agit de faire passer le commerce de « l'amateurisme » à la « professionnalisation » en accompagnant l'investissement des commerçants dans le processus de modernisation du secteur de la distribution. Cela passe notamment par le développement du crédit bancaire ou par la distribution de subventions permettant de moderniser des structures

---

<sup>85</sup> CAC 1986 0391 - 71, ministère de l'Agriculture - Le problème de la distribution, décembre 1960  
KRZYZANOWSKI Florian

commerciales vieillissantes. Il ne s'agit pas pour l'État d'imposer un seul mode vente ou de favoriser le commerce à grande échelle au détriment du commerce de détail de proximité. Le but de la mise en œuvre de cette réforme c'est d'établir une égalité entre les différentes formes de commerce. Tout doit être fait pour que le consommateur puisse librement choisir entre les différents circuits de distribution. En clair, aux commerçants de se battre pour attirer les consommateurs à qui doit profiter cette réforme de la distribution.

## **B. La création d'un réseau de « Marchés d'Intérêt National »**

### **1. Définir la notion de Marché d'Intérêt National**

C'est sans doute le point le plus important du décret n° 53-959 du 30 septembre 1953 : la création, ou plutôt l'officialisation, de la notion de Marché d'Intérêt National (MIN). Elle apparaît en 1953, mais son influence va être primordiale pendant plusieurs décennies.

L'article premier du décret 53-959 indique que les marchés de produits agricoles sont transformés en Marchés d'Intérêt National. C'est la mise en place de pôles régionaux de commerce et de distribution alimentaire. Des pôles régionaux dont l'influence doit s'étendre bien au-delà de la région d'origine. Dans l'article 2, le gouvernement entend imposer la réorganisation des marchés existants. La main mise du gouvernement sur ces marchés sera explicite lors de la publication du règlement des MIN<sup>86</sup>. Un règlement qui précise que : « *Le directeur [de la société qui gère le marché] est nommé par le Préfet sur présentation du Conseil d'administration. Il peut être suspendu ou relevé de ses fonctions par le Préfet [...] après consultation du Conseil d'Administration* ». Or le Préfet est le représentant de l'exécutif dans les territoires. Il prend ses ordres du gouvernement. Si la gestion quotidienne des MIN est laissée au soin d'une société à capitaux publics ou d'une collectivité locale, c'est bien l'État qui en a le contrôle. Le gouvernement considère la création des MIN comme fondamentale. À tel point qu'il déclare que tous les travaux nécessaires pour transformer les marchés de produits agricoles en Marchés d'Intérêt National sont des travaux d'utilité publique (*article 3 du décret 53-959*). Non seulement cela implique que les autorités françaises souhaitent mettre en œuvre la réforme de la distribution rapidement, mais aussi que les MIN sont nécessaires et profitables à l'ensemble de la population française. La notion d'utilité publique permet d'accélérer les travaux des infrastructures. Cela facilite les procédures administratives nécessaires au lancement de travaux. D'un point de vue plus général, la notion d'utilité publique indique que le gouvernement considère que les Marchés d'Intérêt National sont vitaux pour le fonctionnement présent et futur de l'économie française. Désormais, les marchés ne seront plus exclusivement régionaux, mais ils auront une envergure nationale. L'objectif avoué est de créer autour des grands lieux de production et de consommation des marchés permettant la vente des produits agricoles. Le Marché d'Intérêt National est un marché clos. C'est-à-dire que son accès est restreint à une catégorie de population préalablement définie. De plus, une barrière doit entourer le MIN afin d'empêcher le développement d'un marché libre comme celui qui existe

---

<sup>86</sup> CAC 1977 0072 - 25, ministère de l'Intérieur – Projet de règlement sur l'organisation générale des Marchés d'Intérêt National et portant cahier des clauses et conditions générales des concessions d'emplacements sur lesdits marchés.

KRZYŻANOWSKI Florian

aux Halles Centrales de Paris. Le nombre de points d'entrée et de sortie est réduit au strict nécessaire. Un marché clos permet également de connaître le nombre d'exacts de produits présents sur le marché et ainsi d'établir une parfaite exactitude des cours. Par ailleurs, les produits vendus par le marché sont strictement définis par un arrêté ministériel.

La création des MIN répond à plusieurs objectifs. En premier lieu, il s'agit de rapprocher production et consommation, afin d'éviter une trop grande dispersion des produits ainsi qu'une multiplication des frais intermédiaires. C'est dans cette optique que les Marchés d'Intérêt National seront créés à proximité des grandes agglomérations. Les nombreuses réunions, ayant pour objet les MIN, prônent un rapprochement, dans un même lieu, de l'offre (la production) et de la demande (consommation).

Le second objectif des MIN est de faciliter les ventes des grossistes en améliorant la circulation des acheteurs. Les difficultés des acheteurs causent une perte de chiffre d'affaires pour les commerçants, car les acheteurs potentiels renoncent à leurs achats ou se détournent du marché. Le gouvernement souhaite donc permettre aux acheteurs de réaliser l'ensemble de leurs achats dans un même lieu en moins d'une heure.

La troisième mission du gouvernement concerne la diffusion de l'information sur les prix à travers l'ensemble du pays. La création d'un réseau de marchés permet une meilleure communication entre différents sites, donc une meilleure diffusion des cours et donc une plus juste formation des prix, ce qui à terme sera profitable aux consommateurs. La création d'un réseau doit empêcher les disparités régionales, à propos du prix des produits, qui provoquent des inégalités dans la population française. La création d'un service « des nouvelles du marché » doit permettre un ajustement correct de l'offre et de la demande : « *Le marché est obligatoirement relié au réseau inter-marchés d'informations administratives et commerciales (notamment en ce qui concerne l'approvisionnement, les cours, les besoins exprimés)* ». Le gouvernement indique que les problèmes de formation des cours des produits résultent d'une faible diffusion de l'information. Le producteur a tendance à envoyer ces produits sur les lieux de vente les plus importants comme les Halles de Paris ou encore le marché de Lyon, car il ignore la demande réelle. Cela entraîne une surcharge de ces lieux de vente et donc une offre supérieure à la demande. Les cours sont donc orientés à la baisse. Alors que sur d'autres marchés, ces produits manquent et voient leurs cours orientés à la hausse. La trop grande concentration de l'offre peut également être désastreuse pour le producteur, car si la marchandise n'est pas vendue, le commerçant aura dû payer des frais de transport inutiles et il sera même parfois obligé de jeter une partie de ses produits. Si le producteur veut absolument vendre sa marchandise, il doit alors transporter de nouveau sa production vers un autre lieu de

vente, ce qui lui coûte à nouveau de l'argent. Les produits ne sont pas vendus à leur valeur réelle, mais à une valeur artificielle qui est alourdie par des frais dus à une mauvaise communication entre les lieux de vente. Il faut également ajouter que les produits étant périssables, la multiplication des transports fait baisser la qualité du produit. La notion de réseau est fondamentale et fait partie intégrante de la réforme de la distribution alimentaire et de la création des MIN. Les marchés étant connectés entre eux, il n'est plus nécessaire aux producteurs de traverser la France pour vendre ses produits. Cela facilite le raccourcissement des circuits de distribution et donc réduit les intermédiaires entre le producteur et les consommateurs. Les Marchés d'Intérêt National doivent servir à décongestionner le marché parisien grâce à la création de lieux de transactions en province. La marchandise ne sera plus automatiquement envoyée à Paris. Les marchés de gros, comme celui des Halles de Paris, ne sont plus adaptés tant du point de vue de l'économie que du point de vue de l'urbanisme.

## 2. Les caractéristiques de ces marchés d'envergure nationale

Nous l'avons vu précédemment, les Halles de Paris présentent de nombreux inconvénients. Cependant, des recommandations ont été dressées pour que ces problèmes ne se répètent pas sur les MIN. En effet, les futurs marchés seront construits selon des caractéristiques précises.

La SEMA dressa la liste<sup>87</sup> des questions fondamentales auxquelles devront répondre les autorités avant d'entreprendre toute création d'un marché :

### – Critères techniques :

– Quelle sera l'incidence de la solution étudiée sur les frais de transport depuis la région de production jusqu'au lieu de marché ? Quelles conséquences sur le prix du produit ?

– Quelle sera l'incidence de la solution étudiée sur les frais de transport depuis le lieu du ou des marchés<sup>88</sup> jusqu'au lieu de vente du détaillant ? Quelle sera la distance à parcourir pour le détaillant ? Combien de marchés, le détaillant devra-t-il fréquenter ? Combien de temps, cela prendra-t-il de fréquenter plusieurs marchés ?

– Quelle sera l'incidence de la solution étudiée sur le nombre et le coût des manutentions, fractionnement et allotissement ? Quelle sera la conséquence sur le prix ?

– Quelle sera l'incidence de la solution étudiée sur les pertes techniques de marchandises (avarie, flétrissement...) ? Quelle sera la durée du cycle de distribution ? Les risques de resserre sont-ils aggravés ou diminués ?

### – Critères commerciaux et financiers :

– La solution envisagée assure-t-elle une saine et rapide formation des cours ? La confrontation de l'offre et de la demande est-elle aisée dans le temps et dans l'espace ? La formation du prix est-elle rapide et stable d'un moment et d'un point à l'autre du marché ? L'information des acheteurs (sur l'offre) et des vendeurs (sur la demande) est-elle bonne,

---

<sup>87</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Liste résumée des critères (il n'est pas certain que cette liste soit directement rattachée à l'étude de la SEMA datée de mars 1960).

<sup>88</sup> au cas où le marché serait réparti sur plusieurs sites

rapide, véridique et circonstanciée ? Le nombre d'offrants et de demandants<sup>89</sup> est-il suffisant pour assurer une formation naturelle des cours ?

– Quelle sera l'incidence de la solution envisagée sur le montant des frais commerciaux proprement dits (c'est-à-dire les frais de « vente » et les frais généraux des commerçants) ? À combien d'échelons commerciaux (concentration verticale) conduit la solution envisagée ? La solution envisagée facilite-t-elle la réduction du nombre d'entreprises ou encourage-t-elle au contraire leur prolifération (concentration horizontale) ?

– La solution envisagée accroît-elle ou diminue-t-elle les risques commerciaux (risques de dépréciation de la marchandise) ? Le marché offre-t-il des facilités de réexpéditions rapides et commodes ? Le marché est-il bien informé sur la position des autres marchés et sur leurs possibilités ?

– La solution envisagée permet-elle un bon assortiment du marché ? L'acheteur y trouvera-t-il tous les produits dont il a besoin ? Trouvera-t-il dans chaque produit une gamme de qualités suffisantes ?

– Quels seront les frais financiers du marché ? Quels sont les intérêts et amortissements des installations à envisager ? Quelle sera l'incidence de ces frais sur le prix au kilogramme ?

– Critères d'urbanisme et de circulation :

– L'implantation choisie pour le ou les marchés est-elle conforme à l'évolution probable du peuplement et de la structure géographique de la cité ? Le ou les emplacements choisis sont-ils très peuplés ? Sont-ils appelés à se peupler ou à se dépeupler ? Le ou les emplacements choisis sont-ils déjà occupés par d'autres activités économiques qui seraient prioritaires par rapport à celles du marché ?

– Le ou les emplacements choisis voisinent-ils avec des quartiers artistiques, de luxe ou d'agrément ? (critère hygiénique)

– Quels seront les effets du ou des marchés sur les conditions de circulation au voisinage de ces marchés ? Quelles seront les artères perturbées ? Sont-elles importantes ? Quelles seront les heures de perturbation ?

---

<sup>89</sup> Le mot « demandants » est écrit ainsi dans le document original.  
KRZYZANOWSKI Florian

– Quelle serait la vulnérabilité du marché dans l'éventualité d'un état de crise (grèves, troubles civils, disettes, raréfaction des transports, bombardements) ?

La SEMA a donc produit un véritable cahier des charges des MIN. L'éventail des sujets abordés est large allant de l'incidence du marché sur les prix aux conséquences de l'ouverture du marché sur la circulation automobile en passant par la capacité du marché à fonctionner en cas de crises graves. Néanmoins, plusieurs points sont fondamentaux et nécessitent d'être explicités. Un marché se doit d'être un lieu relié aux principales infrastructures de transports. C'est pourquoi les MIN devront posséder un accès aux rails et à la route. Le Comité Permanent d'Études des MIN et de la Distribution des Produits Agricoles et Alimentaires l'indique très clairement dans son projet de règlement des Marchés d'Intérêt National<sup>90</sup> : « *Le marché est desservi directement par le rail, la route et éventuellement par tous autres moyens de transport* ». Si le marché n'est pas accessible facilement, alors peu de produits y seront vendus et le marché périlitera. En outre, l'accès direct des marchandises à l'intérieur du marché par le rail permet de grouper les produits et donc de réduire les frais de transport. Ces nouveaux lieux de vente seront limités en nombre à une vingtaine de marchés. Multiplier les lieux c'est prendre le risque de dépenses inutiles pour l'État, pour les collectivités locales et pour les usagers du marché. Les marchés de faible importance n'auront pas les tonnages requis pour être rentables. Les MIN seront installés, dans la plupart des cas, à proximité de grandes agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants. Les grandes agglomérations ont de meilleures infrastructures de transport.

Plusieurs types de Marchés d'Intérêt National pourront être créés<sup>91</sup> :

Tout d'abord les marchés de gros de consommation : il s'agit de marchés où l'offre rencontre la demande. C'est l'exemple du marché des Halles de Paris.

Ensuite, les marchés de production et centre d'expédition : il s'agit de lieux où les producteurs d'une même région se regroupent pour vendre un seul ou plusieurs types de produits. Ces produits seront réexpédiés vers des lieux de vente moins importants.

Enfin, les marchés mixtes qui seront à la fois des lieux de rencontre entre consommateurs et producteurs et où les producteurs seront regroupés afin d'écouler la production locale d'un produit.

---

<sup>90</sup> CAC 1977 0072 - 25, ministère de l'Intérieur – Projet de règlement sur l'organisation générale des Marchés d'Intérêt National et portant cahier des clauses et conditions générales des concessions d'emplacements sur lesdits marchés.

<sup>91</sup> CAC 1986 0391 - 70, ministère de l'Agriculture – Plan d'implantation des Marchés d'Intérêt National, Comité Permanent d'Étude des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles et Alimentaires (date inconnue)

KRZYŻANOWSKI Florian

La création des MIN doit être l'occasion pour l'agriculture et l'économie française de se moderniser. Les produits vendus sur les Marchés d'Intérêt National seront définis officiellement. Tout le monde ne pourra pas vendre au MIN, car un tonnage et un chiffre d'affaires minimum seront exigés. Il s'agit d'éviter la dispersion des acheteurs, mais également d'empêcher les scènes quotidiennes qui se déroulent aux Halles de Paris où il est possible de voir une multitude de petits producteurs. Une concentration des vendeurs doit être opérée, selon les autorités françaises afin de réduire le nombre de petits producteurs qui vivent dans la misère.

Les produits vendus sur les MIN seront calibrés et les emballages unifiés. Si les produits comme les fruits et légumes arrivent tous avec des tailles et des formes différentes, cela complique les échanges. Une différence de qualité entre les lieux de vente fausse les cours, car les produits de mauvaise qualité ont un prix parfois surestimé, ce qui est dommageable pour le consommateur qui paye un produit à un prix supérieur à sa valeur réelle. À l'inverse, un produit de bonne qualité voit son prix minoré ce qui est dommageable pour le producteur qui n'est pas rémunéré correctement. De plus, le fait d'unifier l'emballage des produits permet une manutention et une réexpédition plus rapide sur le lieu de vente. Le produit transite plus facilement entre le vendeur et l'acheteur, ce qui permet d'éviter les frais intermédiaires et donc d'alléger le prix final pour le consommateur. Le calibrage est un moyen d'éviter les transports inutiles. Par exemple, pour acquérir plusieurs kilos de tomates l'acheteur n'est pas obligé de voir et de contrôler l'ensemble de la cargaison de tomates. Grâce au calibrage, l'acheteur sait que les produits qu'il observe seront identiques aux produits qu'il recevra. Le calibrage facilite également les exportations. Enfin, la construction des MIN doit permettre la création d'infrastructures de conservation des produits, notamment des entrepôts frigorifiques, qui n'existent pas dans chaque pavillon des Halles de Paris. L'hygiène du produit sera ainsi préservée.

La création des Marchés d'Intérêt National s'inscrit dans une réforme générale de la distribution alimentaire en France. Ces nouveaux lieux de vente, appelés MIN, seront organisés en réseau. Les objectifs du gouvernement sont de moderniser le commerce des produits alimentaires, d'assurer une formation plus juste des cours et des prix et de décentraliser la vente des produits agricoles de Paris.

## Chapitre 2 : Des Halles Centrales de Paris au MIN de Rungis

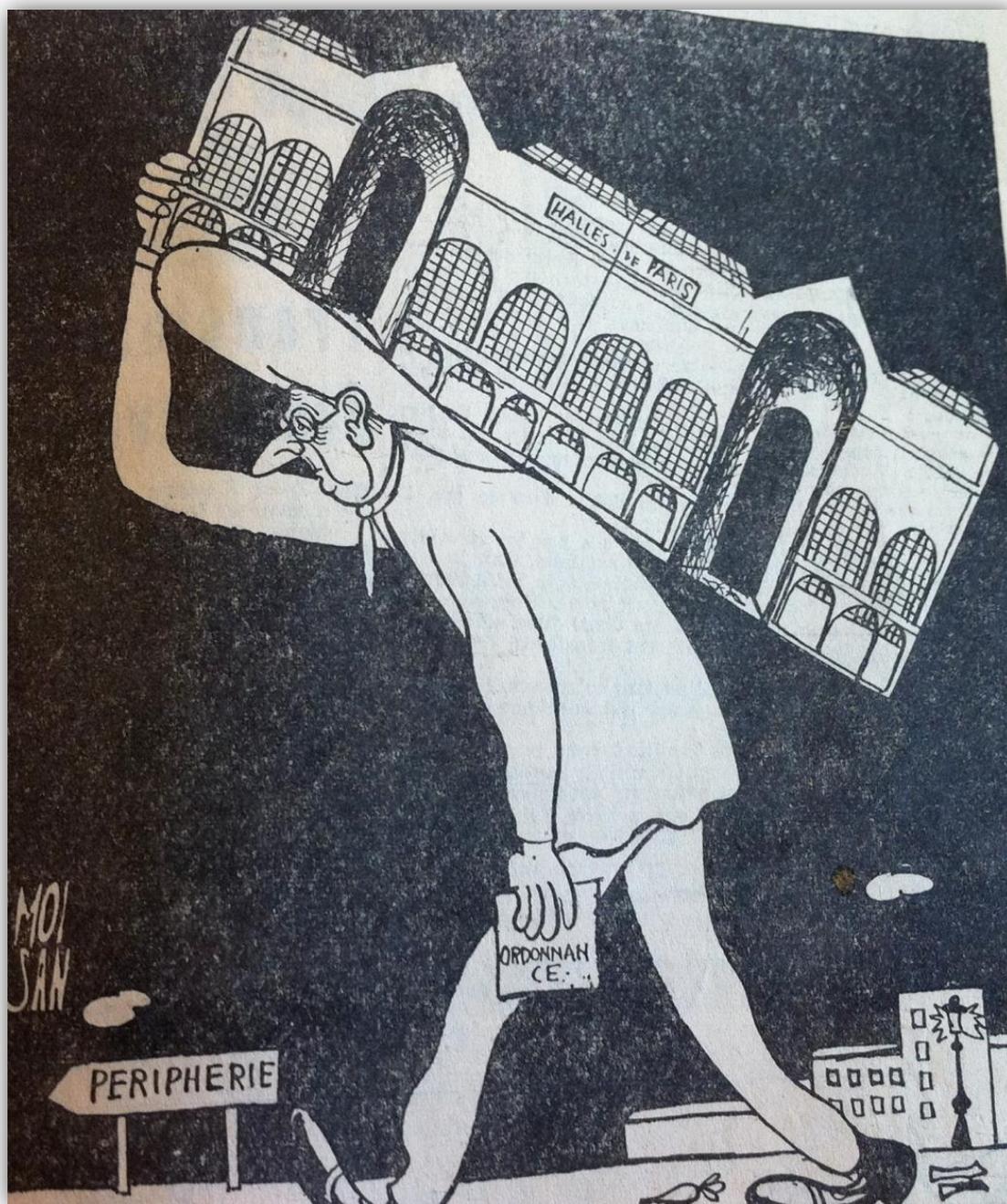


Figure 10 – Le transfert des Halles vu par le Canard Enchaîné<sup>92</sup>

<sup>92</sup> CAC 1977 0241 - 35, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Coupure de presse (date inconnue)  
Annexe 7 – Le transfert des Halles de Paris vers Rungis vu par le Canard Enchaîné  
KRZYŻANOWSKI Florian

# **I. La création du Marché d'Intérêt National de la région Parisienne**

## ***A. L'éternel débat à propos du site d'implantation du futur marché***

### **1. Direction La Villette ?**

Une fois le cadre général mis en place, les autorités se penchent à nouveau sur le problème des Halles de Paris. Au cours des années 1950, la situation n'a pas évolué. Le marché des Halles souffre toujours des mêmes maux. De plus, le tonnage des marchandises vendues aux Halles est en constante augmentation. En 1961, les Halles verront passer un peu moins de 1 million de tonnes de fruits et légumes. Un chiffre qui doit s'élever, en 1970, à 1,5 million de tonnes, si la population continue de croître au même rythme. Quelques projets d'aménagement du quartier furent évoqués, mais le marché se trouve toujours au centre de Paris. Le développement de l'automobile a même accentué l'encombrement du quartier. Les Marchés d'Intérêt National ont été créés en 1953, mais uniquement de manière théorique. Il est vrai que les projets sont difficiles à mettre en place, compte tenu de la multiplicité des acteurs qui doivent prendre part au processus de décision. Cela est d'autant plus vrai pour le marché parisien. L'idée d'instituer un Marché d'Intérêt National en région parisienne est dans toutes les têtes, mais personne ne sait comment y parvenir. De plus, le gouvernement, le conseil municipal de la ville de Paris, le préfet de la Seine, les usagers des Halles et plus généralement la population parisienne ont chacun des avis, souvent différents, sur la localisation du futur MIN.

Nous l'avons vu dans la première partie, de multiples solutions pour moderniser les Halles ont été proposées que ce soit avant ou après la Seconde Guerre mondiale. La décision de fermer définitivement le marché parisien ne fut pas retenue d'emblée. Le Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, structure du Commissariat Général du Plan regroupant de hauts fonctionnaires, a consacré de nombreuses réunions sur le sujet. Cela se remarque très vite quand l'on consulte les archives de ce comité. En comparaison avec les MIN de provinces, les dossiers concernant les Halles de Paris et le futur MIN de la région Parisienne représentent la majorité des documents disponibles. À la consultation de ces archives, il semble que les projets des MIN de province ont été plus faciles à mettre en œuvre que celui de la région Parisienne. Entre 1956 et 1959, le

Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires s'est réuni à 47 reprises<sup>93</sup>.

Dans un premier temps, l'idée des pouvoirs publics est de déménager l'ensemble du marché des Halles sur le site de La Villette. Sous l'impulsion d'Ernest Lemaire-Audoire, président de l'Union Générale des Syndicats de Mandataires à la Vente en Gros des Viandes, les bouchers des Halles s'organisent. Ils n'en peuvent plus des conditions de travail déplorables du marché parisien<sup>94</sup>. Ce sont les bouchers qui sont les plus concernés par les problèmes d'hygiène des produits. Peut-on imaginer de la viande exposée aux intempéries et aux gaz d'échappement des voitures et des camions ? La corporation des bouchers des Halles obtient le soutien de la ville de Paris qui y voit l'occasion de s'entendre avec une organisation dont le poids politique est non négligeable. Des cabinets d'architecture sont engagés afin de mener des études de faisabilité sur différents projets. L'une des idées retenues pour moderniser le secteur des viandes du marché des Halles est la démolition des pavillons Baltard puis la construction d'un immense pavillon sur le même emplacement. Un bâtiment qui aurait compté plusieurs étages afin d'éviter l'encombrement des voitures à l'extérieur du marché et l'étalement des commerçants dans les rues adjacentes. Un projet approuvé par le Conseil municipal de la ville de Paris, mais qui se heurte aux hésitations de la Caisse des Dépôts et Consignations. Cet organisme public est chargé de financer les grands projets de l'État. C'est en quelque sorte la Banque d'investissement de l'État. Elle garantit les projets des collectivités. C'est tout naturellement qu'elle est appelée à financer une partie de la modernisation des Halles. Quand le projet des bouchers des Halles arrive sur sa table, la Caisse des Dépôts se demande si ce projet ne va pas rentrer en conflit avec celui du Commissariat Général du Plan, et donc du gouvernement, qui est de créer un MIN pour Paris et sa région. C'est également à cette période que le Conseil municipal de Paris décide de moderniser les abattoirs de La Villette qui souffrent des mêmes maux que le marché des Halles Centrales. Sur une cinquantaine d'hectares sont regroupés un marché aux bestiaux et des abattoirs datant du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. L'hygiène y étant tout aussi déplorable que dans le centre de Paris, il est donc normal que la ville de Paris souhaite moderniser La Villette. C'est alors qu'émerge l'idée d'un transfert du marché des viandes des Halles Centrales de Paris sur le site de La Villette. L'idée est simple, il s'agit de regrouper sur un site unique, desservi directement par le rail, l'ensemble des produits carnés vendus dans l'agglomération parisienne. Les bouchers des Halles gagneraient en place et l'ensemble des opérations techniques et commerciales (vente des animaux, abattage, vente de

---

<sup>93</sup> CAC 1986 0391 (ministère de l'Agriculture) et CAC 1991 0020 (ministère du Commerce et de l'Artisanat)

<sup>94</sup> CAC 1991 0020 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, 29/11/1956

KRZYZANOWSKI Florian

la viande) se déroulerait sur un seul et même site. C'est le Comité Permanent des MIN, et donc l'État, qui soumet cette idée<sup>95</sup>.

Mais la ville de Paris va s'engager sur une autre voie. Les élus parisiens ont bien conscience que les Halles étouffent. Bernard Lafay, député de la deuxième circonscription de la Seine, dépose, le 1<sup>er</sup> août 1956, une proposition de loi ayant pour objet : « *le transfert des Halles centrales de Paris en totalité, sur l'emplacement de l'ancienne usine à gaz de La Villette* »<sup>96</sup>. La surface requise pour transférer l'ensemble du marché ne serait pas atteinte, mais Bernard Lafay reprend l'idée des bouchers des Halles de construire un bâtiment de trois voire de quatre étages. Les fruits et légumes, les produits laitiers ainsi que les produits de la mer seraient installés sur le site de l'ancienne usine à gaz de Paris, située entre le Boulevard Macdonald et la rue d'Aubervilliers soit une surface de 23 hectares, et la viande serait installée sur le site modernisé des abattoirs<sup>97</sup>. Ainsi l'ensemble des produits du marché des Halles serait transféré en un lieu unique. La surface totale serait donc d'environ 75 hectares soit presque 4 fois plus que dans le centre de Paris. De plus, ce terrain possède l'avantage indéniable d'être déjà raccordé à la voie ferrée. En effet, les animaux vendus sur le marché aux bestiaux de La Villette arrivent par wagons. Différentes études, sur la possibilité de concrétiser ou non ce projet, sont alors lancées. La conclusion est simple : il n'est pas possible de transférer l'ensemble du marché des Halles sur le site de La Villette, car la place disponible serait trop restreinte<sup>98</sup>. En revanche, les produits carnés peuvent très bien être regroupés sur le site des abattoirs tout en évitant de construire un bâtiment de plusieurs étages qui serait très coûteux pour les différents acteurs. Certains élus parisiens voient dans le transfert des Halles, une occasion de désengorger enfin le quartier et surtout de donner de la valeur aux logements et commerces situés à proximité.

Finalement, c'est le gouvernement qui va décider de l'avenir des produits carnés. L'État fait pression sur la ville de Paris pour que celle-ci accepte le déménagement du secteur de la viande sur le site des abattoirs de La Villette. En contrepartie, l'État s'engage à accorder le financement nécessaire à la modernisation du site. La ville de Paris se range du côté du gouvernement, le 18 décembre 1958, en votant un texte qui décide de la reconstruction des abattoirs de La Villette et le transfert des produits carnés des Halles Centrales de Paris vers ce

---

<sup>95</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>96</sup> Idem

<sup>97</sup> Annexe 8 – **Dessin du plan du marché de La Villette**

<sup>98</sup> CAC 1991 0020 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, 04/04/1957, 04/07/1957

KRZYZANOWSKI Florian

même site<sup>99</sup>. Le gouvernement confirme cette décision, quelques jours plus tard, en promulguant les décrets n° 59-55<sup>100</sup> et 59-56<sup>101</sup> du 6 janvier 1959, qui transforment le nouveau marché de gros des produits carnés de La Villette en Marché d'Intérêt National. Maintenant que le processus de construction du marché de La Villette est lancé, au moins sur le papier, il reste à régler le problème des autres secteurs d'activités du marché.

---

<sup>99</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>100</sup> Décret n° 59-55 du 06/01/1959 portant classement d'intérêt national du marché de Paris-La Villette

<sup>101</sup> Décret n° 59-56 du 06/01/1959 portant règlement d'administration publique pour l'application au Marché d'Intérêt National de Paris-La Villette de l'article 2 de l'ordonnance n° 59-44 du 06/01/1959 relative aux Marchés d'Intérêt National et aux Halles centrales de Paris.

KRZYŻANOWSKI Florian

## 2. 11 lieux en compétition

En 1957, le Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires dressa une liste de sites géographiques pouvant éventuellement accueillir le futur marché de gros de la région parisienne. Éventuellement, car en 1957, le déplacement des Halles n'est pas acté officiellement. Mais il est de plus en plus évident, pour les pouvoirs publics, que reconstruire un marché de gros d'envergure nationale, voire internationale, au centre de Paris serait absurde. Dans une note<sup>102</sup> datée du 14 mai 1957, le Comité Permanent explique que :

*« Si la situation actuelle des Halles Centrales de Paris donne une relative satisfaction à la profession, elle crée par contre, pour les destinataires et pour la circulation parisienne des problèmes de plus en plus difficiles. La réorganisation du marché, qui s'impose, éviterait des dépenses coûteuses concernant la circulation et permettrait par ailleurs, une réduction des prix des denrées payés par les consommateurs. Parmi les solutions possibles, il a été envisagé, au lieu d'un transfert complet des Halles Centrales, de choisir un, et au besoin deux emplacements mieux situés pour y créer des annexes. À cet effet, il a été procédé avec le service de l'Aménagement de la région Parisienne et les services de la SNCF à un inventaire des terrains disponibles dont la proximité de Paris ainsi que les facilités de dessertes routières et ferroviaires seraient convenables ».*

Le raccordement au rail, la facilité de la desserte routière et une superficie supérieure à plusieurs dizaines d'hectares sont les principales caractéristiques nécessaires pour le choix du terrain. En effet, le raccordement au rail permettra d'importer les produits directement dans l'enceinte du marché. La réexpédition sera également plus aisée. La desserte routière doit également être prise en compte. Il s'agit de faciliter la venue et le départ des usagers du marché sans que cela crée des difficultés de circulation. 11 lieux sont recensés :

– Bercy : les terrains situés à Bercy possèdent l'avantage d'être déjà relié au rail. La SNCF se sert des terrains, situés à proximité de la Gare de Lyon, comme cours de débord, c'est-à-dire comme lieu où les marchandises passent du réseau ferré au réseau routier. Par ailleurs, deux bâtiments d'une surface totale de 30 000 m<sup>2</sup> sont disponibles pour les installations du marché. Le quartier de Bercy est situé sur le territoire administratif de la ville de Paris, ce qui permettrait au Conseil municipal de garder la main sur le marché et surtout de continuer à percevoir les recettes fiscales du marché. Le quartier se trouve à proximité des portes de Paris,

---

<sup>102</sup> CAC 1991 0020 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, 04/07/1957

ce qui faciliterait la circulation automobile et désengorgerait le centre de la capitale. Mais les inconvénients de Bercy sont multiples. La surface disponible est très réduite, moins de 25 hectares sont disponibles soit à peine plus que la surface disponible aux Halles. De plus, il ne s'agirait pas d'un marché de gros tel qu'il existe aux Halles, mais d'un marché de vente sur échantillons. Quelques exemplaires de produit seraient montrés aux acheteurs et le reste serait stationné à l'extérieur du marché soit dans des wagons à proximité, soit directement dans les exploitations agricoles, évitant ainsi tout transport inutile. Le problème de la circulation automobile ne serait que déplacé vers le sud-est de la ville. Le projet de construire le boulevard périphérique n'en est qu'à ses balbutiements et le tronçon situé à proximité de Bercy ne sera pas réalisé avant une dizaine d'années au minimum. Le secteur de Bercy, bien qu'étant une solution envisagée de longue date, est loin d'être le premier choix des pouvoirs publics.

– Massy-Palaiseau : Le terrain est situé à proximité de la gare de Massy-Palaiseau, un nœud ferroviaire important. Un emplacement d'une surface inférieure à une dizaine d'hectares est disponible, mais cela est trop peu pour installer le futur marché de gros de la région Parisienne. L'étude du Comité Permanent précise que le terrain n'est pas extensible donc cela limite les possibilités d'évolutions du marché.

– Versailles-Matelots : Cette gare est située à quelques kilomètres à l'ouest de la gare de Versailles-Chantiers entre le parc du château de Versailles et le camp militaire de Satory. Depuis 1939, elle est réservée au seul trafic de fret. La superficie des terrains n'est pas précisée. Les infrastructures routières sont trop faibles pour un marché de cette envergure. De plus, la SNCF prend soin de préciser que les terrains envisagés pour la construction sont occupés par l'armée.

– Boucle de Gennevilliers - Villeneuve-la-Garenne : Une zone industrielle de 10 à 20 hectares est disponible. L'étude n'en précise pas les raisons, mais le site n'est pas retenu.

– La Courneuve : Un terrain de quinze hectares est disponible. Il possède l'avantage de se trouver en bordure de la future autoroute du Nord. Cependant, le raccordement à la voie ferrée serait très difficile à réaliser.

– Le Bourget : 40 hectares sont disponibles pour la construction du marché. Le terrain est idéalement situé à proximité de l'aéroport du Bourget. Mais, la desserte ferroviaire serait, en revanche, presque impossible à réaliser.

– Rosny-sous-Bois : Le terrain d'une vingtaine d'hectares se situe en bordure de la ligne SNCF de la Grande Ceinture. Cette ligne ferroviaire fait le tour de Paris. L'étude ne précise pas les avantages et les inconvénients du terrain.

– La Villette : En 1957, le terrain de La Villette fait encore partie des projets de l'État. L'étude précise que la desserte ferroviaire existe déjà mais nécessiterait des travaux d'agrandissement importants. De plus, l'infrastructure routière serait trop petite pour accueillir le flux quotidien des usagers.

– Rungis : Le marché serait installé en bordure de l'aéroport d'Orly sur le domaine de la Belle-Epine qui est situé à 7,2 km des portes de Paris (Porte d'Orléans) et à 11,6 km de Notre-Dame. Le domaine de la Belle-Epine est délimité à l'est par le cimetière parisien de Thiais, à l'ouest par l'Autoroute A6 et par la ville de Rungis, au nord par les limites entre la ville de Rungis et la ville de Chevilly-Larue et au sud par l'aéroport d'Orly. Les terrains, d'une superficie totale de 220 hectares, ne peuvent être utilisés pour la construction de logement à cause de la proximité des pistes de l'aéroport. Le futur Marché d'Intérêt National pourra être construit sur une surface de 20 à 40 hectares. Par la suite, un agrandissement est possible. Le principal désavantage de Rungis, c'est la très grande difficulté pour relier le site à la ligne ferroviaire de Juvisy. Si Rungis venait à être choisi, cela nécessiterait un investissement financier conséquent de la part de l'État et de la SNCF.

– Argenteuil : Il s'agirait de créer une annexe du marché principal qui serait situé dans le sud-est de Paris. 20 hectares sont disponibles à condition que l'État en fasse l'acquisition rapidement. L'avantage d'Argenteuil réside dans l'approvisionnement des produits en provenance du nord de la France. Argenteuil serait atteint plus rapidement qu'un marché situé au sud de la capitale. À l'inverse, Argenteuil ne serait pas idéalement placé pour les marchandises expédiées depuis le sud de la France. Or, la grande majorité des produits qui sont vendus aux Halles de Paris sont originaires du sud du pays.

– Valenton : C'est le terrain qui a la préférence de l'ensemble des acteurs du projet. Plus de 100 hectares sont disponibles pour la construction du marché, ce qui laisserait des possibilités d'extension. Le site est distant de quelques kilomètres de l'aéroport d'Orly. Le raccordement avec la ligne ferroviaire et la gare de Juvisy serait beaucoup plus facile que dans le cas de Rungis. De plus, la ville de Valenton jouxte la Route Nationale (RN) 20, la Route Nationale 186, et sera à terme à quelques kilomètres de la future Autoroute du Sud.

## B. Un duel entre Valenton et Rungis

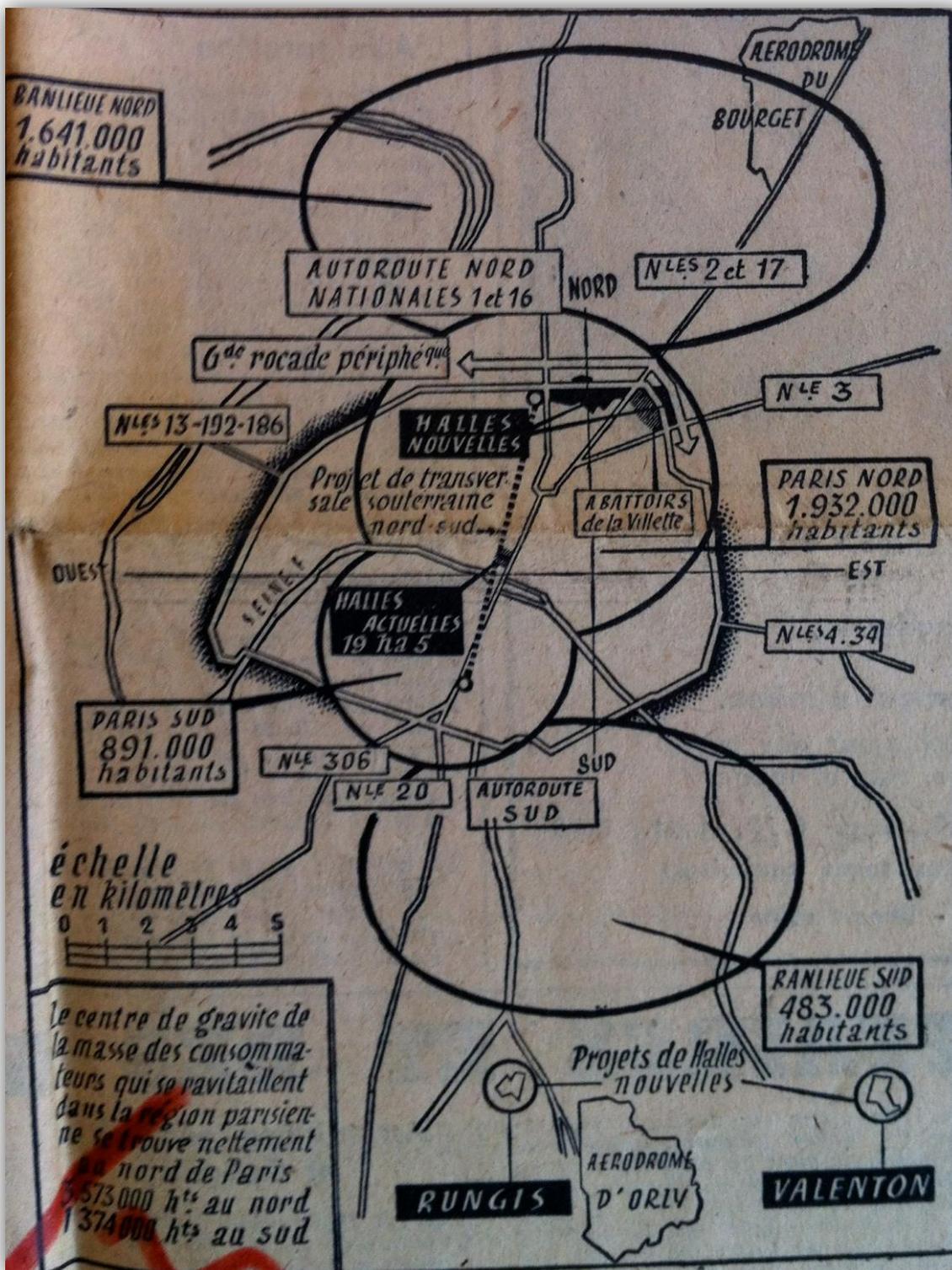


Figure 11 — Situation de Rungis et de Valenton dans l'agglomération parisienne<sup>103</sup>

<sup>103</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture - Coupure de presse  
KRZYŻANOWSKI Florian

## 1. Valenton, terrain le plus favorable

Parmi tous ces lieux susceptibles d'accueillir le Marché d'Intérêt National de la région Parisienne, 3 semblent avoir les faveurs du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, mais également de la SNCF. Il s'agit de Valenton, Argenteuil et Rungis. D'emblée, Argenteuil est mis de côté, car le terrain ne serait pas adapté à la construction d'un marché prévu pour ravitailler quotidiennement 1,5 million de personnes au minimum. Sa situation géographique représente un gros point noir pour la SNCF. Étant située au nord de Paris, à l'inverse de Valenton et de Rungis, Argenteuil recevrait les produits transitant depuis le sud de la France avec retard. En effet, l'entreprise ne garantirait pas des délais corrects et une qualité optimale pour l'acheminement de certaines denrées périssables.

En octobre 1958, le Comité Permanent publie une étude réalisée par la Compagnie d'Équipement International (CEI), ayant pour titre Éléments de comparaison des sites de Valenton et Rungis<sup>104</sup>.

– Le premier point de l'étude concerne les données topographiques :

Les deux terrains sont situés à la même distance de la porte d'Italie, 9,6 km, et de Notre-Dame de Paris, 14 km<sup>105</sup>. Rungis est situé à une altitude plus élevée que Valenton et à une plus grande distance de la Seine. Rungis est donc moins susceptible de subir une crue du fleuve. Dans les deux cas, le terrain est relativement plat, ce qui facilitera une éventuelle construction. En revanche, le sol et le sous-sol de Valenton sont gorgés d'eau à cause de la proximité de la Seine et de la Marne. De plus, une nappe souterraine est présente à un peu plus de trois mètres sous la surface, ce qui rend plus difficile la construction de sous-sols réfrigérés pour les pavillons. Le sol de Rungis est stable. Il est exploité pour la culture maraîchère. A contrario, la CEI précise que le sol de Valenton sert à l'exploitation sablière. La présence de la nappe d'eau et des entreprises d'exploitation de sables seront deux points capitaux lors du choix définitif.

---

<sup>104</sup> 1985 0242 - 18, ministère de l'Agriculture - Éléments de comparaison des sites de Valenton et Rungis, Compagnie d'Équipement International, octobre 1958

<sup>105</sup> Concernant Rungis, les distances sont plus importantes que celles indiqués par le Comité Permanent dans son étude de 1957. Il semble que les données de la CEI soient surévalués.

KRZYZANOWSKI Florian

– Le second point concerne l’accessibilité des sites par le rail et par la route :

Concernant la desserte ferroviaire<sup>106</sup>, Valenton et Rungis sont situés à proximité de la Grande Ceinture, la ligne qui fait le tour de la région parisienne. Le tableau ci-dessous indique la distance des deux terrains par rapport aux principaux centres de triage ferroviaires situés à proximité :

Tableau 7 – Distance de Valenton et de Rungis par rapport aux principaux nœuds ferroviaires de la région sud de Paris

Gare /Centre de triage	Distance par rapport à Rungis (en km)	Distance par rapport à Valenton (en km)
Juvisy	12,3	11,7
Villeneuve	13,1	3,8
Massy	8,8	18,9
Valenton	10,1	–

Le tableau fait apparaître une plus grande proximité du site de Valenton avec les gares de Juvisy et de Villeneuve alors que Rungis est plus proche de la gare de Massy. Or, le trafic ferroviaire des gares de Juvisy et de Villeneuve représente environ 60 % du trafic total des lignes ferroviaires du sud de la capitale. Sur ce point, Valenton possède un net avantage sur Rungis où le raccordement aux lignes existantes serait plus compliqué.

La facilité de la desserte routière est à peu près égale. Les deux terrains sont bordés par la Route Nationale 186 qui fait le tour de la banlieue parisienne. Rungis est accolé à la RN 7 (Paris – Sud-Est de la France) et se situe à proximité de la RN 20 (Paris – Sud-Ouest de la France) et de la RN 305 (Paris – Choisy-le-Roi). Valenton est également à proximité de la RN 305. Le site est au contact de la RN 5 (Paris – Genève) et de la RN 19 (Paris – Bâle). Enfin, dans les deux cas une autoroute est prévue pour passer en bordure du MIN. Dans le cas de Rungis, il s’agira de l’autoroute A6 qui reliera Paris à Lyon et dans le cas de Valenton, de la Voie-Express Sud-Est qui partira de la porte de Bercy (Paris) pour prendre, a priori, la direction de l’est de la France. A priori, car sa construction reste encore largement hypothétique. L’avancée des

<sup>106</sup> Annexe 9 – Plan des infrastructures ferroviaires à construire pour les sites de Valenton et Rungis  
KRZYZANOWSKI Florian

travaux de l'autoroute A6 comparée au retard dans la conception de la Voie-Express Sud-Est sera primordiale quand le gouvernement fera le choix définitif du site retenu pour accueillir le futur MIN de la région parisienne. La desserte routière fait plutôt pencher la balance du côté de Rungis.

– Dans un troisième temps, la CEI s'attarde sur la connexion de Rungis et de Valenton avec les réseaux d'eaux, d'électricité, de gaz et de télécommunication :

L'assainissement ne pose pas de problèmes particuliers à Rungis où la pente du terrain permet un bon écoulement des eaux usées et pluviales. La CEI est plus critique pour Valenton où l'écoulement naturel des eaux usées est très difficile. La compagnie indique qu'il sera nécessaire de construire un bassin-tampon pour recueillir les eaux de pluie en cas d'orages violents. L'assainissement est un point important, car en construisant le marché, on recouvre la terre par du béton, empêchant les eaux de pluie de s'écouler naturellement. Rungis est donc, sur ce point, avantagé par rapport à Valenton. Les accès à l'eau potable et au réseau électrique ne posent pas de problèmes que ce soit pour Rungis ou pour Valenton. La comparaison n'est pas possible pour le gaz, car si une conduite de gaz longe bien le terrain de Valenton, aucune donnée n'est disponible dans le cas de Rungis. C'est la même chose pour le réseau de télécommunication.

– La C.E.I. s'est également intéressée à la disponibilité des terrains<sup>107</sup> :

À Rungis, le site choisi est situé en grande partie sur des terres appartenant au département de la Seine et à la Société Foncière de la Nouvelle Ville de Rungis (SFNVR)<sup>108</sup>. Des terres qui avaient été acquises pour construire un ensemble résidentiel. Quelques parcelles dépendent de propriétaires privés et du Département de la Seine. La proximité de l'aéroport d'Orly, et l'éventuel prolongement de sa piste nord-sud empêchent toute construction autre qu'industrielle à cause du bruit. Le site est traversé par plusieurs routes notamment la RN 186 et l'A6 (branche d'Orly), ce qui peut entraîner des problèmes de constructions et d'aménagements. De plus, les terres de Rungis sont réputées pour être d'excellente qualité et donc très favorables à la culture maraîchère. La question du choix entre l'agriculture et le développement économique se pose aux autorités. La surface totale est d'environ 165 hectares. Rungis est situé exclusivement dans les limites administratives du département de la Seine. Le site de Valenton est lui beaucoup plus grand. La surface disponible est de 284 hectares d'un seul tenant.

---

<sup>107</sup> Annexe 10 – **Propriété juridique des terrains d'implantation du MIN de Rungis**

<sup>108</sup> CAC 1991 0020 - 13, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Étude de la SETEC pour le Comité Permanent d'études des Marchés d'Intérêt National à propos du marché-gare de Rungis (Étude n° 2), septembre 1959

KRZYZANOWSKI Florian

Cependant, l'éventuelle construction de la Voie-Express Sud-Est divisera le futur marché. Contrairement à Rungis, le site retenu est réparti sur deux départements, celui de la Seine et celui de la Seine-et-Oise. Une fois construit, le Marché d'Intérêt National sera longé par la ligne SNCF et la RN 5. Les terrains appartiennent essentiellement à des entreprises d'extraction de sable qu'il faudra éventuellement indemniser en cas d'expropriation.

Tableau 8 – Comparatif entre Rungis et Valenton

–	Rungis	Valenton	Avantage
<b>Situation géographique</b>	– 9 km de la porte d’Italie – 14 km du centre de Paris	– 9 km de la porte d’Italie – 14 km du centre de Paris	<b>Identique</b>
<b>Topographie</b>	– Altitude 75 – Plateau dégagé – Culture agricole – Pas de problème en sous-sol	– Altitude 33 – Proximité de la Seine et de la Marne – Terrain dégagé – Culture agricole et exploitation de sablières – Nappe phréatique à 3 mètres de la surface	<b>Rungis</b>
<b>Desserte ferroviaire</b>	Voir tableau	Voir tableau	<b>Valenton</b>
<b>Desserte routière</b>	– RN 186 – RN 7 – RN 20 – RN 305 – A6	– RN 186 – RN 305 – RN 5 – RN 19 – Voie-Express Sud-Est (sous réserve)	<b>Rungis</b>
<b>Assainissement</b>	Écoulement naturel sans difficulté	– Écoulement naturel difficile – Nécessité de construire un bassin pour les eaux pluviales	<b>Rungis</b>
<b>Eau potable</b>	Aucune difficulté	Aucune difficulté	<b>Identique</b>
<b>Électricité</b>	Aucune difficulté	Aucune difficulté	<b>Identique</b>
<b>Gaz</b>	–	Aucune difficulté	–
<b>Télécommunication</b>	–	Aucune difficulté	–
<b>Surface disponible</b>	165 hectares	284 hectares	<b>Valenton</b>
<b>Servitudes routières</b>	Oui (A6 branche d’Orly)	Oui, si construction de la Voie-Express Sud-Est	<b>Valenton</b>
<b>Propriété juridique des terrains</b>	– Société Foncière de la Nouvelle Ville de Rungis – Département de la Seine – Propriétaires privés	– Entreprises d’extraction de sables	<b>Rungis</b>

Valenton est clairement le choix de l'État et de la SNCF. Sa facilité à être relié à la voie ferrée et la place disponible sont les deux principaux atouts du terrain. L'étendue des terrains laisse une possibilité d'agrandissement du marché. Le principal défaut de Rungis, c'est sa difficulté à être reliée au rail. En revanche, la proximité avec l'autoroute A6 et la R.N 186 permet d'envisager des facilités dans la desserte routière du site. L'étude précise, et c'est un point important que le terrain de Rungis est en grande partie la propriété du Conseil Général de la Seine. Cela signifie que si Rungis était retenu pour accueillir le MIN de la région Parisienne, les terrains pourraient être facilement acquis, car ils appartiennent à une collectivité locale. La transaction serait plus aisée qu'à Valenton où les terrains devraient être acquis soit par le rachat auprès d'entreprises privées et de particuliers soit par l'expropriation des propriétaires. Une méthode plus longue.

## 2. L'année 1958, une année cruciale

Depuis le début de l'année 1958, il devient de plus en plus acquis que le marché des Halles Centrales de Paris est sur le point d'être transféré, même si rien n'est encore acté officiellement. L'hypothèse d'un maintien des Halles à leur emplacement actuel n'existe plus que dans l'esprit des usagers du marché et des élus parisiens qui sont eux tenus à l'écart de toutes les discussions. Le 13 février 1958, le Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires procède à l'audition de M. Bertrand, ancien directeur de la SNCF et représentant du Commissariat à l'Aménagement de la région Parisienne<sup>109</sup>. L'entreprise ferroviaire exprime sa préférence pour Valenton compte tenu de sa proximité avec le réseau ferroviaire partant de Juvisy et le peu d'infrastructure à construire. En effet, pour relier le marché à la grande ceinture, il suffirait de construire un saut-de-mouton d'environ un kilomètre. Un saut-de-mouton est un ouvrage d'art permettant à une voie de chemin de fer d'en croiser une autre sans que cela affecte le trafic de l'autre voie. Concernant Rungis, la SNCF est moins enthousiaste. La desserte ferroviaire serait d'une très grande complexité à réaliser. La construction d'une voie d'environ 6 km serait requise. À cela, il faut ajouter un ouvrage permettant aux trains de sortir du tunnel de Villeneuve et de rejoindre le marché sans avoir à s'arrêter puis à repartir dans le sens inverse. Reste à savoir le coût des aménagements que la SNCF devrait engager pour relier les sites de Valenton et de Rungis au réseau ferroviaire existant. L'entreprise chiffre les travaux à 2 milliards d'anciens francs pour Valenton alors que le coût pour Rungis s'élèverait à 12 milliards d'anciens francs, l'écart s'expliquant par les difficultés techniques à résoudre dans le cas de Rungis. La différence est importante et l'on comprend mieux que la SNCF ait une préférence pour Valenton.

Un rapport du Ministère de l'Intérieur, en date du 08/12/1958, fait le point sur l'avancée des débats<sup>110</sup>. À l'automne 1958, un transfert partiel des Halles de Paris est envisagé au sud-est de la capitale. Outre le secteur de la viande qui est déplacé à La Villette, il s'agit pour les autorités de laisser les Halles Centrales fournir quotidiennement une population entre 1 et 2 millions de personnes. Le marché annexe, situé à Valenton ou à Rungis, serait alors chargé de la distribution alimentaire pour le reste de la Région. Cette idée permettrait de maintenir l'activité des Halles à leur emplacement historique tout en décongestionnant le centre de Paris. Cependant, le ministère de l'Intérieur avance plusieurs objections à ce projet. Il semble

---

<sup>109</sup> CAC 1991 0020 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, 13/02/1958

<sup>110</sup> CAC 1991 0020 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Rapport du Ministère de l'Intérieur au Ministère des Finances et des Affaires économiques concernant le marché des fruits et légumes des Halles Centrales de Paris, 08/12/1958.

KRZYŻANOWSKI Florian

impossible de limiter l'accès des Halles Centrales à une population précise. Le marché étant un lieu ouvert, comment en restreindre l'accès à une seule partie de la population de la région parisienne ? En outre, il semble peu probable que les commerçants et les restaurateurs des banlieues nord et ouest traversent la région pour aller se fournir à Valenton ou à Rungis. Il est plus facile d'accéder au centre de Paris et que d'aller d'une banlieue à une autre. La seconde objection du ministère concerne la répartition des secteurs d'activités entre les deux marchés. Le secteur des fruits et légumes peut être divisé, mais pas le secteur de la marée, pour une raison qui n'est pas précisée. Soit la vente des produits de la mer est déplacée en totalité sur le nouveau marché soit elle est maintenue aux Halles Centrales. Dans les deux cas, cela pose problème, car si le poisson n'est pas vendu sur le marché annexe, ce marché n'attirera pas tous les acheteurs. Un marché complet est privilégié, car les acheteurs n'ont pas besoin de se déplacer à plusieurs reprises pour trouver l'ensemble des produits dont ils ont besoin. Dans l'autre cas, si la marée est maintenue aux Halles, les problèmes du marché perdureront.

Pour le ministère de l'Intérieur, le marché annexe attirera un quart de la population de la région, au maximum, tout en précisant qu'il s'agit d'une prévision optimiste. Aucune amélioration ne serait apportée à la situation actuelle des Halles Centrales de Paris. Le ministère de l'Intérieur va plus loin. Même si la circulation automobile était améliorée au cœur de Paris, elle deviendrait très difficile à proximité de Valenton ou de Rungis. En outre, les infrastructures routières ne sont pas prévues avant plusieurs années notamment pour le site de Valenton. Les fonctionnaires estiment qu'en 1966, environ 1000 camions et 2500 voitures par heure sortiront du marché. Au total, il y aura entre 6000 et 10 000 voitures les jours les plus chargés, ce qui aura pour conséquence de saturer les accès du MIN. De plus, le choix d'installer le marché au sud de Paris renforcera la circulation en direction de la capitale aux heures les plus critiques, car les camions prendraient la direction de Paris au moment où les particuliers iraient travailler sur Paris. Les sites de Rungis et Valenton ne seraient pas desservis par le métro donc les personnes qui utilisent les transports en commun pour se rendre aux Halles seraient dans l'obligation de prendre leur voiture pour aller sur le marché. Le ministère de l'Intérieur précise qu'il ne faut pas oublier les taxis qui seront énormément utilisés, car tous les usagers ne possèdent pas de voiture personnelle. L'Hôtel de Beauvau voit tout de même une note positive concernant la circulation automobile, il s'agit de la délocalisation du marché de la viande à La Villette, car les camions du secteur de la viande ne se retrouveraient pas dans les embouteillages.

Outre l'hypothèse d'un transfert partiel des Halles, le ministère de l'Intérieur émet aussi son avis concernant un transfert total des Halles Centrales vers le nouveau marché. Une hypothèse qu'il qualifie comme étant la plus logique, mais qui n'est pas dénuée de problèmes. Les transports sont encore une fois le point noir du projet. Les fonctionnaires reprennent l'idée d'une difficulté des commerçants à se rendre ou à quitter le MIN surtout pour ceux ne disposant pas d'une voiture. Le risque serait de voir prospérer les réseaux de demi-grossistes, qui grouperaient les commandes de plusieurs commerçants ne pouvant se rendre à Rungis ou à Valenton et qui procéderaient aux achats à leur place. Un principe qui irait à l'encontre de la philosophie des MIN et de la Réforme de la Distribution Alimentaire, car un intermédiaire supplémentaire dans la chaîne entre le producteur et le consommateur alourdirait le prix du produit. Si les voies d'accès et de sorties, ainsi que les axes pour rejoindre Paris, sont déjà saturées avec un transfert partiel des Halles, a fortiori cela sera encore plus le cas avec un transfert total. C'est pourquoi les horaires d'ouverture et de fermeture du marché donneront lieu à des discussions nombreuses afin d'éviter de concentrer la sortie des voitures et des camions aux heures les plus chargées. Le ministère de l'Intérieur ne met pas son veto à un éclatement des Halles sur différents marchés spécialisés, mais les impératifs de la SNCF et des commerçants semblent ne pas conduire le ministère à retenir cette solution. L'entreprise ferroviaire serait dans l'obligation de trier les wagons selon le type de produit et selon le marché de destination. Une opération supplémentaire qui entraînerait un retard pour l'arrivée des produits d'au moins 24 heures. Une situation qui n'est pas tenable pour les denrées périssables et qui serait contraire à la volonté de l'État d'améliorer la qualité des produits. Enfin, le ministère de l'Intérieur indique ne pas être opposé au maintien des Halles Centrales de Paris à la condition expresse que ce marché soit transformé en marché de vente sur échantillon.

### 3. Les raisons du choix définitif de Rungis

Différentes réunions se poursuivent au début de l'année 1959. Il semble de plus en plus clair que le marché des Halles va fermer même si rien n'est acté officiellement. Les débats portent sur les avantages et les inconvénients de Rungis et de Valenton. En mai 1960, la Société d'Économie et de Mathématiques Appliquées estime le coût d'un transfert du marché à Rungis à 17,125 milliards d'anciens francs alors que le coût total pour un transfert à Valenton est de 23,5 milliards d'anciens francs<sup>111</sup>. Mais cette différence de prix n'est pas la seule explication du choix de Rungis aux dépens de Valenton.

Alors qu'au cours de l'année 1958, Valenton semblait avoir une longueur d'avance sur les autres terrains et notamment sur Rungis, ce n'est plus le cas en 1959. Le problème du transport concentre toute l'attention des pouvoirs publics. Le choix de Valenton comme site d'accueil du MIN ne pouvait être fait que si la Voie-Express du Sud-Est<sup>112</sup> était construite. Or, au cours d'une réunion<sup>113</sup>, dont la date précise n'est pas connue, le Comité Permanent d'Études des MIN apprend de la part du Ministère des Travaux Publics que les travaux ne pourraient pas commencer avant 1963 dans le meilleur des cas et que la livraison de l'ouvrage ne pourrait avoir lieu avant 1971/1972 :

*« Les représentants des Travaux Publics font la critique des suggestions faites pour Valenton et insistent sur l'impossibilité d'envisager la mise en service de l'Autoroute du Sud-Est avant 11 ans au minimum. [...] Les déclarations des représentants du ministère des Travaux Publics (...) permettent de penser que la Voie expresse du Sud-Est ne pourrait pas être engagée avant un délai de 3 ans. Si l'on tient compte des délais d'exécution estimés à 8 ans au minimum, il faudrait donc compter 11 ans avant de pouvoir utiliser la Voie express du Sud-Est. »*

Le marché de Valenton, prévu à l'horizon 1964/1965, resterait donc entre 5 et 7 ans sans accès direct à la voie rapide. Une absence qui ne serait pas sans conséquence malheureuse. Soit, le marché aurait fonctionné, mais la circulation automobile aurait été telle que la commune de Valenton et ses alentours auraient été paralysés, soit le marché aurait périclité à cause des difficultés de circulation. L'accès à des infrastructures routières de qualité fait partie des conditions sine qua non pour la construction du marché. L'État considère qu'il ne peut pas

---

<sup>111</sup> CAC 1991 0020 - 12, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude économique sur le transfert des Halles de Paris 2<sup>e</sup> partie, SEMA, mai 1960.

<sup>112</sup> La Voie Express Sud-Est devait emprunter une partie du tracé des autoroutes A4 et A86 actuelles.

<sup>113</sup> CAC 1991 0020 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, 03/12/1959

KRZYZANOWSKI Florian

attendre 1972 pour régler le problème des Halles d'autant que le nouveau Premier ministre, Michel Debré, souhaite que les travaux du nouveau marché soient engagés au plus vite. A contrario, l'autoroute A6 est en cours de construction en bordure du site de Rungis. Sa livraison est prévue pour 1960 et la déviation d'une partie de l'A6 afin de relier le marché directement à la capitale ne poserait aucun problème pour le ministère des Travaux Publics.

Le choix de Rungis est également celui du Comité National Routier, un organisme qui regroupe les transporteurs<sup>114</sup>. Dans une lettre adressée au Secrétaire d'État à l'Intérieur, en date du 16/09/1958, l'organisation professionnelle affiche clairement sa préférence pour Rungis :

*« Le COMITÉ NATIONAL ROUTIER est un organisme qui groupe les transporteurs de Zone Longue de France [...]. La création d'un Marché Gare est susceptible d'apporter de profondes modifications dans l'activité routière de Zone Longue. Aussi est-il de notre devoir, au moment où le Gouvernement va avoir à exercer un choix entre Rungis et Valenton, de vous donner l'opinion de notre Organisation Professionnelle. Le COMITÉ NATIONAL ROUTIER souhaite que ce choix s'arrête sur l'emplacement de Rungis qui, au point de vue routier, présente un intérêt beaucoup plus grand que Valenton. En ce qui concerne les denrées périssables, c'est un problème de rapidité qui conditionne tous nos transports. Le fait d'arriver plutôt à Rungis qu'à Valenton représente une économie de temps d'une demi-heure en moyenne, qui pourrait être portée à une heure en période de grande circulation. »*

Rungis présente l'avantage d'être proche de l'autoroute A6, qui est un axe pratique à utiliser pour les camions, ainsi que de la RN7. Celle-ci est moins chargée et moins coupée par des feux tricolores que la RN5 :

*« En ce qui concerne les groupages et les dégroupages, les spécialistes qui assureraient ces transports sont orientés vers un emplacement situé à proximité de l'autoroute plutôt que sur un emplacement situé sur la RN 5, surtout par suite de l'impossibilité de joindre facilement la banlieue Nord et Nord-Est à cause des embouteillages du pont de Charenton et l'impossibilité d'emprunter les ponts de Créteil et de Joinville. Le nombre de feux rouges et d'immobilisations étant bien plus grand sur la RN 5 que sur la RN 7, il semble que la circulation soit plus facile sur cette dernière voie et sera encore bien améliorée lorsque l'autoroute sera complètement aménagée. Il est nécessaire que l'on tienne compte tout particulièrement de cette situation,*

---

<sup>114</sup> CAC 1977 0072 - 55, ministère de l'Intérieur – Lettre du Comité National Routier au Secrétaire d'État à l'Intérieur, 16/09/1958  
KRZYZANOWSKI Florian

*car l'augmentation de la circulation due à l'aménagement d'un Marché Gare doit augmenter les difficultés de circulation dans une proportion considérable. »*

Le Comité National Routier refuse le choix de Valenton qui obligerait les camions à traverser de petites communes ce qui a pour effet de rallonger le temps de parcours. Les transporteurs ajoutent qu'un temps de parcours plus long entraîne une baisse de la qualité des produits.

Ce qui va faire peser la balance au profit de Rungis, au détriment de Valenton, c'est l'exploitation des terrains de Valenton par des entreprises privées. Il se trouve que ces terrains sont situés sur des zones renfermant des quantités importantes de sable. Or le sable est essentiel à la construction et à l'aménagement urbain. La construction du marché nécessiterait la stérilisation de la zone, c'est-à-dire que l'extraction du sable serait rendue impossible. Le projet de Valenton inquiète les entreprises de construction et les producteurs de sables et de graviers. Plusieurs lettres du Syndicat des Producteurs de Sables et Graviers de la région de Paris, adressées au Commissaire général du plan d'Équipement de la Productivité, et datées du 25/06/1959 et du 22/09/1959, font part du refus de la profession de voir le MIN s'établir à Valenton<sup>115</sup>. Le syndicat explique que le bassin de Valenton renferme :

*« les réserves d'agrégats comptant parmi les plus importantes subsistantes à proximité immédiates de l'agglomération parisienne et dont l'exploitation contribue, dans la plus large proportion, à l'approvisionnement des chantiers de toute la zone sud et sud-est de Paris. [...] La totalité de la surface emprise recouvre les alluvions de la Seine, formant un gisement de sables et graviers de 6 à 9 mètres d'épaisseur ; la superficie restant à exploiter est à ce jour, de 180 hectares. La puissance reconnue du gisement est d'environ 11 millions de mètres cubes de matériaux ».*

L'organisation professionnelle ajoute que la construction d'infrastructures routières, indispensable à l'exploitation du marché, rendrait inutilisables les gisements se trouvant sur des terrains adjacents. Le projet de Valenton pourrait entraîner un manque, voir une pénurie de matériaux. En effet, les producteurs de sables et graviers expliquent que les gisements proches de l'agglomération parisienne sont proches de l'épuisement, car la demande de production est intense et en forte hausse. Afin de prouver cette affirmation, le syndicat se base sur

---

<sup>115</sup> CAC 1977 0072 - 55, ministère de l'Intérieur – Lettre du Syndicat des Producteurs de Sables et Graviers de la région de Paris à Monsieur le Commissaire général du Plan d'Équipement et de la Productivité, 25/06/1959

CAC 1977 0072 - 55, ministère de l'Intérieur – Lettre du Syndicat des Producteurs de Sables et Graviers de la région de Paris au Secrétariat d'État à l'Intérieur, 22/09/1959

KRZYŻANOWSKI Florian

l'allongement des distances de transport entre le lieu d'extraction et le lieu de consommation des matériaux. En 1951, cette distance était de 51 km. En 1959, elle avait triplé pour atteindre 166 km. Le coût des matériaux a donc augmenté, ce qui pèse sur le budget des entreprises. Une fermeture des gisements de Valenton aurait des conséquences économiques sur les entreprises du secteur et sur les possibilités de construction dans la région parisienne. Dans la lettre du 25 juin 1959, le syndicat précise que la profession devra subir une charge supplémentaire d'environ 9 milliards d'anciens francs au minimum, en cas de construction du MIN à Valenton. Ce montant est calculé par la différence entre le prix moyen du mètre cube de sable produit à Valenton et celui que les entreprises devront payer si les carrières de Valenton sont rendues inopérables. Une différence d'environ 800 francs anciens par mètre cube. Un chiffre qu'il faut multiplier par le nombre de mètres cubes de sable disponible dans les gisements de Valenton.

Ces charges supplémentaires pour le secteur ne seront pas compensées par les indemnités versées pour la perte du terrain. Des indemnités estimées à environ 4,3 milliards d'anciens francs<sup>116</sup> qui se décompose ainsi : 2,6 milliards de francs de droit de fortage<sup>117</sup> + 1,7 milliard de francs au titre de l'indemnité d'expropriation<sup>118</sup>. Pour les producteurs de sables et graviers, le choix de Valenton aura une incidence financière sur le projet du marché, car le surcoût de 4 milliards d'anciens francs n'a pas été pris en compte dans les premières études. Une incidence également sur le coût de la construction dans la région Parisienne. Au total, le syndicat estime que le projet de Valenton entraînera un surcoût pour l'économie française de 13 milliards de francs anciens. La lettre se termine par un rappel de la politique économique du pays engagé par le gouvernement :

*« [...] Nous ne pouvons dès lors, Monsieur le Commissaire général, que nous montrer professionnellement très inquiet des répercussions d'un projet tel que celui de Valenton. L'exposé que nous avons tenu à vous faire nous paraît apporter la démonstration que ce projet est contraire à l'économie de la construction en région Parisienne. Nous sommes amenés à souligner auprès de vous que le projet de Valenton est ainsi en nette opposition avec les recommandations que le Troisième Plan de Modernisation et d'Équipement a pris soin de reprendre, visant la protection des gisements d'agrégats en vue de sauvegarder (...) l'approvisionnement de la région Parisienne avec nos matériaux. Voici les raisons pour lesquelles (...) nous vous prions d'intervenir dans cette affaire, avec votre haute autorité, afin*

---

<sup>116</sup> Estimations du Syndicat des Producteurs de Sables et Graviers de la région de Paris.

<sup>117</sup> Le droit de fortage est la redevance perçue par les propriétaires du terrain pour l'exploitation du sol.

<sup>118</sup> Ce montant est calculé d'après un jugement du tribunal Civil de Corbeil, en date du 17 janvier 1954, qui a fixé une indemnité de 6,54 millions de francs (anciens) par hectare. Le tribunal a pris en compte la valeur du sable en 1951. Ce jugement a été confirmé par un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation, en date du 29/04/1958. Le montant de 1,7 milliard de francs, calculé par le syndicat, tient compte de l'évolution du prix du sable depuis 1951.

*que les terrains de Valenton soient réservés prioritairement à l'exploitation des réserves d'agrégats qu'ils recèlent, avant toute autre destination qui pourrait leur être donnée, destination qui d'ailleurs pourrait intervenir sans inconvénient à la suite du remblaiement de ces terrains après exploitation (...) ».*

Cette lettre a eu un impact sur la décision du Comité Permanent. Celui-ci n'évoque plus Valenton comme étant un choix prioritaire. Ce retournement de situation étonne les usagers des Halles. Ces derniers n'ont pas été tenus au courant des revendications des entreprises d'extraction de sable. C'est ainsi que Jean Legaret, député de Paris, s'interroge sur ce changement soudain de regard porté sur Valenton<sup>119</sup>. Que cache cette volte-face du gouvernement ? Legaret réclame des explications, sous-entendant, à juste titre, l'influence de quelques lobbys sur le choix de l'Administration :

*« Nous voudrions que nous fût expliquée l'incroyable volte-face de l'Administration centrale entre octobre et décembre 1959. Aucune donnée sur Valenton et Rungis n'était ignorée de nous, et par conséquent des autorités responsables du Plan, en octobre 1959. Aucune ne s'est révélée au cours des deux mois qui séparent la date où Valenton a été considéré comme définitivement arrêté, de celle où il a été regardé comme définitivement abandonné. Quelles raisons mystérieuses et profondes [...] ont commandé ce subit changement de front ? Quelles influences se sont exercées pour faire brusquement choisir Rungis, alors que tout était arrêté en faveur de Valenton ? Il faut que ces influences aient été singulièrement puissantes pour qu'elles aient emporté la décision, malgré les inconvénients avoués de Rungis. Il faut également qu'elles aient été urgentes, pour que Rungis ait été aussitôt choisi, bien que sa situation au sud éveille toutes les critiques, sans études, sans réflexions non plus ».*

Si cela n'apparaît pas clairement dans les sources, il semble que la pression des producteurs de sables et graviers eut un impact. La construction de logements neufs est l'une des priorités du gouvernement<sup>120</sup>. Elle est inscrite dans les objectifs du Troisième Plan. C'est l'époque de la mise en chantier des grands ensembles. Ces logements construits souvent en périphérie des grandes agglomérations sont destinés à accueillir un grand nombre de famille. C'est au mois de décembre 1958 qu'un décret a créé les ZUP<sup>121</sup>. Hervé Vieillard-Baron, dans son ouvrage Banlieues et périphéries, en donne une définition assez précise :

---

<sup>119</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur – Rapport sur les Halles de Paris et le problème de leur transfert par Jean Legaret, Député et Conseiller Municipal de Paris, 1960.

<sup>120</sup> VIEILLARD-BARON, Hervé, *Banlieues et périphéries : des singularités françaises aux réalités mondiales*, Paris, Hachette Supérieur, 2011, 304p

<sup>121</sup> Zone à Urbaniser en Priorité

KRZYZANOWSKI Florian

*« Les ZUP furent (...) instituées en 1958 et furent en usage jusqu'en 1969. En principe, elles devaient rassembler au moins 500 logements. En termes quantitatifs, les résultats sont loin d'être négligeables puisqu'au total, 803 000 logements ont été construits dans 195 ZUP situées en général à la périphérie du tissu urbain existant. [...] Les ZUP répondaient, dans les années 1960, à une nécessité précise : normaliser l'expansion urbaine [...] et résorber massivement le déficit de logement. [...] La technique du chemin de grue a permis de construire des barres d'immeubles pouvant atteindre plus de 400 mètres de long ».*

À la lumière de cette définition, il devient évident que stériliser 11 millions de mètres cubes de sables et de graviers aurait pour conséquence de retarder, voir d'empêcher, la construction de ces logements dans une période de pénurie.

Le 3 décembre 1959, la conclusion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires est sans appel. On note un changement radical du regard porté sur Rungis. Alors qu'auparavant la SNCF critiquait le site de Rungis à cause des nombreuses difficultés techniques à surmonter, l'entreprise publique affirme désormais que :

*« La liaison ferroviaire ne pose aucune difficulté. La durée des trains sera légèrement plus longue que pour Valenton, mais cela ne semble pas constituer un obstacle. La voie ferrée s'étendra sur 6 kilomètres en décrivant une courbe sur le domaine gazier d'Orly. Les travaux pourront être réalisés en 2 ans après la mise à disposition des terrains ».*

Pour la SNCF, le coût des travaux s'élèvera à au moins 3,3 milliards d'anciens francs. Cette réunion du 3 décembre 1959 est primordiale pour l'avenir des Halles et du MIN de la région Parisienne. Libert Bou, président du Comité Permanent, explique qu'il est temps de rendre un avis définitif sur le choix du site. Il rappelle que Valenton fut retenu comme choix prioritaire si, et seulement si, la Voie-Express du Sud-Est était réalisée dans un temps raisonnable et que le site de Rungis ne pouvait pas être agrandi d'environ 40 hectares. Les terrains concernant Rungis semblent pouvoir être acquis et les difficultés techniques de constructions ont été levées. En revanche, la déclaration du ministère des Travaux Publics, retranscrite plus haut, rend le projet de Valenton caduc :

*« En conséquence, et ce conformément aux conclusions faites par le Comité en juillet dernier, le site de Valenton proposé en première ligne doit être abandonné au profit de celui nouvellement proposé pour Rungis au nord de la N.186 et comportant 200 hectares susceptibles d'accueillir l'ensemble des installations du Marché-gare Sud. Le Comité permanent à l'unanimité de ses membres et avec l'assentiment également unanime des autres personnes présentes estime pouvoir recommander l'emplacement de Rungis au choix du Gouvernement. »*

Il ne s'agit que d'une recommandation. Par conséquent, le gouvernement n'est pas tenu de suivre cette proposition. Cependant, cela paraîtrait étonnant que les autorités fassent le choix de Valenton au détriment de Rungis, car des représentants de différents ministères (Agriculture, Commerce et Artisanat, Économie et Finances, Intérieur, Travaux Publics, Transport...) ont participé aux réunions du Comité Permanent. Le gouvernement est donc au courant de l'évolution des débats et des raisons du choix de Rungis. De plus, le Comité Permanent est placé sous l'autorité du Commissariat au Plan d'Équipement et de Modernisation, lui-même sous la direction du Premier ministre. Le choix de Rungis signe la fin du marché des Halles. Désormais, il est acquis, au moins pour les autorités, que le marché historique du centre de Paris, celui qui existait depuis le Moyen Âge, déménagera dans les prochaines années. Un premier pas sera franchi avec la publication de l'ordonnance n° 59-44, datée du 06/01/1959 :

*« Le régime des Halles centrales de Paris, institué par le décret susvisé du 30 septembre 1953 modifié, ne fait pas obstacle au transfert par règlement d'administration publique de l'ensemble des transactions portant sur un ou plusieurs produits déterminés des Halles centrales de Paris dans un Marché d'Intérêt National. »*

La décision de transfert sera entérinée par le Comité interministériel d'aménagement de la région parisienne du 14 mars 1960<sup>122</sup>. Mais c'est surtout le décret n° 62-795 du 13 juillet 1962 qui est l'acte fondateur du Marché d'Intérêt National de Rungis<sup>123</sup>. Signé par le nouveau Premier ministre, Georges Pompidou (1911 – 1974), le décret officialise la création du marché :

*« Article 1 : il est créé dans la région parisienne un Marché d'Intérêt National implanté sur le territoire des communes de Rungis et Chevilly-Larue ».*

---

<sup>122</sup> CHEMLA, Guy, Le Marché d'Intérêt National de Paris-Rungis, *Annales de Géographie*, 1980, numéro 493, pp 309-327.

<sup>123</sup> Décret n° 62-795 du 13/07/1962, relatif à la création dans la région parisienne d'un Marché d'Intérêt National, et portant règlement d'administration publique pour le transfert des Halles centrales sur ce marché des transactions portant sur les produits qui y seront vendus.

Ce texte met également en place un périmètre de protection autour du marché<sup>124</sup>. Cette zone rend illégal tout marché de vente en gros de produit alimentaire qui serait existant ou qui serait amené à être construit. Le but est d'empêcher toute concurrence au marché de Rungis en « forçant » les commerçants à s'y rendre. La zone est volontairement large afin de renforcer la primauté de Rungis sur toute autre installation.

Plutôt qu'un réaménagement des Halles Centrales, qui aurait coûté beaucoup d'argent et qui n'aurait été que temporaire, l'État a choisi de déplacer le marché à l'extérieur des limites administratives de la capitale. En outre, la forme définitive du futur MIN de la région Parisienne a été fixée. Il n'existera qu'un seul marché. La solution d'un éclatement du marché autour de la capitale a été abandonnée, sans doute trop contraignante pour les utilisateurs, et entraînant beaucoup trop de problèmes logistiques. Le choix du transfert est une décision lourde de conséquences pour la ville de Paris, mais qui est loin d'être définitive pour la plupart des acteurs qui font vivre le marché des Halles. Le gouvernement semble être le seul à croire à la fin des Halles. Les commerçants, ainsi que les usagers du marché, restent sceptiques. La prise de conscience de beaucoup d'entre eux n'interviendra que quelques mois avant le départ pour Rungis. Pour le moment, il s'agit d'un projet de technocrates qui est loin des préoccupations quotidiennes des acheteurs et vendeurs des Halles. Même pendant les travaux, le scepticisme ne faiblira pas. C'est un pari que font les pouvoirs publics, en créant *ex nihilo* un marché, sur un site de plus de 200 hectares. Avec l'apparition de nouvelles formes de distribution, notamment les supermarchés d'inspiration américaine, rien n'indique que Rungis sera une réussite.

---

<sup>124</sup> Annexe 11 – Plan du périmètre de protection du MIN de Rungis  
KRZYŻANOWSKI Florian

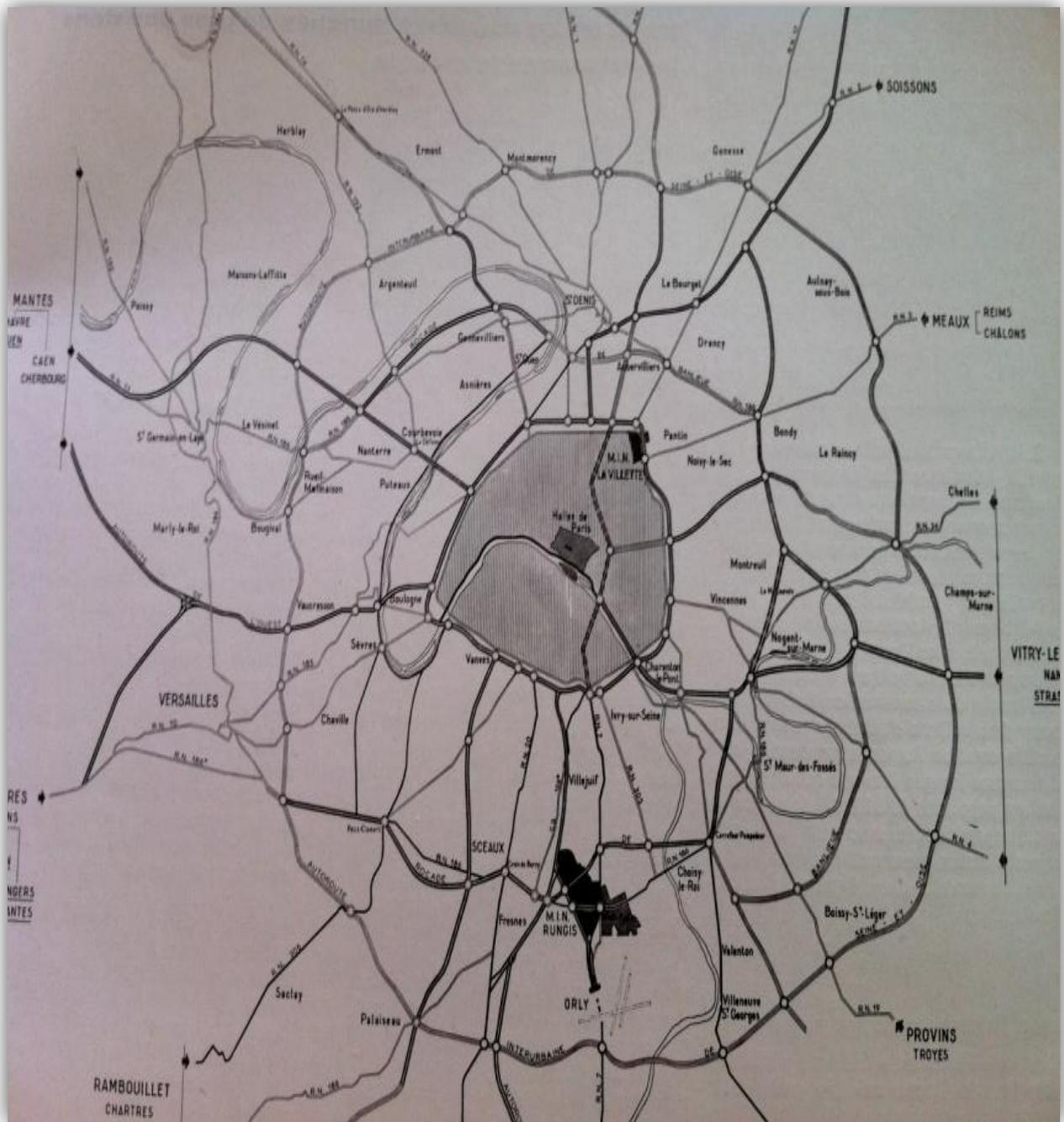


Figure 12 – Localisation de Rungis par rapport aux Halles et aux grands axes de communications<sup>125</sup>

<sup>125</sup> Archives du Val-de-Marne  
KRZYZANOWSKI Florian

## II. Déplacer les Halles à l'extérieur de Paris

### A. Une décision gouvernementale

#### 1. La volonté du Premier ministre, Michel Debré

Le projet d'une modernisation des Halles fut longtemps mis de côté, mais il connut un renouveau et un coup d'accélérateur à partir de 1958. À la fin des années 50, la Quatrième République est à bout de souffle. Elle est minée par l'instabilité gouvernementale due, notamment, à son régime parlementaire. Les alliances entre partis politiques se défont aussi vite qu'elles sont apparues. Entre 1946 et 1958, la France va connaître 24 gouvernements différents<sup>126</sup> dont la durée d'existence s'étend de quelques jours à un an et demi au maximum. Un délai trop court pour mettre en chantier un projet aussi important que la modernisation des Halles de Paris. La difficile maîtrise des finances publiques et les événements en Algérie de mai 1958 accélèrent la chute de la Quatrième République. Le général de Gaulle (1890 – 1970) est appelé par le président de la République, René Coty (1882 – 1962), pour former un nouveau gouvernement<sup>127</sup>. La menace d'un coup d'État militaire et malgré les réticences des députés de gauche, de Gaulle est finalement investi de la fonction de président du Conseil, par l'Assemblée nationale, le 1<sup>er</sup> juin 1958. Il reçoit les pleins pouvoirs et le droit de faire procéder à la rédaction d'une nouvelle Constitution. Le texte est adopté, par référendum, le 28 septembre 1958, à une large majorité, plus de 79 % des votants. La nouvelle Constitution est promulguée par le président de la République, René Coty, le 4 octobre 1958<sup>128</sup>. Charles de Gaulle est élu, au suffrage indirect, président de la République, le 21 décembre 1958. Il nomme aussitôt Michel Debré à la fonction de Premier ministre. Selon la Constitution, le Premier ministre est chargé de conduire la politique du gouvernement. C'est lui qui donne l'impulsion des réformes nécessaires à une meilleure administration du pays.

---

<sup>126</sup> Source : site internet officiel des archives de l'Assemblée Nationale : <http://archives.assemblee-nationale.fr/>

<sup>127</sup> Source : site internet officiel de la présidence de la République : <http://www.elysee.fr/la-presidence/charles-de-gaulle/>

<sup>128</sup> Constitution du 4 octobre 1958, Journal Officiel de la République Française, 5 octobre 1958.

*« Le bouillant Michel Debré [...] cherche à lancer de grands projets, propres à frapper l'opinion et à marquer d'emblée le début du règne du sceau de la grandeur. [...] Dans les vieux cartons du Conseil National de la Résistance où les gaullistes gardent au chaud, depuis dix ans, tous les vieux rêves nourris à Alger par le gouvernement de la France Libre, il retrouve, entre la participation et l'actionnariat ouvrier, le dossier poussiéreux du transfert des Halles ».*<sup>129</sup>

Michel Debré souhaite que le problème des Halles soit réglé au plus vite. C'est pourquoi, le gouvernement sous l'impulsion de Michel Debré, prend en charge le dossier des Halles de Paris. Désormais, c'est l'État, par l'intermédiaire du Commissariat au Plan, qui pilotera l'ensemble du projet de modernisation des Halles. Cette main mise du gouvernement va provoquer la colère des conseillers municipaux de Paris qui y voit une atteinte à leurs prérogatives. Mais cette décision venue d'en haut s'impose, car si tout le monde s'accorde sur le constat d'insalubrité, d'engorgement, de vétusté de tout un quartier, personne n'ose prendre le risque politique et financier d'amorcer ce transfert.

Seulement, pour concrétiser ce transfert des Halles, Michel Debré a besoin d'un relais sur le terrain. Le 22 juillet 1961, le Premier ministre signe le décret n° 61-836<sup>130</sup>. Un commissaire à l'aménagement du MIN de la région parisienne est institué. Cet homme est responsable de l'ensemble du processus de création du marché tant sur le plan administratif que sur le plan de la réalisation des infrastructures. L'envergure du projet est telle que le gouvernement considère qu'il est impossible d'en laisser la responsabilité à une quelconque direction de ministère. Le marché parisien est un projet transversal. L'article 2 du décret précise :

*« Le commissaire est chargé, en liaison avec les collectivités locales (...), d'établir le programme technique et financier des opérations ainsi que l'avant-projet définitif du Marché d'Intérêt National de la région parisienne, pour les soumettre à l'approbation des ministres intéressés ; de procéder ou de faire procéder, en liaison avec le service des Domaines, aux acquisitions, amiables ou par voie d'expropriation, des terrains ou droits réels immobiliers nécessaires à l'implantation des ouvrages ou de rendre disponibles lesdits terrains, et d'entreprendre sur ces terrains tous les travaux préparatoires qu'exige la construction du marché ; de promouvoir (...) la création d'une société d'économie mixte qui sera chargée de la construction et de l'exploitation du marché (...); de prendre toutes mesures permettant d'assurer la coordination des études, des travaux et des activités de la gare routière de Rungis*

---

<sup>129</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>130</sup> Décret n° 61-836 du 22/07/1961, instituant un commissaire à l'aménagement du Marché d'Intérêt National de la région parisienne.

*et du Marché d'Intérêt National de la région parisienne ; de prendre, avec l'approbation du ministre de l'Intérieur et du secrétaire d'État au commerce intérieur, toutes mesures utiles au transfert des activités commerciales des Halles centrales de Paris sur le Marché d'Intérêt National de la région parisienne. »*

Le commissaire est donc chargé du projet de A à Z. Il est responsable de l'acquisition des terrains, de la construction du marché et de la mise sur pied des structures administratives permettant l'exploitation du marché. Un projet gouvernemental nécessite l'accord de différents ministères, mais l'article 3 du décret indique : « (...) *Le commissaire a délégation permanente de signature des ministres intéressés. Il dispose d'une autorité directe sur tous les services appelés à intervenir en vue de la réalisation des travaux (...)* ». La délégation de signature permet au commissaire de prendre une décision sans avoir à en référer au préalable au ministre concerné et donc d'éviter que le projet ne soit ralenti par des tracasseries administratives. Le pouvoir décisionnaire du commissaire est donc important, car la délégation de signature est valable pour des ministères de premier ordre notamment ceux de l'Intérieur, de l'Économie, des Transports et de l'Agriculture. Cela révèle que le gouvernement considère que la centralisation de la décision est nécessaire quand l'État souhaite mettre en œuvre de grands projets. La multiplication des compétences et des périmètres d'autorités, qui parfois se recoupent et rentrent en conflits, peut-être un facteur de ralentissement voir d'annulation d'un projet. Par la mise en place de ce poste de commissaire à l'aménagement du Marché d'Intérêt National de la région parisienne, le Premier ministre réaffirme sa volonté de voir le projet aboutir.

## 2. Libert Bou, maître d'œuvre du projet

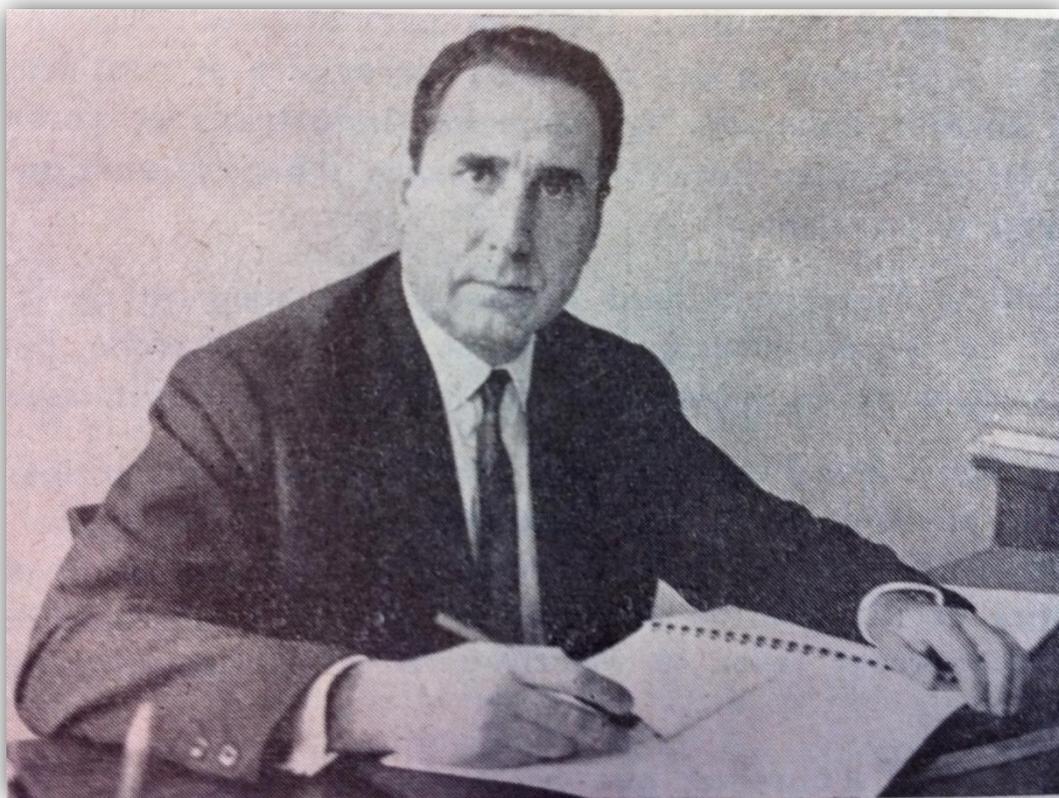


Figure 13 – Portrait de Libert Bou<sup>131</sup>

(1910 – 2003)

Pour mettre en œuvre le projet de transfert des Halles, Michel Debré va s'appuyer sur un homme, Libert Bou. Un homme qui va s'occuper du projet de transfert des Halles puis du MIN de Rungis quotidiennement pendant presque 20 ans.

Libert Bou est né le 19 janvier 1910 en Algérie dans la ville de Tizi-Ouzou<sup>132</sup>. Il étudie au lycée puis au Collège technique d'Alger. Quelques années plus tard, Libert Bou entre à l'École Nationale Supérieure Agronomique, toujours à Alger. Il poursuit son cursus à Nogent-sur-Marne à l'Institut d'Agronomie Tropicale. En 1934, il revient en Algérie où il intègre l'Office Algérien d'Action Économique et Touristique<sup>133</sup>. Libert Bou reçoit la mission de contrôler la qualité des produits algériens qui sont exportés vers la métropole. C'est la première étape d'un parcours qui

---

<sup>131</sup> CAC 1977 0241 - 36, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Coupure de presse

<sup>132</sup> Site internet du dictionnaire biographique Who's Who : [http://www.whoswho.fr/decede/biographie-libert-bou\\_16900](http://www.whoswho.fr/decede/biographie-libert-bou_16900)

<sup>133</sup> CAC 1991 0020 - 23, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Remise à M. Bou, des insignes d'officier de la Légion d'Honneur par M. Valéry Giscard d'Estaing, ministre de l'Économie et des Finances, le 10/03/1970 (notice biographique)

KRZYZANOWSKI Florian

va le mener naturellement à s'occuper du transfert des Halles. En effet, la colonie française d'Algérie exporte des marchandises alimentaires vers le marché parisien. Deux ans plus tard, les échanges avec l'Algérie devenant de plus en plus nombreux, un bureau de l'Office Algérien d'Action Économique et Touristique est créé à Paris. Libert Bou est nommé chef du service économie de ce bureau parisien. Son travail l'amène à parcourir quotidiennement le marché des Halles Centrales de Paris. C'est à cette période qu'il commence à rencontrer celles et ceux qui travaillent sur le marché qu'il s'agisse des producteurs ou des commerçants situés dans le quartier. Une période qui lui sera bénéfique quand il devra convaincre tant bien que mal les travailleurs des Halles de déménager sur le nouveau marché de Rungis. Il apprend les subtilités des commerçants et leurs manières de penser. Libert Bou profite de la Seconde Guerre mondiale pour retourner en Algérie où, selon une note du ministère de l'Économie, il aurait participé à la formation du « Comité d'assistance aux prisonniers algériens ». Une couverture qui, selon le ministère, lui aurait permis d'organiser l'évasion des prisonniers algériens et leur acheminement vers l'Afrique du Nord. En 1944, il devient directeur de cabinet du ministre de l'Agriculture. Il est donc amené à s'intéresser au dossier des Halles et à la modernisation de l'agriculture française puisque ces deux thèmes se trouvaient dans le programme du Conseil National de la Résistance.

C'est à cette période, au sortir de la Libération, que Libert Bou rencontre pour la première fois<sup>134</sup>, Jean Monnet (1888 – 1979)<sup>135</sup>. Une rencontre décisive tant pour la carrière de Libert Bou que pour le transfert des Halles vers Rungis. Au cours de cet entretien, Jean Monnet indique à Libert Bou qu'il compte mettre en place un plan de développement de l'économie française et de reconstruction du pays. Cela va déboucher sur la mise en place du Commissariat au Plan le 3 janvier 1946. La préparation de la partie agricole du Plan dure environ un an, mais Monnet n'est pas satisfait du résultat. Il réclame la présence de Bou à ses côtés, lequel hésite à quitter le cabinet du ministre de l'Agriculture où, au sortir de la guerre, « *le travail ne manque pas* ». Quelques années plus tard, Libert Bou rapporte cette phrase de Monnet :

*« Dans la vie, il faut choisir. Il faut être ou paraître. [...] Alors vous pouvez rester dans un cabinet ministériel. C'est très agréable, vous êtes considéré ! Vous continuerez dans cette voie. Vous avez des atouts et, pourquoi pas ensuite sur le plan politique... Mais si vous voulez faire quelque chose, il faut venir avec moi. Alors, choisissez ! »*

---

<sup>134</sup> MARES, Antoine, *Entretien avec M. Libert Bou*, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 9 novembre 1981.

<sup>135</sup> Une autobiographie de Jean Monnet est disponible sur le site de la Fondation Jean Monnet pour l'Europe, à l'adresse suivante : [http://www.jean-monnet.ch/site/jean\\_monnet/2/1888-1914](http://www.jean-monnet.ch/site/jean_monnet/2/1888-1914)  
KRZYZANOWSKI Florian

Bou accepte la proposition de Monnet. Il devient conseiller technique au Commissariat au Plan, au printemps 1947, ce qui lui permet de travailler avec Jean Monnet tout en restant disponible pour le ministère de l'Agriculture. Il fait le lien entre les deux entités. Mais la valse des ministres commence et Pierre Pflimlin (1907 – 2000) est nommé ministre de l'Agriculture à l'automne 1947. Pflimlin ne conçoit pas que le Plan soit préparé en dehors des ministères. Libert Bou participe aux réunions du ministère, mais le Plan agricole préparé par Pflimlin est un Plan de fonctionnaires :

*« Pflimlin [...] m'a invité à des réunions de Cabinet ; ensuite, il tenait des réunions avec ses fonctionnaires pour préparer le Plan. Cela ne cadrait pas du tout avec la manière dont Monnet préparait le Plan. Lui le préparait avec les organisations professionnelles, il leur demandait ce qu'ils voulaient faire et on essayait de faire cadrer les besoins des professionnels et les besoins de l'administration ».*

Cette méthode de travail, basée sur la concertation avec les professionnels et les fonctionnaires, va profondément inspirer Libert Bou. C'est précisément ce qu'il va mettre en œuvre pour réussir le transfert des Halles vers Rungis pendant plus de dix ans. Libert Bou aimera répéter :

*« Je ne savais rien avant de travailler avec Monnet et j'ai tout appris de lui. [...] J'ai appris deux choses : à faire des notes très claires, des rapports complets sur un problème déterminé, et à animer les autres. C'est comme ça que j'ai pu faire le transfert des Halles ».*

Le contact est primordial dans la méthode Monnet et sera au cœur de la méthode Bou :

*« Un jour, je lui avais dit [à Monnet] : “On a fait un Plan, mais pour l'exécuter je suis bien obligé de passer par les services administratifs de l'Agriculture. Au Plan, nous n'avons pas force de Loi. Il faudrait qu'il y ait un décret qui nous autorise à...” Ce à quoi Monnet répondit : “Vous croyez qu'on va vous donner des Pouvoirs ? Vous ne les aurez jamais ! Ce qu'il faut, c'est convaincre les autres et si vous y arrivez, c'est vous et personne d'autre qui fera le Plan. Si vous ne les convainquez pas, le Plan ne se fera pas. Si vous avez convaincu les délégués agricoles, les professionnels, les services administratifs... ; il faut aller les voir, faire antichambre dans les cabinets des ministres, dans les services. Il faut arriver au but, les convaincre de ce qu'il faut faire, alors seulement vous aurez réussi.” C'était la grande philosophie du Plan [...]. Je me suis inspiré de cette technique d'intervention pour Rungis. Il y avait un décret qui me donnait tous les pouvoirs, mais je ne m'en suis jamais servi, car je savais qu'il était illusoire de brandir un décret. Par contre, je me suis astreint à aller voir les gens, à*

*discuter avec eux, à les convaincre qu'il fallait venir à Rungis, qu'il fallait transférer les Halles. C'est l'école de Monnet qui m'a appris cela ».*

C'est pendant cette période au plan que Bou assiste à l'émergence de l'idée d'un marché commun entre l'acier français et le charbon allemand. Un marché qui conduira, en 1957, au Traité de Rome. Par la suite, Jean Monnet conseille à Bou de s'inspirer de la politique américaine sur les questions agricoles. Il prend l'exemple du Tennessee où la région était en retard du point de vue de l'agriculture. Mais le lancement de grands projets, notamment la maîtrise du fleuve Tennessee, a permis à l'État du Tennessee de se retrouver à la pointe de la production agricole. L'objectif de Jean Monnet est de transposer l'exemple américain en France. Il faut lancer de grands projets d'aménagement au niveau régional. Libert Bou met alors en place un plan de développement de la région du Bas-Rhône - Languedoc. Il prévoit d'y construire un canal qui s'étendrait de Beaucaire jusqu'aux environs de Montpellier. Un chantier de 200 000 hectares. Mais, Bou se heurte au scepticisme, voire au refus de l'Administration et des ingénieurs du Génie rural. Pour surmonter ces oppositions, Libert Bou a l'idée de créer une société d'économie mixte qui regrouperait la Caisse des Dépôts et Consignations, des banques privées et la Chambre d'Agriculture, qui représente les intérêts des professionnels du monde rural. La société d'économie mixte permet de s'affranchir quelque peu des technocrates des ministères. Libert Bou appliquera exactement le même principe à Rungis quand il créera la Société d'Économie Mixte du Marché de Rungis, la SEMMARIS. Suivant le conseil de Jean Monnet, Libert Bou multiplie les projets d'envergures que ce soit à Marseille, dans les Landes ou en Corse. Mais Monnet estime qu'il manque un très grand projet à la carrière de Bou :

*« Il faut que vous fassiez une grande opération comme celle que vous avez faite dans le Bas-Rhône [...], car vous ne ferez qu'une chose dans votre vie. Donc des aménagements régionaux ».*

C'est presque naturellement que Libert Bou se tourne vers les Halles de Paris dont il connaît la situation pour les avoir longuement parcourues avant la guerre :

*« Les Halles, c'est un aménagement régional et j'ai entrepris cette affaire dans cette optique-là, avec une société d'économie mixte. Aucune administration n'était compétente dans cette affaire : ni la ville de Paris, ni le ministère de l'Agriculture ou celui du Commerce. Personne ne savait ce qu'étaient les Halles et de qui elles dépendaient. Comme d'ailleurs la ville de Paris ne voulait pas transférer les Halles, il fallait bien construire un organisme qui a fonctionné malgré même les réserves*

*de départ de la ville de Paris. Alors j'ai fait à nouveau ce que Jean Monnet m'avait appris à faire, c'est-à-dire réunir les professionnels, les intéresser, les convaincre et avancer pas à pas jusqu'à ce qu'un consensus général emporte la décision et permette ensuite la réalisation de l'ouvrage. Je me suis souvenu de ce que Monnet disait : "Vous avez le pouvoir de convaincre, alors servez-vous-en ! Le Plan ne se fera pas si les activités vivantes du pays ne considèrent pas le Plan comme leur chose." [...] Quand j'ai fait le transfert des Halles, cela s'est fait tout seul, parce que les gens voulaient le faire. C'était leur affaire. Ils y avaient pensé, ils y avaient travaillé ».*

La méthode Monnet vaudra à Bou les remerciements et les éloges du Conseil Municipal de Paris dont les intérêts sont diamétralement opposés de ceux de Bou<sup>136</sup>. Victor Bucaille (1890 – 1969), conseiller municipal de Paris, s'adressant à l'Assemblée parisienne :

*« Je tiens à m'associer aux éloges que, tout à l'heure, M. Moscovitch<sup>137</sup> a faits de celui qui, après la décision de l'État, a été nommé commissaire à l'aménagement du Marché d'Intérêt National de la région parisienne, en qui nous n'avons pas seulement trouvé compétence et courtoisie, mais qui s'est montré l'inlassable avocat d'une cause difficile et auprès duquel nous avons trouvé une aide pour permettre la plus large représentation possible de la ville de Paris [...] ; j'ai nommé M. Bou et je voudrais que l'hommage de cette Assemblée soit pour lui, en quelque sorte unanime ».*

La route de Libert Bou vers le transfert des Halles passe d'abord par le Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, structure qui dépend du Commissariat au Plan. Ce poste de membre du Comité va le conduire à se pencher sur le transfert des Halles de Paris. Le 22 juillet 1961, Libert Bou est nommé Commissaire à l'aménagement du Marché d'Intérêt National de la région parisienne. Il est chargé par le gouvernement de piloter le transfert des Halles. Il connaît parfaitement les professionnels des Halles et surtout il a pu observer le fonctionnement des marchés de gros et la production agricole lors de voyages à l'étranger, notamment aux États-Unis. En juillet 1965, l'État pense naturellement à lui quand il s'agit de nommer un président pour la SEMMARIS, l'entreprise chargée d'administrer le marché de Rungis. Une entreprise qu'il a lui-même mise sur pied. Ce poste de PDG, Libert Bou l'occupera jusqu'en 1976, date à laquelle il devient

---

<sup>136</sup> CAC 1977 0320 - 36, ministère de l'Intérieur - Délibération du Conseil Municipal de Paris, Séance du mardi 12 novembre 1963, publiée au bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris le samedi 23 novembre 1963.

<sup>137</sup> Conseiller municipal de Paris.

KRZYZANOWSKI Florian

président d'honneur de la société. Le 10 mars 1970, en remerciement du travail effectué sur le transfert des Halles de Paris, il est fait Officier de la Légion d'Honneur par le ministre de l'Économie et des Finances, Valéry Giscard d'Estaing (1926 – ). Il décède le 28 août 2003.

## B. Des oppositions de toutes parts.



Figure 14 – Coupe de presse à propos du transfert des Halles de Paris<sup>138</sup>

<sup>138</sup> CAC 1977 0241 - 36, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Coupe de presse KRZYŻANOWSKI Florian

## 1. La ville de Paris

*« Nous, ville de Paris, vous ne nous avez pas consultée ; vous avez fait votre marché de Rungis ; je le veux bien, je ne m’y oppose pas ; vous êtes l’État et vous êtes tout puissant ! Mais vous me prenez mes Halles centrales, vous déplacez mes Halles, vous ruinez un quartier de Paris, vous changez la physionomie de Paris. Il n’est pas possible que cela soit fait en l’absence de conversations avec la ville de Paris. [...] N’était-il pas possible, sans tout arracher, sans réduire tout un quartier de Paris à la misère, au silence et à la mort, de trouver pour les carottes, les navets et choux des possibilités nouvelles de les transporter massivement, dans le meilleur temps, dans Paris ? [...] On ne peut pas détruire ainsi l’activité d’un quartier. Saint Louis a hésité devant le transfert des Halles ; de même que Philippe le Bel, Louis XIV, Napoléon Ier, Haussmann lui-même ; croyons-nous être plus grands qu’eux puisque nous, enfin, nous avons décidé cette opération »<sup>139</sup>.*

Jean Legaret (1913 – 1976), conseiller municipal de Paris et député de la Seine, s’opposa avec véhémence à toute tentative de déplacement des Halles. Ce n’est pas un hasard si Jean Legaret fut tout au long du projet de modernisation des Halles, un adversaire farouche au déplacement du marché. Entre 1952 et 1956, il est député de la 2<sup>e</sup> circonscription du département de la Seine. Or la 2<sup>e</sup> circonscription de la Seine est située sur plusieurs arrondissements qui couvrent le marché des Halles. L’avenir politique de Jean Legaret passe donc par un maintien de l’activité économique du quartier et donc par la défense du périmètre des Halles. Jean Legaret a présenté ses arguments à de nombreuses reprises et notamment dans un rapport intitulé les Halles de Paris et le problème de leur transfert publié en 1960<sup>140</sup>. Il ne dément pas les problèmes de circulation dans la capitale, mais il estime que l’argumentation en faveur du transfert des Halles ne peut pas reposer sur les seules difficultés de circulation. Son raisonnement tient presque de l’absurde :

*« Tel qui admettra de rouler à 10 à l’heure entre Opéra et la Madeleine pendant toute la journée oubliera qu’il peut stationner à volonté dans toutes les rues des Halles pendant l’après-midi et qu’il n’est guère gêné dans ce quartier qu’entre minuit et 10 heures du matin, heures auxquelles, pour la plupart, les Parisiens ne circulent pas autour des Halles ».*

---

<sup>139</sup> CAC 1977 0320 - 36, ministère de l’Intérieur - Délibération du Conseil Municipal de Paris, Séance du mardi 12 novembre 1963, Intervention de M. Victor Bucaille, publiée au bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris le samedi 23 novembre 1963.

<sup>140</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l’Intérieur – Rapport sur les Halles de Paris et le problème de leur transfert par Jean Legaret, Député et Conseiller Municipal de Paris, 1960.

Certes, la circulation pose problème surtout la nuit et donc elle ne touche pas la plupart des Parisiens, mais elle provoque d'autres nuisances, notamment sonores et sanitaires. En revanche, Jean Legaret partage le constat des professionnels et des autorités tant sur l'organisation des Halles que sur les conditions d'hygiène. Pour le député parisien, les solutions apportées par l'État pour remédier à ce problème cachent en réalité une volonté de l'État de supplanter la ville de Paris. La mise en place des différents décrets sur les Halles et sur les Marchés d'Intérêt National avait pour but de permettre un transfert du marché des Halles en occultant le rôle de la ville de Paris :

*« Les décrets de 1953 - 1954 marquent incontestablement un tournant dans l'histoire des Halles. Ils manifestent une mainmise du Gouvernement sur le grand marché parisien. À compter de l'année 1954, la ville de Paris, qui n'avait cessé depuis Louis VI le Gros d'affirmer son autorité et son droit de propriétaire sur les Halles de Paris, se voit disputer cette prééminence. Sa propriété n'est pas contestée, mais elle se trouve en fait vidée de sa substance. Le caractère national du marché sert de prétexte à l'interventionnisme accru de l'État ».*

D'ailleurs, le député et conseiller municipal indique que ces décrets ont été écrits et publiés sans aucune concertation préalable avec les professionnels. La création, en 1956, au sein du Commissariat au Plan, du Comité Permanent d'Étude des Marchés d'Intérêt National et de la Distribution des Produits Agricoles et Alimentaires en est la preuve. Ce comité est réservé aux fonctionnaires des différents ministères et les professionnels de l'alimentation, dont les grossistes, s'en trouvent exclus. Sur la question de l'absence de concertation avec les professionnels pour la rédaction des deux décrets de 1953 et 1954, Jean Legaret a probablement raison, car c'est le gouvernement qui institua cette doctrine des Marchés d'Intérêt National. Cependant, la mise en place théorique des MIN vient après la publication du rapport du Conseil Economique. Dans ce document, les membres des différentes commissions, notamment de l'agriculture, précisent à plusieurs reprises qu'ils ont rencontré des professionnels des Halles. Surtout, plusieurs grossistes de renom, dont Ernest Lemaire-Audoire, ont participé à la rédaction du rapport. Jean Legaret essaie par ce moyen de rassembler les professionnels contre le gouvernement qu'il accuse d'employer des méthodes dirigistes. Un argument repris par Victor Bucaille, autre conseiller municipal, toujours lors de la séance du 12 novembre 1963 au Conseil de Paris<sup>141</sup> :

---

<sup>141</sup> CAC 1977 0320 - 36, ministère de l'Intérieur - Délibération du Conseil Municipal de Paris, Séance du mardi 12 novembre 1963, publiée au bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris le samedi 23 novembre 1963.

*« Par un acte unilatéral, l'État a décidé de créer dans notre région un Marché d'Intérêt National. Il en avait parfaitement le droit ; il l'a fait à Angers, il l'a fait à Bordeaux, il l'a fait à Toulouse, il l'a fait à Nîmes, il l'a fait à Avignon, il l'a fait à Lyon. Mais ce qu'il n'avait pas le droit de faire, c'était de décider, sans avoir entendu au préalable les représentants élus de la ville de Paris, sans avoir même écouté les doléances de l'Administration, de priver Paris de son marché central ; c'est là pour moi le point essentiel ».*

Victor Bucaille va même jusqu'à mettre en doute la viabilité économique de la politique des Marchés d'Intérêt National. Une politique qui, selon lui, ne fonctionne pas. Le marché d'Angers serait sur le point d'être fermé, celui de Toulouse n'est toujours pas ouvert, celui d'Avignon serait en grandes difficultés financières et le marché de Lyon, qui n'est même pas classé comme Marché d'Intérêt National, a vu son activité baissée de plus de 30 %. Des affirmations difficilement vérifiables en l'absence de données chiffrées. Qui plus est, déplacer les Halles serait inutile puisque selon le conseiller Bucaille, il existerait dans le quartier des Halles, plusieurs hectares de terrains libres. Sur ce point, il semble oublier l'encombrement du quartier chaque nuit au moment du marché. De plus, deux pavillons sont vides de toute activité. Victor Bucaille affirme également que la création d'un MIN est une opération financière risquée et faussée. Selon lui, la Caisse des Dépôts et Consignations, qui agit comme la banque d'investissement de l'État, a pris l'habitude de prêter de l'argent à un taux pouvant atteindre 5,5 % pour financer ces marchés. Or elle ne rémunère ses épargnants qu'à un taux de 2,50 %. Elle gagne donc de l'argent « sur le dos » des sociétés responsables de la construction des marchés. La différence de taux alourdit le coût de la construction des MIN, ce que critique le conseiller municipal Bucaille.

Le choix de Rungis comme lieu de substitution aux Halles Centrales subit aussi le courroux du conseil municipal de Paris. Ce déplacement sera pénalisant pour les Parisiens qui vont voir le coût de la vie augmenter d'au moins 20 %. À nouveau, cela ne peut être affirmé ou infirmé, car Victor Bucaille ne prend pas le temps de détailler ses sources. Jouant sur la corde sensible, le conseiller de Paris va jusqu'à affirmer que si Rungis venait à ne plus faire partie du département de la Seine, par le jeu du remodelage territorial des départements franciliens, il y aurait un risque de pénurie alimentaire pour la capitale si Paris venait à être en désaccord politique avec le département où serait situé Rungis. Bucaille conclut l'une de ses interventions par un trait d'esprit :

*« Le choix même de Rungis est pour la ville de Paris un choix dangereux, car Paris ne va plus avoir de marché. Évidemment, il peut nous rester le marché aux fleurs<sup>142</sup>. Mais le marché aux fleurs me fait toujours penser [...] à ceci : quand on se penche sur un corps mort, on dépose des fleurs ; et là, par ce raffinement qui a toujours été celui de l'État vis-à-vis de la ville de Paris, celui qui tue fait envoyer des fleurs à sa victime, mais il demande au mort de les payer lui-même ! »* Il sous-entend que la ville de Paris va payer un transfert qu'elle n'a pas demandé.

Le 22 mars 1962, un premier vote du Conseil Municipal de Paris rejette le projet de transfert<sup>143</sup>. Il faudra attendre 1965 pour que le Conseil Municipal de la ville de Paris accepte, d'une certaine manière le transfert des Halles Centrales vers Rungis<sup>144</sup>. En effet, Libert Bou comprit très vite que tout vote concernant le transfert serait presque systématiquement rejeté par les élus parisiens. Il propose donc à la ville de Paris de participer financièrement à la construction du marché de Rungis en entrant dans le capital de la Société d'Économie Mixte du Marché de Rungis, la SEMMARIS, à hauteur de 15 % environ et en apportant une garantie financière sur les prêts accordés à cette société. Si la Ville venait à refuser cette participation dans la gestion du futur marché, elle prendrait le risque de perdre de l'influence et surtout des recettes financières. Une notion bien comprise par M. Moscovitch, conseiller municipal et président de la commission chargée du dossier des Halles, dans une communication<sup>145</sup> lors de la séance du Conseil Municipal du mardi 12 novembre 1963 :

*« Ce que je viens plaider devant cette Assemblée, c'est un acte politique qui doit, à mon avis, être un acte de présence ; parce que, dans ces comités de coordination, même les représentants des différents départements de l'État ne sont pas d'accord entre eux et qu'ainsi il arrive souvent que les représentants de la ville de Paris au sein d'un comité de coordination ou d'un conseil d'administration se trouvent être d'accord avec une partie des représentants de l'État, et pas toujours avec la même, selon les différents problèmes soulevés. Ainsi vous concevez que les 15 % de participation qui nous sont offerts ont tout de même une certaine importance ; ils peuvent être déterminants dans beaucoup de cas. C'est la raison pour laquelle, me semble-t-il, nous devons nous prononcer pour la politique de présence. Nous montrerons aux Parisiens que les représentants de la ville de Paris ne se désintéressent pas de la manière dont sera assuré demain leur approvisionnement ».*

---

<sup>142</sup> Lorsque Victor Bucaille prononce son discours, l'État réfléchit toujours à maintenir le marché des fleurs aux Halles malgré la décision de transférer les Halles de Paris sur le site de Rungis.

<sup>143</sup> CAC 1991 0020 - 15, ministère du Commerce et de l'Artisanat -- Délibération du Conseil Municipal de Paris, 22/03/1962

<sup>144</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>145</sup> CAC 1977 0320 - 36, ministère de l'Intérieur - Délibération du Conseil Municipal de Paris, Séance du mardi 12 novembre 1963, publiée au bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris le samedi 23 novembre 1963.

Une participation qui légalement ne signifie pas que la Ville accepte le déménagement du marché. Mais c'est ce que la presse et les usagers des Halles comprirent. Libert Bou, le Commissaire à l'aménagement du MIN de la région Parisienne, a réussi à faire accepter le transfert des Halles par les élus parisiens.

## 2. Les usagers des Halles

Les professionnels des Halles, comme on appelle ceux qui font vivre quotidiennement le marché, vont longtemps s'opposer à tout départ du marché parisien hors de son implantation historique<sup>146</sup>. Au début du processus, un éventuel déménagement des Halles Centrales de Paris reste impensable pour la quasi-totalité des vendeurs et des acheteurs. Au mieux, le projet suscite de l'indifférence. Malgré une volonté politique gouvernementale réaffirmée à plusieurs reprises, personne ne croit possible un tel déplacement. Les textes de loi et le lancement des travaux sur le site de Rungis ne font pas grandir l'adhésion au projet. Jusqu'au dernier moment, alors que les installations de Rungis sont en passe d'être achevées et que la SEMMARIS commence à interroger les professionnels sur leurs besoins, certains professionnels continuent de nier l'évidence<sup>147</sup>. Cependant, à mesure que l'ouverture de Rungis se fait de plus en plus précise, les oppositions sont de plus en vives. Les arguments sont divers, allant de la perte d'influence à l'hostilité envers toute réglementation accrue des transactions. Des arguments qui ne furent pas spécifiques aux commerçants parisiens. Dans une enquête conjointe sur les Marchés d'Intérêt National, datée de 1964, le ministère des Finances et des Affaires Économiques et le ministère de l'Agriculture mettent en avant les réticences des usagers des marchés de gros envers la création des MIN<sup>148</sup>. Ce qui effraie les négociants, c'est la perte d'une situation de prédominance sur les transactions et une augmentation des frais pour leurs entreprises alors que la création d'un MIN s'accompagne presque à chaque fois de meilleures conditions de vente donc un nombre d'acheteurs en hausse et donc des profits en augmentation<sup>149</sup>. Les rapporteurs de l'enquête écrivent :

*« En réalité, les négociants craignent la concurrence, qui élimine les “petits” et demande des efforts dont l'habitude était souvent perdue. La plupart auraient voulu généraliser la formule de Châteaurenard, où le marché, pris en mains par les expéditeurs, ne leur impose aucune charge ni aucune modification de leurs conditions de travail. [...] À Bordeaux, le problème des Capucins recouvre notamment celui de la protection de situations acquises par certains grossistes. D'une manière générale, si de nombreux négociants admettent que les MIN peuvent apporter à leur profession une nouvelle vigueur, ils entendent en réserver le bénéfice aux grossistes de l'ancien marché et s'opposent à l'admission des “étrangers” ».*

---

<sup>146</sup> Annexe 12 – Le transfert des Halles dans la presse

<sup>147</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>148</sup> CAC 1977 0241 - 21, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Enquête conjointe du Ministère des Finances et des Affaires Économiques et du Ministère de l'Agriculture sur les Marchés d'Intérêt National, juin 1964,

<sup>149</sup> Annexe 13 – Inquiétude des fleuristes des Halles à propos du transfert à Rungis (1/2)

Annexe 14 – Inquiétude des fleuristes des Halles à propos du transfert à Rungis (2/2)

De plus, les négociants sont peu enclins à une restriction de la « liberté du commerce ». Pour eux, une intervention de l'État dans le fonctionnement des marchés équivaut à une ingérence dans leurs activités. Ils refusent avec vigueur toutes les règles qui prévoient l'élimination de certains professionnels et le contrôle des tonnages, des transactions et des resserres<sup>150</sup>. L'opposition des négociants, bien qu'elle puisse paraître vaine face à la volonté du gouvernement de développer les MIN, reste assez efficace. Le ministère des Finances et des Affaires Économiques et le ministère de l'Agriculture notent, concernant les revendications sur le refus d'un accroissement de la réglementation, que les négociants semblent obtenir gain de cause sur presque tous les marchés visités par les rapporteurs du texte. Le risque, en cas de refus d'accéder à leurs demandes, c'est une mise en danger du MIN : « À Montauban, en refusant de s'y installer, ils paralysent l'essor du MIN ». Les négociants ne sont pas les seuls à contrarier la mise en place des MIN.

Les détaillants qui se rendent sur le marché sont aussi opposés à tout transfert des Halles hors des murs de la capitale. Par l'intermédiaire du Comité de l'alimentation parisienne, les détaillants expliquent, en 1960, les raisons qui les poussent à rejeter le projet gouvernemental<sup>151</sup>. Un marché des Halles à l'extérieur de Paris serait contraire aux intérêts des petits commerçants, car la plupart seraient éloignés du nouveau marché. Ils devraient parcourir une plus grande distance surtout si le marché de la viande se trouve à La Villette et le reste des produits sur un autre lieu. De plus, les Halles sont situées au centre de Paris. Les possibilités pour rejoindre le marché sont donc multiples alors qu'en cas de déménagement, les détaillants estiment que tous les usagers se retrouveraient sur une seule et même route. Les commerçants vont jusqu'à nier les problèmes de circulation qui selon eux seraient déjà en passe d'être résolus avec le développement des diables à moteur à la place des camions pour la manutention dans les rues du périmètre. Cet argument fait sourire quiconque connaît les difficultés à circuler autour des Halles. Le déménagement des Halles rendrait caducs les investissements dans ces diables à moteur. Les commerçants perdraient donc de l'argent. À cela, le Comité de l'alimentation parisienne ajoute qu'un éloignement des Halles du centre de la région parisienne serait risqué et coûteux pour l'acheminement des denrées périssables :

*« Il est certain que les aléas de la circulation, retardant l'acheminement des marchandises vers leurs points de distribution au consommateur, augmenteront les risques de perte et de putréfaction, d'autant plus que certaines denrées, arrivant à Paris après 5 heures et n'étant prises en charge que vers 8 heures par les détaillants, n'arriveront dans les marchés de Paris ou de banlieue que fort tard, ne donnant plus l'assurance aux commerçants qui les*

---

<sup>150</sup> La resserre est un lieu où le commerçant entrepose les invendus.

<sup>151</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur – Rapport sur les Halles de Paris et le problème de leur transfert par Jean Legaret, Député et Conseiller Municipal de Paris, 1960

*traitent d'être vendues dans la matinée ; cette marchandise resserrée, un triage le lendemain sera devenu nécessaire augmentant d'autant le prix de revient ».*

Les producteurs restent favorables à la création des Marchés d'Intérêt National, qui sont destinés à améliorer leur rémunération. Mais, ils estiment que la réglementation est encore trop favorable aux commerçants, ce qui les prive d'une juste rétribution. Ils sont peu enclins à collaborer efficacement avec les négociants. Ils préfèrent s'organiser entre eux et créer des structures extérieures aux MIN. À Saint-Pol-de-Léon (Finistère), les producteurs de fruits et légumes ont créé une Société d'Intérêt Collectif Agricole (SICA)<sup>152</sup>, ce qui leur permet de gérer des installations de marchés destinés aux agriculteurs sans passer par la création d'un MIN. Mais dans leur majorité, les agriculteurs encouragent la création du Marché d'Intérêt National de la région parisienne. Premier maillon de la chaîne de la distribution, ils expriment la nécessité d'améliorer le fonctionnement du marché de gros parisien en le transférant. Seuls les producteurs de lait exigent un réaménagement des locaux des Halles et une utilisation des terrains de la place Beaubourg. Dans un texte de la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (F.N.S.E.A.)<sup>153</sup>, les associations de producteurs soutiennent la création d'un marché moderne où les problèmes de circulations n'auraient plus cours. Ils rejettent toute forme de coexistence des Halles Centrales avec un autre marché plus récent comme ils rejettent la création de plusieurs marchés polyvalents autour de la capitale. La F.N.S.E.A. ne voit pas d'inconvénients dans la création d'un marché de la viande à La Villette et d'un second marché pour le reste des produits alimentaires. Un site qui devra se contenter de l'approvisionnement de Paris et de sa région. La réexpédition vers la province devra être limitée au maximum surtout si d'autres marchés de gros sont construits à proximité des agglomérations provinciales. Aucun emplacement géographique pour le futur marché de gros n'obtient les faveurs de la F.N.S.E.A. même si le site de Pantin est mis en avant pour sa proximité avec La Villette et l'aéroport du Bourget et que le site de Bercy est fermement refusé à cause d'un accès difficile. Concernant la gestion du marché de gros, les agriculteurs revendiquent une place au sein de la société responsable de l'exploitation du marché pour chacune des organisations professionnelles. Ce qui sera le cas, une fois la SEMMARIS créée. Ce document de la F.N.S.E.A. a le mérite de montrer que l'unanimité n'est pas la règle chez les usagers des Halles. Les usagers parisiens du marché sont opposés au maintien des Halles sur leur emplacement actuel alors que les usagers situés en province sont plutôt favorables au transfert du marché de gros à l'extérieur de la capitale.

---

<sup>152</sup> Pour plus de détails sur les SICA : MAUGET, René, Société d'intérêt collectif agricole, *Alternatives Économiques Poche*, 2006, numéro 22

<sup>153</sup> CAC 1986 0391 - 40, ministère de l'Agriculture - Réorganisation des Halles Centrales, F.N.S.E.A., Commission de coordination des associations spécialisées (date inconnue)

KRZYŻANOWSKI Florian

## Chapitre 3 : Rungis, le chantier du siècle



Figure 15 – Vue aérienne du chantier du MIN de Rungis

154

<sup>154</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture – Conseil Restreint des Administrateurs de la SEMMARIS représentant l'État, 06/07/1972  
KRZYZANOWSKI Florian

# I. La construction du marché

## A. Les premiers aménagements

### 1. La création de la SEMMARIS

*« Il ne reste plus qu'à construire le Marché d'Intérêt National de Rungis et à y transférer les Halles centrales embusquées depuis dix siècles au centre de Paris. Cela demandera exactement neuf ans. »<sup>155 et 156</sup>*

La réalisation du MIN de Rungis demande une base administrative solide. Cela passe par la mise sur pied d'une société responsable de la construction et de la gestion des infrastructures du marché. Suivant les dispositions de l'article 12 de l'ordonnance n° 58-766 qui laisse la gestion des Marchés d'Intérêt National à des collectivités locales, à un établissement public ou à une société d'économie mixte<sup>157</sup>, Libert Bou entreprend la constitution d'une Société d'Économie Mixte (SEM) pour le MIN de Rungis. Une SEM fonctionne comme une société privée, mais les pouvoirs publics, qu'il s'agisse de l'État ou des collectivités locales, en garde le contrôle. Le capital d'une SEM est partagé, au minimum, entre 7 actionnaires différents dont au moins l'un d'entre eux doit être une personne, physique ou morale, privée. Les collectivités doivent détenir au minimum 51 % du capital et 85 % au maximum<sup>158</sup>. L'avantage d'une Société d'Économie Mixte c'est qu'elle permet l'apport de capitaux privé tout en préservant la main mise du public sur une mission qui relève de l'intérêt général comme cela est le cas pour le Marché d'Intérêt National de Rungis. La SEM permet également d'associer l'État et les collectivités locales autour d'un même projet. Dans le cas de Rungis, le partage de l'actionariat n'est pas qu'une simple volonté de l'État d'associer le local à un projet national, mais une nécessité pour mener à bien le projet. Car même si le marché de Rungis est bien engagé tant sur le plan administratif que sur le plan des travaux, l'État et Libert Bou sont les seuls à y croire au moment où celui-ci entreprend la constitution de la SEM. Non seulement les professionnels des Halles ne prennent pas conscience, volontairement ou involontairement, que la construction de Rungis a démarré et que les travaux sont déjà bien avancés, mais la ville de Paris par l'intermédiaire de son Conseil Municipal continue de s'opposer à tout déplacement des Halles. Si le projet du marché de Rungis voit le jour, la ville de Paris subira un manque à gagner d'un 1,8 milliard d'anciens francs. Sauf

---

<sup>155</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>156</sup> L'auteur prend pour date de départ, la décision du Comité interministériel d'aménagement de la région parisienne du 14 mars 1960

<sup>157</sup> Ordonnance n° 58-766 du 25/08/1958 tendant à compléter le décret n° 53-959 du 30/09/1953 modifié relatif aux Marchés d'Intérêt National.

<sup>158</sup> Fédération des Entreprises Publiques Locales, *Grille de comparaison entre les différentes structures*, 01/05/2013, <http://www.lesepl.fr/>

KRZYZANOWSKI Florian

que les conseillers municipaux oublient de préciser que la présence des Halles a aussi un coût pour la ville de Paris. En effet, le nettoyage quotidien du quartier, les difficultés de circulation, la mobilisation de divers municipaux représentent un coût de plus de 2,5 milliards d'anciens francs pour la Ville. D'un point de vue financier, la ville de Paris a tout intérêt à ce que les Halles déménagent. Mais les Halles de Paris sont bien plus qu'un simple marché. Elles font vivre tout un quartier. En contestant encore et toujours le projet, les élus parisiens cherchent un moyen de pression dans le rapport de force avec l'État. Non seulement la ville se voit déposséder financièrement, mais en plus elle perd le contrôle sur le marché. Le comble pour les conseillers municipaux réside dans le fait que 3 petites communes de banlieue, Rungis, Chevilly-Larue et Thiais, vont se partager un gâteau de plus de 1,8 milliard d'anciens francs. La ville de Paris, par l'intermédiaire de son rapporteur du budget Alain Griotteray (1922 – 2008), réussit à négocier qu'une part du produit de la taxe locale, perçue grâce aux activités du marché et de ses annexes, soit reversé à la capitale<sup>159</sup>. Mais cela n'est pas suffisant pour compenser le manque à gagner. Il ne reste qu'une seule solution, accepté d'intégrer la société d'économie mixte. La négociation va demander presque trois ans.

Pour convaincre les professionnels des Halles d'accepter le déménagement du marché, Libert Bou va user de la même technique. Sauf que cette fois, Bou a besoin de l'accord des professionnels, car s'ils refusent de s'installer à Rungis alors le MIN ne servira à rien et le scandale sera pire qu'à La Villette. C'est pourquoi il va proposer aux syndicats des différents secteurs des Halles de prendre une participation dans le capital de la SEM. C'est ainsi qu'à côté de l'État, de la ville de Paris et de la Caisse des Dépôts et Consignations, se trouvent plusieurs syndicats de fleuristes, de grossistes en produits de la mer, de grossistes en produits laitiers, de grossistes en fruits et légumes et de sociétés s'occupant du développement des commerces de gros. À noter que le secteur de la viande n'est pas représenté, car à cette date, il est toujours prévu que les grossistes en viande partent s'installer à La Villette. La Société d'Économie Mixte d'Aménagement et de gestion du Marché d'Intérêt National de Rungis (SEMMARIS) voit le jour le 27 avril 1965 après la publication au Journal Officiel du décret n° 65-325<sup>160</sup>. Le capital de la SEMMARIS, qui se monte à 1 million de nouveaux francs, se répartit de la manière suivante<sup>161</sup> :

---

<sup>159</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p

<sup>160</sup> Décret n° 65-325 du 27/04/1965 modifiant et complétant le décret n° 62-795 du 13/07/1962 relatif à la création dans la région parisienne d'un Marché d'Intérêt National et portant règlement d'administration publique pour le transfert des Halles centrales sur ce marché des transactions portant sur les produits qui y seront vendus.

<sup>161</sup> CAC 1983 0358 - 01, ministère de l'Agriculture - Procès-Verbal de la 1<sup>re</sup> séance du Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 22/07/1965

CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat, Note pour le Conseil de direction du 24/02/1965

KRZYZANOWSKI Florian

Tableau 9 – Répartition du capital de la SEMMARIS

Entité	Nombres d'actions	Capital de la SEMMARIS (en %)
État	5100	51
Ville de Paris	1650	16.5
Caisse des Dépôts et Consignation	1650	16.5
SEMMARIS	200	2
Confédération nationale des producteurs de fruits et légumes	200	2
Fédération nationale des producteurs de fruits et légumes	64	0.64
Chambre syndicale des grossistes en fleurs coupées	66	0.66
Fédération nationale des fleuristes de France	63	0.63
Syndicat des expéditeurs de fleurs naturelles d'Antibes, de Nice et du littoral	10	0.1
Syndicats des mandataires à la vente en gros des poissons	275	2.75
Syndicats de commerce des huîtres en gros du MIN de Rungis	70	0.7
Chambre syndicale du commerce en gros des produits laitiers et avicoles du MIN de Rungis	265	2.65
Chambre syndicale des grossistes-distributeurs en produits laitiers et avicoles	10	0.1
Chambre syndicale des grossistes importateurs et courtiers en fruits et légumes	229	2.29
Fédération nationale du commerce des produits laitiers et avicoles	2	0.02
Syndicat des négociants en pommes de terre, oignons et légumes en gros de la région parisienne	10	0.1
Syndicat national des commerçants en gros de pommes et poires de tables françaises	25	0.25
Société financière pour le développement des commerces en gros	89	0.89
Divers (Particuliers et sociétés anonymes)	7	0.07
<b>Total<sup>162</sup></b>	<b>9985</b>	<b>99.85</b>

<sup>162</sup> Malgré le recoupage de plusieurs sources et pour une raison inconnue, le total du nombre d'actions n'est pas égal à 10 000 et donc le pourcentage n'est pas égal à 100.

## 2. L'acquisition des terrains

La conception et la réalisation du marché et de l'ensemble des installations sont confiées à la Société Civile pour l'Implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région parisienne<sup>163</sup>. Il s'agit d'une entreprise créée par la Caisse des Dépôts et Consignations, et par l'une de ses filiales, la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire (S.C.E.T.). Placée sous l'autorité de Libert Bou, la société perçoit des honoraires de l'État en tant que bureau d'étude. Elle fixe les projets à réaliser par les cabinets d'architectes et d'ingénieurs.

Le premier problème que rencontre la Société Civile, c'est la mise à disposition des terrains pour le chantier. À l'origine, le MIN devait être installé de part et d'autre de la Nationale 186, mais les collaborateurs de la Société Civile estiment que les connexions entre les différents terrains seraient coûteuses à construire, prenant à cette occasion le modèle ruineux de La Villette. La Société Civile décide donc d'implanter le marché au nord de la N186, une extension au sud étant impossible à réaliser à cause de la proximité de l'aéroport d'Orly. Le marché et ses annexes vont donc être installés sur un terrain limité au sud par la commune de Rungis, au nord par la commune de Chevilly-Larue et à l'est par la commune de Thiais. Un autre problème se pose aux hommes de la Société Civile. La division du terrain entre de nombreux propriétaires va obliger la société à multiplier les procédures d'expropriations. Jean-Claude Goudeau, dans son ouvrage Le transfert des Halles à Rungis, fait remarquer que ce problème d'expropriation est assez paradoxal :

*« L'un des rares arguments qui militaient pour le choix de Rungis, comme site d'implantation, de préférence à Valenton, était la présence de 80 hectares ne nécessitant pas d'expropriations, puisqu'ils appartenaient à la ville de Paris et à l'Immobilière de construction. Or le marché ne sera pas construit sur ce terrain, mais à côté. »*

Libert Bou et la Société Civile doivent faire face à la spéculation immobilière. Il faut impérativement que les terrains soient rachetés au prix le plus bas possible, sans quoi le budget alloué à la construction du MIN risque de flamber. L'opération est compliquée à mener, car outre les 200 hectares pour les installations propres du marché, il faut ajouter 400 hectares pour construire notamment une zone industrielle et un dépôt de la RATP. Les terrains sont déclarés

---

<sup>163</sup> Jean-Claude Goudeau désigne cette entreprise par le nom : « Société Civile d'Études pour l'aménagement du marché de gros de la région parisienne ».  
CAC 1977 0320 - 34, ministère de l'Intérieur – Statuts de la Société Civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région Parisienne (date inconnue).  
CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Note de présentation du rapport de synthèse des études de la Société Civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région Parisienne, 08/11/1965  
KRZYZANOWSKI Florian

d'utilité publique, suivant ainsi l'article 3 du décret 53-959. La déclaration d'utilité publique permet d'accélérer la vente d'un terrain, mais elle ne fixe pas le prix de vente et donc elle n'est pas un rempart contre la spéculation foncière. Les premiers terrains sont achetés à l'amiable pour la somme de 10 francs (NF) le mètre carré, mais dès que certains propriétaires apprennent que les terrains vont servir à transférer les Halles, les prix grimpent. Libert Bou et son équipe multiplient les acquisitions. Ils font face au refus de certains agriculteurs de vendre leur terre. C'est là que Libert Bou applique la méthode Monnet, la négociation. Par exemple, il va jusqu'à proposer d'attendre la fin des récoltes pour pouvoir passer sur les terres de certains paysans. Les cas de rachats sont variés : déménagement d'une briqueterie exploitant une glaisière, destruction de la villa Kergorlay installée sur un terrain de 3000 mètres carrés et qui venait d'être construite moins de deux ans auparavant, expulsion très controversée d'un bidonville de travailleurs algériens et déplacement d'un village appelé « le cottage Tolbiac ».

Les « hommes de Rungis », comme sont appelés ceux qui dirigent la construction du marché, se sont également heurtés à des cas plus emblématiques. Sur le site où les bâtiments administratifs du marché doivent être construits se tient un atelier de brochage appartenant à l'éditeur Flammarion. Cet atelier est sorti de terre un an avant le début des travaux du marché. Flammarion refuse de déménager et la loi est de son côté, car selon une circulaire administrative, il est interdit de détruire un bâtiment neuf. Bien que Flammarion accepte finalement de déménager, la Commission de Contrôle des Opérations Immobilières refuse de donner son accord à l'opération au nom de cette fameuse circulaire. Libert Bou décide de transformer le bâtiment en une galerie marchande où seraient installés les commerçants opérants autour des Halles et qui seraient intéressés par le fait de suivre les grossistes sur le nouveau marché. Le problème c'est que cette galerie est située à l'opposé des bâtiments de vente, distants parfois de plusieurs kilomètres. La galerie marchande subsista quelques années avant d'être détruite.

Outre Flammarion, Libert Bou dut convaincre la famille Panhard de vendre son domaine de 53 hectares situés en bordure de la nationale Nationale 186 et du cimetière de Thiais. Attaché depuis plusieurs décennies à ce terrain et à la ville de Thiais<sup>164</sup>, la famille Panhard se résout malgré tout à vendre le terrain au prix fixé par le service des Domaines, soit 12 millions de nouveaux francs. Mais les avocats de la famille refusent ce montant qui équivaut à 22 francs le mètre carré. Ils réclament un prix supérieur à 30 francs (NF) le mètre carré. Menacée d'une procédure d'expropriation et donc d'un procès, la famille Panhard accepte d'entamer des négociations avec la Caisse des Dépôts et Consignation. Un accord est finalement signé le 27

---

<sup>164</sup> René Panhard, le fondateur de l'entreprise automobile éponyme, fut maire de Thiais pendant plus de 30 ans.

juillet 1962 pour un montant proche des 12 millions de francs (NF) indiqué par le service des Domaines. Seulement pour que cet accord soit valable il requiert l'approbation de la Commission de Contrôle des Opérations Immobilières. C'est à ce moment-là que Libert Bou et l'État vont réaliser une très belle opération immobilière. En effet, avant que la Commission ait pu se réunir, une loi est votée au Parlement. Cette loi oblige les héritiers d'une personne décédée à déclarer le même montant aux impôts qu'au service des Domaines si une mutation intervient dans les 5 ans précédant une déclaration d'utilité publique. Lors d'une succession, les héritiers avaient pris l'habitude de déclarer aux impôts une valeur de terrain très faible afin de payer le moins de droits de succession possible et de déclarer une valeur très importante auprès du service des Domaines afin de recevoir la meilleure indemnisation possible en cas d'expropriation. Hippolyte Panhard est mort en 1957. Or ses héritiers ont déclaré à l'administration fiscale que le terrain avait une valeur de 2,8 millions de francs (NF). La déclaration d'utilité publique concernant le marché de Rungis venant d'être signée et la succession ayant moins de 5 ans, les terrains doivent être vendus pour la somme de 2,8 millions de francs (NF) soit un peu plus de 5 francs le mètre carré. Malgré plusieurs procès et la volonté de Libert Bou d'accorder une meilleure indemnisation à la famille Panhard, la Cour de cassation confirme ce montant. L'État acquiert ce terrain pour une somme dérisoire ce qui va permettre à Libert Bou de construire l'un des plus grands centres commerciaux d'Europe, le Centre commercial Régional de la Belle-Epine.

L'acquisition des terrains de la congrégation religieuse installée au Séminaire des Pères du Saint-Esprit est emblématique des difficultés rencontrées par Libert Bou et son équipe. Le terrain est un domaine d'une superficie de 24 hectares où sont formés des missionnaires religieux. Libert Bou se voit opposer une fin de non-recevoir lorsqu'il évoque l'idée d'exproprier cette congrégation. La loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901<sup>165</sup> protège les congrégations religieuses qui ont reçu une reconnaissance légale de la part du Conseil d'État. De plus, selon Jean-Claude Goudeau, « *les missionnaires jouissent du respect et de l'affection de l'opinion publique. Il n'est pas question de s'attaquer à eux* ». Si le plan-masse du marché réussit à éviter toute atteinte au domaine, le seul écueil réside dans les lignes électriques à haute tension. Les lignes qui traversaient auparavant les terrains agricoles ne peuvent plus passer au-dessus des futurs bâtiments du marché. La solution la plus simple serait d'enterrer ces lignes à haute tension. Mais ce qui pose problème dans le cas présent, c'est le coût de l'opération. Résultat, il n'y a qu'une seule solution, faire passer ces lignes au-dessus des parkings du marché. Cela induit obligatoirement de traverser le domaine de la congrégation religieuse. Au départ, Libert Bou pense pouvoir négocier avec le père supérieur. Il propose non pas une expropriation, mais un déménagement dans un autre domaine situé en Sologne et qui appartient à la Caisse des Dépôts et Consignations. Certes, le domaine en Sologne est plus grand, mais celui de Chevilly-Larue

---

<sup>165</sup> Article 13 de la Loi du 1er juillet 1901, dite loi Waldeck-Rousseau, relative au contrat d'association.  
KRZYZANOWSKI Florian

vaut plus cher. Les deux parties sont à priori d'accord. A priori seulement, car l'installation du marché des Halles sur le site de Rungis fait monter le prix des terrains. Or les religieux réclament une soulte, c'est-à-dire une compensation financière qui correspondrait à la différence entre la valeur du terrain en Sologne et celui du terrain que pourrait valoir le domaine de Chevilly-Larue après l'installation du marché. Cette fois, c'est Libert Bou qui met son véto, car l'opération coûterait cher et prévoir la valeur d'un terrain dans plusieurs années est compliqué. Il ne reste plus qu'une seule solution, indemniser la congrégation pour le passage des lignes à haute tension et pour la construction des pylônes. Les Pères du Saint-Esprit donnent leur accord, mais la signature concrète du protocole entre la Caisse des Dépôts et la congrégation traîne. Les religieux ne semblent pas pressés de signer alors Libert Bou prend le parti de les mettre devant le fait accompli. Il donne des instructions pour que les premiers travaux de construction des pylônes soient effectués pendant la nuit. Les religieux s'indignent, mais Libert Bou ne cède pas. Les ouvriers d'EDF viennent installer les câbles et la congrégation ne peut que constater que désormais elle vit avec des lignes à haute tension au-dessus de la tête. Les Pères du Saint-Esprit signeront finalement l'accord quelques mois après, alors que les câbles sont déjà installés. Cette avancée à « marche forcée » vaudra à Libert Bou le surnom de « Rungis Khan »<sup>166</sup> en référence à Gengis Khan le célèbre conquérant mongol ayant soumis une grande partie de l'Asie par la force des armes.

En 1966, Libert Bou a acquis 350 hectares de terrain pour un montant de 107 millions de francs (NF) et la plupart du temps dans une transaction à l'amiable. Les travaux démarrent officiellement le 13 novembre 1962, soit 4 mois jour pour jour après la désignation officielle de Rungis comme lieu d'implantation du MIN de la région Parisienne, et malgré le fait qu'une grande partie des terrains n'a pas encore été acquise.

---

<sup>166</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
KRZYZANOWSKI Florian

### 3. 9 ans de travaux

Le tableau suivant<sup>167</sup> dresse la liste des principales opérations qui ont marqué la construction de Rungis :

Tableau 10 – Liste des principales dates de construction du MIN de Rungis

Date	Évènement (en gras les événements importants)
01/12/1961	<b>Décret portant création d'une première déclaration d'utilité publique.</b>
13/11/1962	<b>Début des travaux de déviation des aqueducs de la Vanne, du Loing et du Lunain.</b>
07/05/1963	Démarrage de la première campagne de sondages.
10/07/1963	Présentation de la maquette grandeur nature d'une cellule Fruits et Légumes à Vitry.
03/12/1963	<b>Décret portant création de la deuxième déclaration d'utilité publique.</b>
11/02/1964	Démarrage des terrassements généraux (premier coup de pioche).
15/07/1964	Mise en eau de l'aqueduc de la Vanne.
19/08/1964	Mise en eau de l'aqueduc du Loing.
23/01/1965	Début des travaux de déviation des lignes électriques.
21/08/1965	Première rame SNCF pénétrant sur le chantier du MIN.
20/10/1965	Premier coup de pelle du bâtiment Marée-Poissons.
02/02/1966	Début des bâtiments Entrepôts.
14/02/1966	Fin de démolition du cottage Tolbiac.
01/06/1966	Début des bâtiments Fruits et Légumes.
14/06/1966	Entrée sur le MIN de la première locomotive électrique.
22/09/1966	Fin des travaux et réception des lignes électriques à haute tension.
03/01/1967	Début des bâtiments B.O.F.
20/03/1967	Mise en service du système définitif d'assainissement d'eau pluviale.
02/05/1967	Début de la Tour et du Hall.
29/05/1967	Suppression de la circulation publique sur le MIN.
15/06/1967	Début du Quai Banalisé.
26/07/1967	Début de l'ouvrage de l'entrée E1.
28/07/1967	<b>Inauguration de l'échangeur de la Belle-Epine.</b>
01/08/1967	<b>Début des travaux du bâtiment des Fleurs coupées.</b>
22/08/1967	Début des travaux de terrassement du SENIA.
01/09/1967	Début des kiosques.
10/10/1967	Début de l'ouvrage de l'entrée E2.

<sup>167</sup> 2447W, Archive du Val-de-Marne – Historique des travaux par Bernard Rougé, Ingénieur en Chef du Génie Rural des Eaux et Forêts, Directeur des Travaux et Équipement de la SEMMARIS (date inconnue).

01/01/1968	Début de l'installation des panneaux d'affichage.
15/02/1968	Début du bâtiment Police.
15/03/1968	Début du bâtiment des petits Fruits et Légumes.
01/04/1968	Début du bâtiment des Vétérinaires.
05/04/1968	Début de l'Hôtel des Postes.
15/04/1968	Début de l'Entrepôt D8.
01/06/1968	Début du bâtiment des petits B.O.F.
26/12/1968	Début du transfert de la SEMMARIS à la tour.
28/02/1969	Fin du marché des fleurs coupées aux Halles Centrales de Paris.
01/03/1969 — 03/03/1969	Fin du marché des B.O.F. aux Halles Centrales de Paris.
01/03/1969	Fin du marché des fruits et légumes aux Halles Centrales de Paris.
02/03/1969	Fin du marché des huitres aux Halles Centrales de Paris.
03/03/1969 — 04/03/1969	Début des transactions sur le MIN de Rungis.

Le site du marché ne pose pas de difficultés de construction majeures hormis les deux aqueducs de la Vanne et du Loing qui traversent le terrain<sup>168</sup>. Les aqueducs contribuent à l'alimentation en eau de la capitale depuis des sources situées en Bourgogne. La ville de Paris refuse catégoriquement tout déplacement ou toute modification du parcours de l'aqueduc. De plus, la ville refuse toute construction qui intégrerait l'aqueduc en pierre au marché. Il est hors de question de toucher à l'une des principales sources en eaux de la capitale. Pour les services techniques de la ville de Paris, les risques de pollutions et d'accidents sont trop importants et une interruption partielle de l'alimentation en eau de la capitale ou une eau polluée aurait des conséquences économiques et sociales graves. Libert Bou prend alors la décision d'intégrer le déplacement des aqueducs dans le programme de construction du marché, ce que finit par accepter la ville de Paris. Les exigences des services techniques de la capitale sont nombreuses. Les deux tuyaux devront avoir un diamètre respectif de 2,50 et 2,10 mètres. Ils devront être construits dans une chape de béton et d'acier puis être enterrés à 30 mètres de profondeur. Enfin, toute la zone située sur le parcours des deux tuyaux devra être déclarée zone interdite à la construction malgré toutes les précautions citées ci-dessus. Les ingénieurs parisiens craignent une pollution due à l'activité du futur marché malgré la profondeur de l'ouvrage et l'utilisation du béton et de l'acier<sup>169</sup>. Cette opération grèvera le budget de construction du MIN de Rungis

<sup>168</sup> Annexe 15 – Plan des servitudes du site de Rungis

<sup>169</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
KRZYŻANOWSKI Florian

d'environ 18 millions de francs (NF) et fera apparaître le long de l'autoroute reliant Orly à l'A6, une bande verte toujours visible<sup>170</sup>.

Si la construction de Rungis débuta officiellement le 13 novembre 1962, il faut attendre le 11 février 1964 pour que soit entrepris le terrassement des terrains qui marque le début de la construction des installations propre au marché. Dès lors, le plus grand marché de produit frais en gros du monde va sortir de terre petit à petit et il devient inconcevable pour Libert Bou et son équipe ainsi que pour l'État de revenir sur le projet de construction du MIN de Rungis et d'y transférer les Halles de Paris. Seuls les usagers des Halles semblent toujours sceptiques et ne croient toujours pas au transfert des Halles. Si la déviation des aqueducs de la Vanne et du Loing représentait déjà un chantier important, le problème du ruissellement des eaux de pluie va entraîner la construction d'infrastructures titanesques. En effet, aplanir puis bétonner un terrain de plus de 200 hectares c'est modifier l'écoulement naturel des eaux de pluie vers la Seine. Les ingénieurs du service des Ponts et Chaussées craignent qu'en cas de très fortes précipitations ou d'épisode pluvieux exceptionnel, le site de Rungis ne se transforme en un gigantesque bassin de rétention et que l'eau, ne pouvant plus être absorbée par la terre, inonde le marché et empêche toute activité. Ils préconisent et obtiennent la construction d'un collecteur d'eau d'une taille remarquable. Le tuyau qui se déverse dans la Seine vers Choisy-le-Roi, mesure plus de cinq mètres de diamètre et est enterré à plus de 60 mètres de profondeur. Le tout sur une longueur de plusieurs kilomètres, Rungis étant situé à environ cinq kilomètres de la Seine. Jean-Claude Goudeau cite le chiffre de « *100 millions de francs lourds*<sup>171</sup> », pour la construction de ce collecteur de pluie. Cet ouvrage va demander plus de deux ans de travaux et va permettre aux communes situées aux alentours de bénéficier du système du tout à l'égout.

Les travaux préparatoires (achat des terrains, terrassement, aqueducs, lignes à haute tension...) durent presque deux ans. Il faut attendre le 20 octobre 1965 pour que le premier pavillon de vente, celui de la marée, commence à prendre forme. Le Marché d'Intérêt National de Rungis nécessitera encore 4 ans et demi de travaux avant de pouvoir ouvrir ses portes. La construction a été confiée au cabinet d'architecture Philippe et Colboc. Henri Colboc fut diplômé de l'Institut d'urbanisme de Paris. Il a reçu le second prix de Rome d'architecture en 1944, comme Victor Baltard qui fut à l'origine des pavillons du marché des Halles. La construction du marché de Rungis est souvent surnommée « le chantier du siècle ». Les chiffres de sa réalisation peuvent donner cette impression. Pour ériger les bâtiments, il a fallu déplacer plusieurs millions de mètres cubes de terre afin que le terrain soit plat sur l'ensemble du site.

---

<sup>170</sup> CAC 1991 0020 - 04, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Réunion du Comité Permanent d'Études des Marchés d'Intérêt National et de Réforme de la Distribution des Produits Agricoles Alimentaires, 27/11/1964

<sup>171</sup> Le franc lourd est une autre dénomination du nouveau franc.

KRZYŻANOWSKI Florian

Rungis a nécessité un million de mètres cubes de sable, 375 000 tonnes de béton, 30 000 tonnes d'aciers et des centaines de milliers de tonnes d'autres matériaux. 120 entreprises regroupant plus de 2000 personnes ont permis la construction de 70 kilomètres de canalisations, 170 kilomètres de câbles électriques et plusieurs kilomètres d'infrastructures routières<sup>172</sup>.

Pour que ce chantier se concrétise et qu'il ne soit pas paralysé par les retards, les ingénieurs s'appuient sur une technique de planification américaine qui fait son apparition à la fin des années 1950, la méthode P.E.R.T. pour « *Program Evaluation and Review Technique* ». Cette technique de planification, utilisée par l'armée américaine pendant les recherches et la construction des missiles Polaris, permet de tenir les délais de construction. Chaque tâche est recensée et les opérations précédentes dont elle dépend sont indiquées. De plus, une date de fin dite date « au plus tard » ou encore « date critique », est attribuée à chacune des opérations. Par exemple, le terrassement doit impérativement être terminé à une date précise, car dans le cas contraire ce n'est pas seulement la construction des bâtiments qui est impactée, mais l'ensemble du projet qui risque de subir un retard conséquent. Or qui dit retard de construction, dit dérapage financier, mais aussi risque d'abandon du projet. Cela explique, en partie, le surnom de Libert Bou, « Rungis Khan ». Le planning P.E.R.T. oblige ceux qui sont à la tête du projet de marché, à forcer la vente des terrains, à mettre en marche les bulldozers dès qu'une vente est conclue, à obliger les administrations à se décider en cas de désaccord... Tant que la date critique d'une opération n'est pas atteinte, la négociation et les retards restent possibles. Mais une fois cette limite proche ou atteinte, il faut agir sous peine de compromettre la réalisation du Marché d'Intérêt National de Rungis. Ce qui hante les « hommes de Rungis » et l'État, c'est que le chantier du marché de Rungis reproduise le modèle de la reconstruction des abattoirs de La Villette dont la modernisation fut décidée avant 1960 et qui n'est toujours pas terminé 10 ans après.

---

<sup>172</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
KRZYZANOWSKI Florian

## **B. Les infrastructures**

### **1. Les bâtiments**

Le marché de Rungis a été conçu pour assurer la totalité du ravitaillement de la région parisienne, à l'horizon 1990, en fruits et légumes, poissons et crustacés et produits laitiers. Deux hypothèses basées sur la démographie ont été retenues. La fourchette basse prévoit une population de 11 millions d'habitants en 1990 et la fourchette haute prévoit une population de 14 millions d'habitants en 1990. Compte tenu de ces prévisions et du développement des circuits hors marchés, le tonnage annuel du MIN de Rungis en 1990 s'établirait entre 1,2 million de tonnes pour l'hypothèse la plus pessimiste et 2,3 millions de tonnes pour l'hypothèse la plus optimiste<sup>173</sup>. De plus, il est prévu que le MIN de Rungis réexpédie une partie des denrées alimentaires vers la province et vers l'étranger. La conception du marché a été réalisée sur la base d'un tonnage moyen de 8000 tonnes par jour pouvant monter jusqu'à 12 000 tonnes en cas de forte affluence. Cela équivaut au double du tonnage journalier moyen des Halles Centrales. Selon l'étude de la Société d'Études Techniques et Économiques (S.E.T.E.C.)<sup>174</sup> de septembre 1959, le site doit pouvoir accueillir quotidiennement 12 trains de 50 wagons et 1200 camions. Lors d'un jour de pointe, le marché doit être à même de recevoir dans son enceinte 18 trains de 50 wagons et 1800 camions. Les trains devant arriver entre 21H00 et 1H00 du matin, il y aura donc un train de 50 wagons toutes les 13 minutes environ. L'arrivée des camions aura lieu entre minuit et 3H00 du matin soit un camion toutes les 6 secondes. Les autorités ont donc fixé des objectifs ambitieux aux gestionnaires et aux usagers du marché. Il est donc nécessaire de construire des bâtiments pouvant absorber une telle quantité de flux de marchandise.

Le marché des fruits et légumes<sup>175</sup> est composé de 11 bâtiments de grossistes dont 5 bâtiments d'une longueur de 192 mètres, 2 d'une longueur de 168 mètres et 4 d'une longueur de 180 mètres<sup>176</sup>. Il faut aussi rajouter un bâtiment de vente banalisé et un bâtiment réservé au Carreau des producteurs. Les bâtiments de vente des grossistes sont de vastes halls, ressemblant à des entrepôts. Les magasins des grossistes sont répartis de chaque côté de l'allée centrale des

---

<sup>173</sup> CAC 1983 0358 - 01, ministère de l'Agriculture - Procès-Verbal de la 3<sup>e</sup> séance du Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 08/11/1965

CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Note de présentation du rapport de synthèse des études de la Société Civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région Parisienne, 08/11/1965

<sup>174</sup> CAC 1991 0020 - 13, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Étude de la SETEC pour le Comité Permanent d'études des Marchés d'Intérêt National à propos du marché-gare de Rungis (Étude n° 2), septembre 1959

<sup>175</sup> Annexe 18 - Photographie de l'intérieur d'un pavillon du MIN de Rungis (1/2)

Annexe 19 - Photographie de l'intérieur d'un pavillon du MIN de Rungis (2/2)

<sup>176</sup> CAC 1983 0358 - 01, ministère de l'Agriculture - Rapport général du Conseil Supérieur du Génie Rural et de l'Hydraulique Agricole à propos du Marché d'Intérêt National de Rungis, 01/06/65

KRZYŻANOWSKI Florian

11 bâtiments afin qu'ils soient accolés au quai de déchargement des produits facilitant ainsi le transfert de la marchandise du vendeur à l'acheteur. Les cellules de vente sont modulables permettant ainsi d'obtenir des espaces d'une largeur comprise entre 6 et 66 mètres<sup>177</sup>. La surface de vente de ces 11 bâtiments est de 74 000 m<sup>2</sup>, à laquelle il faut rajouter 28 800 m<sup>2</sup> de sous-sol et autant de bureau<sup>178</sup>. Ce qui fait au total 130 000 m<sup>2</sup>. Du fait de la place disponible, le gouvernement envisage l'arrivée sur le marché de 400 entreprises de fruits et légumes soit 50 % de moins qu'aux Halles Centrales. L'attribution des cases s'est faite par tirage au sort entre les grossistes ayant les mêmes besoins. Le bâtiment dit « quai banalisé », d'une surface de 6 300 m<sup>2</sup> à la forme d'un H bordé par des quais de déchargement pour les trains et les camions. La barre centrale du « H » doit comporter un bâtiment de 2 étages servant de salles d'expositions et de salles de ventes aux enchères. Les bureaux représentent une superficie de 3 000 m<sup>2</sup>. Le « Carreau des producteurs », d'une étendue de 26 600 m<sup>2</sup>, doit servir aux grossistes n'ayant pas une activité suffisante pour s'installer dans les magasins. Des quais routiers de déchargement et des quais de débord pour le chemin de fer sont prévus. Le marché des fruits et légumes est conçu pour accueillir, en plus des bâtiments de vente, sept entrepôts d'une surface totale de 37 400 m<sup>2</sup>, et un entrepôt frigorifique mesurant 18 700 m<sup>2</sup>. La construction d'une murisserie de banane fait aussi partie du projet de la SEMMARIS.

Le marché des produits de la mer<sup>179</sup> comprend un pavillon pour la vente des poissons et des crustacés, d'une dimension de 9 900 m<sup>2</sup>, ainsi que deux pavillons, d'une superficie totale de 3 350 m<sup>2</sup>, destinés à la vente des huitres. Le pavillon des poissons et crustacés est composé de 31 magasins, situés sur les côtés du bâtiment, d'une surface individuelle d'environ 45 m<sup>2</sup> possédant une aire d'exposition d'une taille équivalente ainsi que de 55 emplacements de vente, situé sur un carreau des producteurs dont les dimensions varient entre 43 m<sup>2</sup> et 99 m<sup>2</sup>. Ces emplacements n'ont pas été répartis par un tirage au sort, mais par une décision de la SEMMARIS en fonction de l'importance de l'entreprise, en commençant par celles ayant le tonnage le plus important. Au-dessus de chaque magasin, deux étages de bureaux, soit 4 700 m<sup>2</sup>, sont aménageables. Les sous-sols, d'une étendue de 8 650 m<sup>2</sup>, comportent des cases de stockages privés, mais aussi un réfrigérateur et un vivier collectif. Les bâtiments des huitres sont de simples entrepôts où les 22 magasins de vente sont répartis de chaque côté. Le transfert de l'ensemble des grossistes du secteur de la marée actuellement aux Halles est prévu.

---

<sup>177</sup> CAC 1983 0358 - 01, ministère de l'Agriculture - Rapport d'activité au Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 14/10/1968

<sup>178</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Note de présentation du rapport de synthèse des études de la Société Civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région Parisienne, 08/11/1965

<sup>179</sup> Annexe 20 – Photographie de l'intérieur du pavillon de la marée  
KRZYZANOWSKI Florian

Le marché des B.O.F. est formé par 5 bâtiments représentant une surface de vente de 30 600 m<sup>2</sup> environ. Les magasins se situent sur les côtés des pavillons et comportent 21 600 m<sup>2</sup> de bureaux à l'étage. Les sous-sols, permettant de conserver les produits, s'étendent sur 27 540 m<sup>2</sup>. La largeur des magasins est comprise entre 6 à 45 mètres. La répartition des grossistes s'est aussi réalisée par un tirage au sort. À l'origine, chaque bâtiment devait avoir une capacité de 40 magasins. Il devait donc y avoir au total environ 200 grossistes en B.O.F. sur le MIN soit l'ensemble des professionnels se trouvant sous les pavillons des Halles ainsi que 25 % de ceux du périmètre. Une prévision quelque peu optimiste de la part de la SEMMARIS, car en octobre 1968, environ 110 grossistes sont prévus sur le marché de Rungis.

À ces trois secteurs, il faut ajouter celui des fleurs à propos duquel très peu d'informations sont disponibles. Il semble qu'il soit composé, au moment de l'ouverture du marché, de 4 ou 5 bâtiments. Toutes les surfaces de vente décrites ci-dessus ont été imaginées à partir des demandes des grossistes, après une enquête réalisée auprès des professionnels des Halles de Paris<sup>180</sup>. Longtemps, la SEMMARIS et la Société Civile pour l'Implantation du MIN de la région Parisienne se sont demandé si les bâtiments du marché devaient prendre la forme de halles telles qu'elles existaient sur le marché parisien ou de bâtiments linéaires à forme d'entrepôts. C'est la dernière option qui a été retenue pour plusieurs raisons. Tout d'abord, un marché de ce type facilite les opérations d'approvisionnements et de désapprovisionnements. Par ailleurs, un entrepôt est moins coûteux à construire qu'une halle et son aménagement peut être modifié sans trop de frais. Le principe d'une allée marchande couverte et bordée de carreaux d'exposition, prolongeant les magasins, a été retenu pour créer une ambiance de marché. En outre, la SEMMARIS précise que cela permet : « *d'allier [...] l'idée de présentation de "masse attractive" permettant d'embrasser d'un coup d'œil l'aspect général du marché au souci légitime qu'éprouvent les professionnels d'avoir des magasins indépendants* »<sup>181</sup>.

Un bâtiment appelé « Centre Administratif » est prévu dans l'enceinte du MIN<sup>182</sup>. Son rôle est d'héberger les bureaux de la SEMMARIS, les bureaux des organisations professionnelles, mais aussi les PTT<sup>183</sup>, plusieurs agences bancaires, un service des douanes, un centre médico-social, une salle de conférence et une cantine. Le Centre Administratif à la forme d'une tour de 14 étages, d'un second bâtiment de 4 étages ainsi que de plusieurs locaux de pleins pieds. 1 350 m<sup>2</sup>

---

<sup>180</sup> CAC 1977 0145 - 05, ministère de l'Intérieur - Modèle de questionnaire pour l'enquête auprès des vendeurs en gros et en demi-gros de Paris et de l'agglomération parisienne, Société Civile pour l'Implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région parisienne, 1961

<sup>181</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Note de présentation du rapport de synthèse des études de la Société Civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région Parisienne, 08/11/1965

<sup>182</sup> Annexe 21 – Plan du centre administratif du MIN de Rungis

<sup>183</sup> PTT : Postes, Télégraphes et Téléphones. Administration d'État, les PTT ont été scindées en deux entreprises distinctes, La Poste et France Télécom, à la fin des années 1980.

de bureau seront réservés aux professionnels et 2 200 m<sup>2</sup> aux différentes administrations. Des restaurants, des snacks et des cafés-bars, sont prévus sur l'ensemble du site.

Pour accueillir tous les usagers du marché, la SEMMARIS souhaite transformer l'ensemble de la surface disponible en périphérie des bâtiments, en places de stationnement. 7 000 places de parkings, à destination des acheteurs, vont être bâties. Les vendeurs disposeront eux de places à proximité immédiates des bâtiments de vente. Ces places seront au nombre de 1900 environ.

Le raccordement du marché au rail se fait par une voie spécialement créée pour le MIN. Depuis la gare de Juvisy, la ligne prend la direction de Villeneuve-le-Roi au nord. Elle emprunte un tunnel qui passe sous la ville pour ressortir sur l'ancien domaine gazier d'Orly où elle décrit une boucle. Elle longe la ligne Valenton - Massy-Palaiseau, dans le sens est-ouest. Elle passe sous la RN 186 et la N7 puis entre dans le marché par le sud-est. Le faisceau d'attente s'étend sur une surface de dix hectares. Il comporte 5 voies de 600 mètres et 3 voies de 800 mètres. Le faisceau de débords est réparti sur une surface de 40 hectares. Il est constitué par 18 voies de 600 mètres de longueurs<sup>184</sup>. La nouvelle portion de chemin de fer à construire est de 6,5 km environ.

Le site est relié à la RN 186 au sud. Cette route permet de rejoindre Versailles à l'ouest et Créteil à l'est. La RN 186 permet également de relier le marché de Rungis avec le sud-ouest de la France par l'intermédiaire de la RN 20. L'autoroute A6, dite autoroute du Sud, se situe à l'ouest du marché. Cette connexion permet aux usagers du MIN de rejoindre les portes de Paris en quelques minutes. L'A6 permet également de prendre la direction de Lyon et du sud de la France. Il ne faut pas oublier la RN 7 qui permet aux usagers de prendre la direction du sud-est du pays. Le raccordement du MIN à la RN 186, RN 7 et autoroute A6 se fait grâce à de multiples bretelles et raccordements. Le marché étant clos, toutes les entrées du MIN ont un péage, afin de contrôler l'accès au marché<sup>185</sup>. Ces points d'entrées et de sorties<sup>186</sup> sont stratégiquement répartis autour du MIN afin de faciliter la circulation dans le marché, mais aussi pour permettre aux usagers de rejoindre rapidement les grands axes routiers, une fois les ventes terminées. Les bretelles d'accès et les voies de circulations intérieures ont été conçues, selon la SEMMARIS, pour absorber 800 véhicules d'approvisionnement, 500 véhicules de producteurs, 10 000

---

<sup>184</sup> CAC 1991 0020 - 13, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Étude de la SETEC pour le Comité Permanent d'études des Marchés d'Intérêt National à propos du marché-gare de Rungis (Étude n° 2), septembre 1959

<sup>185</sup> Annexe 22 – Photographie du péage à l'entrée du MIN

<sup>186</sup> Annexe 24 – Entrées du MIN

Annexe 25 – Sorties du MIN

KRZYZANOWSKI Florian

véhicules d'acheteurs, 3 000 véhicules appartenant au personnel des entreprises du marché, 300 autocars et enfin 400 taxis<sup>187</sup>.

Le coût du projet de construction de l'ensemble du MIN de Rungis fut évalué à 373,2 millions de francs (NF) en octobre 1961. Mais les études successives ont fait augmenter le coût du futur marché. La somme a été réévaluée à 423 millions de francs (NF) en avril 1964 puis à 544 millions de francs (NF) en janvier 1965 soit une augmentation du budget de 45 % en l'espace de 4 ans. Malgré une volonté de lutter contre la dérive des frais liés à la construction, le gouvernement, les collectivités locales et la SEMMARIS doivent sans cesse recourir à de nouveaux crédits. Afin d'éviter tout dérapage financier, l'envergure du projet du MIN a été réduite. Par exemple, le carreau des producteurs de fruits et légumes devait initialement comporter 18 auvents et non 12.

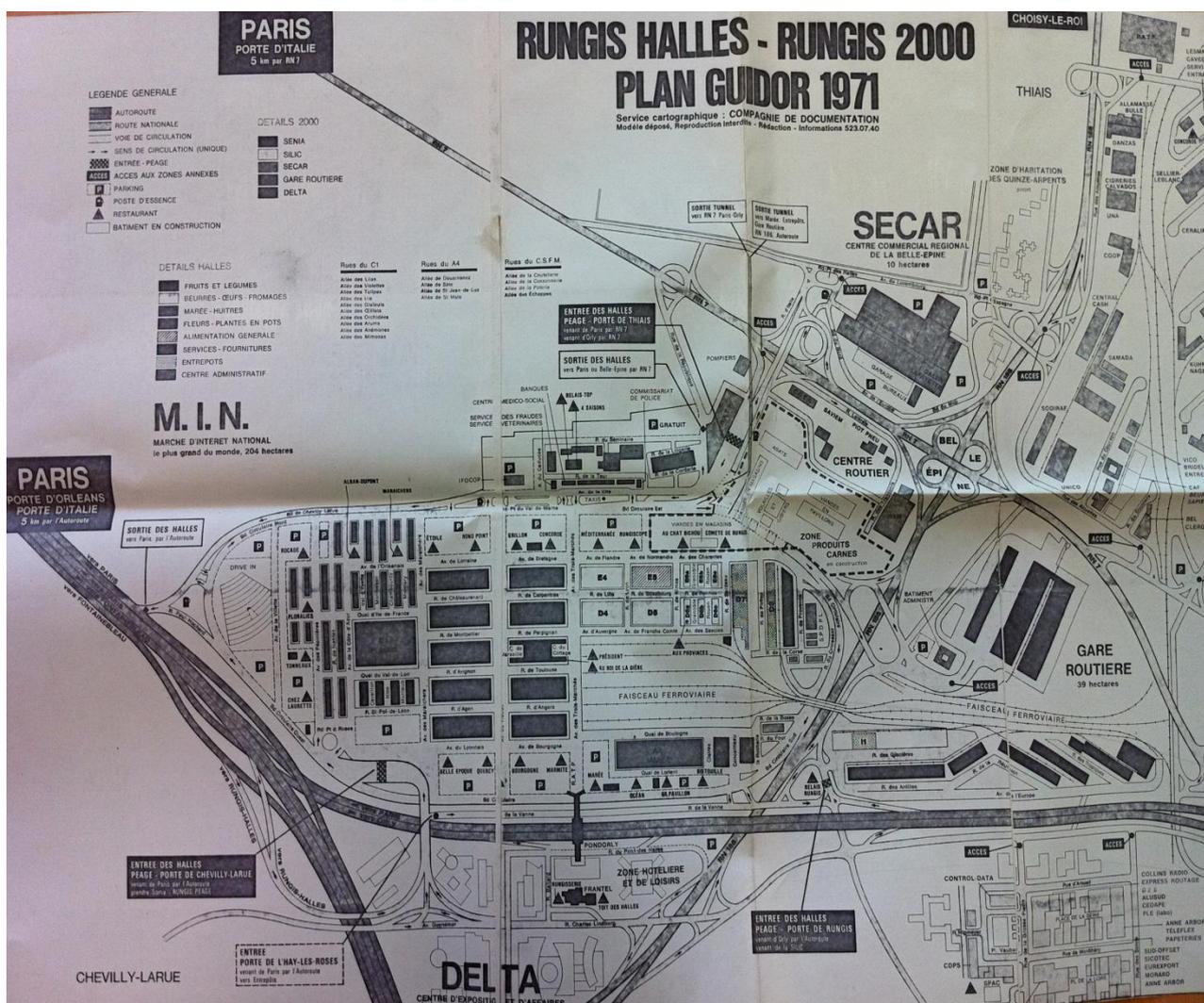


Figure 16 – Plan du Marché d'Intérêt National de Rungis<sup>188</sup>

<sup>187</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Note de présentation du rapport de synthèse des études de la Société Civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National dans la région Parisienne, 08/11/1965  
KRZYŻANOWSKI Florian

## 2. Les annexes du marché

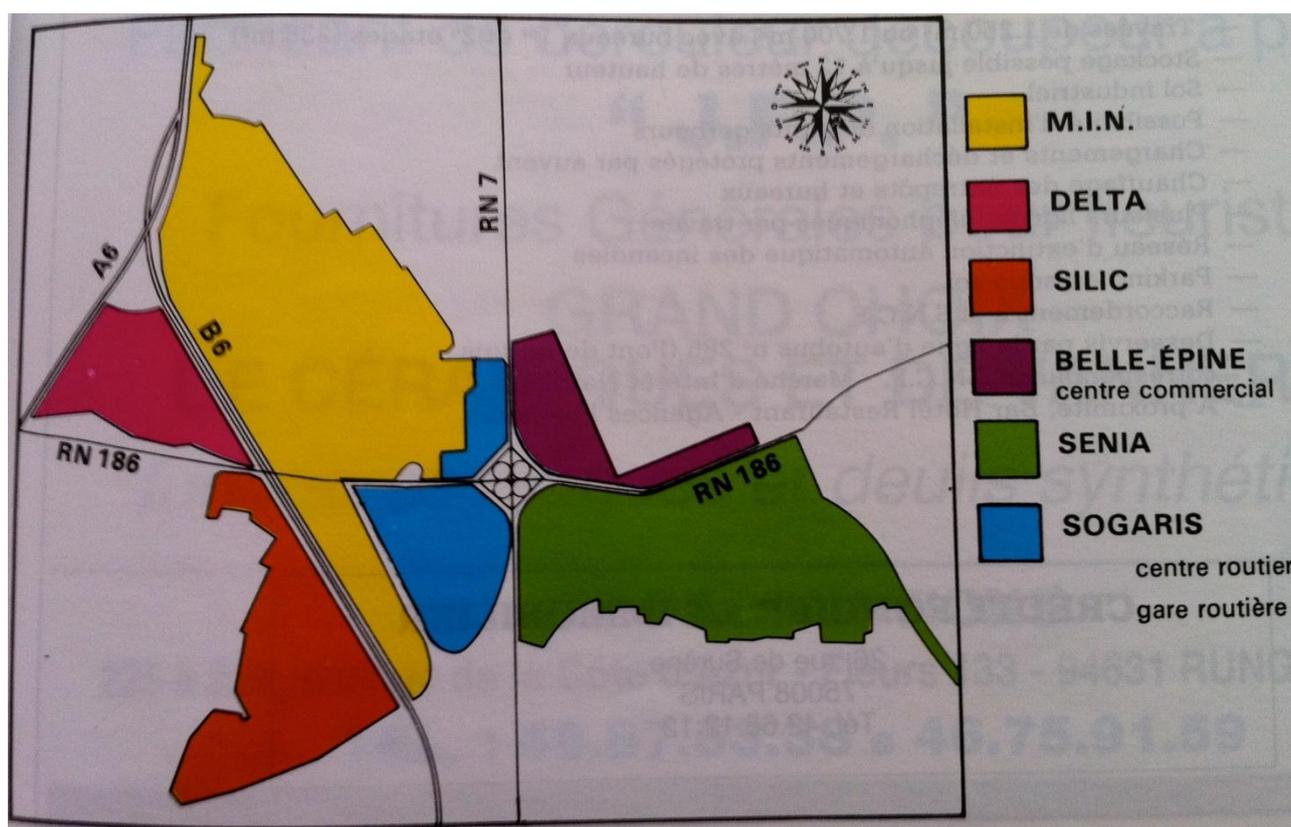


Figure 17 – Plan du MIN et de ses zones annexes<sup>189</sup>

Le Marché d'Intérêt National de Rungis est plus qu'un simple marché de gros de produits alimentaires. Il regroupe de nombreuses installations annexes dédiées à la consommation et à l'industrie alimentaire<sup>190</sup>. Ces autres parties du complexe de Rungis<sup>191</sup> sont pour la plupart placées sous l'autorité de la Société d'Économie Mixte d'Aménagement et de Gestion des Annexes du Marché d'Intérêt National de Rungis (SAGAMIRIS)<sup>192</sup>.

– La gare routière est gérée par la Société de la Gare Routière de Rungis (SOGARIS), une société privée autonome. Elle n'a pas pour vocation le traitement des denrées périssables, mais leur acheminement. Elle est présentée par la SEMMARIS comme étant un instrument de travail pour les transporteurs routiers. Elle permet le groupage et le dégroupage des marchandises de

<sup>188</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture - Plan GUIDOR 1971

<sup>189</sup> Archives du Val-de-Marne

<sup>190</sup> CAC 1997 0485 - 49, ministère de l'Agriculture – Le Marché d'Intérêt National de Paris-Rungis présenté par le Service d'Action Commerciale de la SEMMARIS, 11/12/1970

<sup>191</sup> Annexe 26 – Plan du MIN et de ses annexes

<sup>192</sup> Décret n° 65-325 du 27/04/1965 modifiant et complétant le décret n° 62-795 du 13/07/1962 relatif à la création dans la région parisienne d'un Marché d'Intérêt National et portant règlement d'administration publique pour le transfert des Halles centrales sur ce marché des transactions portant sur les produits qui y seront vendus.

KRZYŻANOWSKI Florian

toutes sortes et pas uniquement alimentaire. Elle peut également servir d'espace de stockage en attendant la réexpédition des marchandises. Enfin, la gare routière est utile pour transférer les marchandises d'un camion vers plusieurs camionnettes pour effectuer les livraisons prévues dans l'agglomération. Le centre routier vient en complément de la gare routière pour assurer un soutien technique aux transporteurs. En 1989, sa taille est estimée à 39 hectares<sup>193</sup>. Elle est utilisée par 84 entreprises.

– Le centre de service et fournitures du Marché regroupe l'ensemble des commerces et des services destinés aux grossistes et à leur clientèle.

– Le Secteur des Entrepôts et des Industries Alimentaires (SENIA) est un secteur d'entrepôts servant à développer l'activité des entreprises alimentaires. Il ne concerne pas uniquement celles qui sont installées sur le MIN. La zone SENIA vient en complément du MIN afin de réaliser à Rungis « *un quartier de l'alimentation* ». Au sein du SENIA sont regroupés des commerçants, des industriels, des centrales d'achats, des chaînes de la grande distribution... Le SENIA a une superficie, en 1989, de 115 hectares permettant le développement économique de 118 entreprises.

– Le parc de loisirs et d'attractions, également appelé zone DELTA, est situé en face du pavillon de la marée. Il est séparé du MIN par la branche d'Orly de l'autoroute A6. Un pont-restaurant relie les deux entités. Dans cette zone se trouvent des hôtels, des restaurants, des centres d'expositions...

– La zone SILIC, acronyme de « Société Immobilière pour l'Industrie et le Commerce », est un quartier d'affaires. Il permet aux entreprises ayant une activité sur le MIN de bénéficier de bureaux. Le SILIC permet également aux entreprises qui n'ont pas d'installations physiques sur le MIN de commercer avec les industries alimentaires, les commerces, les grossistes... Selon des données publiées en 1989, soit 20 ans après l'ouverture du MIN, la zone SILIC s'étend sur 66 hectares et regroupe les bureaux et les entrepôts de 227 entreprises.

---

<sup>193</sup> CAC 2007 0451 - 06, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Fiches descriptives sur le MIN de Rungis réalisées à l'occasion du 20e anniversaire du Marché d'Intérêt National, 1989  
KRZYŻANOWSKI Florian

– Le centre commercial régional de la Belle-Epine a été construit sur le modèle des centres commerciaux américains (les « malls »)<sup>194</sup>. La Société Civile pour l'implantation du MIN de la région Parisienne a chargé la Société d'Étude et de Gestion des Centres d'Équipement (SEGECE), filiale de la Compagnie Bancaire, de réaliser les études nécessaires à l'implantation d'un centre commercial à envergure régionale<sup>195</sup>. Ce complexe doit être pleinement intégré au transfert des Halles à Rungis prouvant ainsi la volonté de la SEMMARIS de faire de Rungis bien plus qu'un simple marché. La SEGECE a donc entrepris des enquêtes sur le développement des projets commerciaux de la région, la construction de zones résidentielles à proximité, la démographie de la zone entourant le futur centre commercial afin de savoir si cette construction était justifiée ou non :

*« L'orientation de la mission de la SEGECE est donnée par la Convention [avec la Société Civile pour l'implantation du MIN de la région Parisienne] et par l'esprit qui préside au transfert des Halles hors de la capitale. Il s'agit, en effet, dans le cadre de cette opération, de répondre aux besoins de consommation de la population de l'agglomération parisienne qui s'est accrue de 9,5 % de 1954 à 1962, tout en s'efforçant de résoudre, tout au moins partiellement, les problèmes posés par la circulation dans Paris. Dans le même ordre d'idées, mais au niveau de la distribution au stade de détail, on recherchera si le site de Rungis permet de trouver une solution aux problèmes que posent aux ménages du sud du District la faiblesse de l'équipement commercial de ce secteur, les déplacements vers Paris et les embarras de trafic qui en résultent. Toute solution devra éviter que, de son fait, ne soit créée une quelconque surcharge dans les pointes de la circulation routière. Le problème ainsi posé consiste, en définitive, à déterminer quel pourra être le rôle des zones commerciales annexes du Marché d'Intérêt National [...]. Ce rôle se limitera-t-il essentiellement à la desserte au stade du détail de la population résidant aux abords immédiats ? Ou bien, faut-il envisager l'utilisation de l'infrastructure mise en place pour approvisionner, outre cette première clientèle, les ménages résidant dans la zone sud du District, et les usagers du réseau routier qui drainent la région ? »*

Le centre commercial est situé à l'est du MIN, sur les terrains ayant appartenu à la famille Panhard, entre le cimetière parisien de Thiais à l'est, la RN 186 au sud et la RN 7 à l'ouest et au nord. Le centre commercial régional de la Belle-Epine a d'abord une vocation locale. Il doit permettre de fournir une population comprise entre 30 000 et 150 000 habitants, située dans un rayon d'un kilomètre pour ceux qui se déplacent à pied, dans un rayon de quatre kilomètres pour ceux utilisant les transports en commun et dans un rayon où le temps de trajet

---

<sup>194</sup> CAC 1977 0320 – 06, ministère de l'Intérieur - Documents sur le centre commercial régional de Belle-Épine, SECAR SEGECE (date inconnue)

<sup>195</sup> CAC 1977 0241 - 35, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Étude des Centres commerciaux de détail, SEGECE, juin 1964

KRZYŻANOWSKI Florian

en voiture est inférieur à 15 minutes. 150 commerces de diverses natures sont prévus. Il faut ajouter à ce chiffre des commerces spécialisés dans l'habillement, des commerces spécialisés dans l'ameublement (Lévitane), plusieurs supermarchés (Monoprix) et des magasins populaires comme, Les Galeries Lafayette et le Bazar de l'Hôtel de Ville (BHV)<sup>196</sup>. Le centre commercial doit aussi avoir une vocation culturelle. C'est pourquoi 3 cinémas sont prévus à Belle-Épine. Le centre commercial Belle-Épine a une envergure régionale. Il est prévu pour être le point d'attraction d'une population située à plus de 35 min en voiture du centre de Paris. Il s'agit d'éviter que cette population se rende dans le centre Paris pour effectuer ses achats de détails. Le centre commercial de la Belle-Épine participe ainsi à l'effort de décongestionnement de la capitale et s'inscrit pleinement dans les objectifs du MIN. Sa dimension considérable se retrouve également dans le nombre de places de stationnement disponible autour du centre. Une fois ouvert, il sera possible de garer 5000 véhicules. De plus, il bénéficie des aménagements routiers construits pour le MIN, ce qui permet de rejoindre facilement Paris. Il est accolé à l'autoroute A6 (branche d'Orly), la RN 7 et la RN 186 pour rejoindre la banlieue sud, la porte d'Italie, la porte d'Orléans, Versailles ou Créteil.



Figure 18 – Le Centre Commercial Régional de la Belle-Épine<sup>197</sup>

<sup>196</sup> CAC 1977 0320 – 06, ministère de l'Intérieur - Documents sur le centre commercial régional de Belle-Épine, SECAR SEGECE (date inconnue)

<sup>197</sup> CAC 1977 0320 – 06, ministère de l'Intérieur - Documents sur le centre commercial régional de Belle-Épine, SECAR SEGECE (date inconnue)

## II. Le plus grand marché de gros au monde

### A. Le transfert des Halles vers Rungis

#### 1. Une opération militaire

Le transfert physique du marché, c'est-à-dire le déplacement des commerçants, des produits en stock, du matériel, des administrations, fut à l'image de l'ensemble du projet du marché Rungis, titanesque. Il fut possible grâce à la collaboration d'entités nombreuses et diverses : le ministère de l'Intérieur, les syndicats de grossistes, les syndicats de transporteurs, la SNCF, la RATP, la SEMMARIS...

Le choix de la date a été décidé après de longues réunions entre tous les acteurs. La SEMMARIS a souhaité ouvrir le MIN de Rungis à la période la plus propice au transport des grossistes et des marchandises, afin d'éviter que l'approvisionnement alimentaire de la région parisienne soit trop impacté par ce déménagement historique. Le choix de cette date était soumis à de nombreuses contraintes. Dans un document interne daté du 19 septembre 1968, la SEMMARIS recensa les impératifs préalables à toute ouverture du site<sup>198</sup>.

Tout d'abord, pour que les acteurs du marché puissent travailler correctement, il était impératif que les travaux de base soient achevés, mais également que les aménagements intérieurs et les équipements des locaux aient été réalisés. Cependant, les mouvements sociaux de mai et juin 1968 vont considérablement retarder la fin du chantier et donc repousser la date d'ouverture du Marché d'Intérêt National de Rungis. Toute l'économie française est alors paralysée par les grèves. De plus, la période des congés d'été est peu propice à la relance de l'activité économique, car de nombreuses entreprises ferment leurs portes pendant les premières semaines d'août. La SEMMARIS s'inquiète de ce retard :

*« La conjonction des évènements du mois de mai dernier et de la période des congés annuels a eu des conséquences particulièrement critiques sur le planning des travaux du marché de Rungis. La mise en place de certains aménagements subit un retard de 3 mois. Il en résulte que certains travaux qui devraient être exécutés avant les intempéries vont se situer dans une période d'hiver ce qui allongera encore les délais. Par conséquent, le retard qui pourra d'une manière générale être limité à deux mois, par rapport à l'échéance primitive du 15 novembre*

---

<sup>198</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Note relative à la date d'ouverture du marché de Rungis, SEMMARIS, 19/09/1968  
KRZYZANOWSKI Florian

*1968, pourra atteindre pour certains aménagements une durée pouvant aller jusqu'à trois voire quatre mois ».*

Si les bâtiments sont presque tous terminés ou sur le point de l'être, les événements du printemps 1968 vont retarder l'aménagement intérieur des bâtiments. Par conséquent, les grossistes ne pourront pas s'installer sur le marché avant le 15 janvier 1969 sous réserve que ces travaux d'aménagement commencent dès le 1<sup>er</sup> octobre 1968 et que les entreprises chargées de ces travaux puissent se fournir en matériaux et que la main-d'œuvre soit disponible en nombre suffisant.

Outre l'aménagement intérieur, il est également nécessaire que le marché de Rungis soit correctement raccordé au réseau routier et que les travaux d'aménagement des voies entourant le site soient bien avancés. La mise en Voie-Express de la RN 186 au début de l'année 1969 et l'amélioration de la RN 20 sont en cours, mais le retard pris sur ces deux chantiers n'est pas bloquant pour l'ouverture du marché, selon la SEMMARIS. De plus, le raccordement du marché avec l'autoroute A6 est déjà effectif ce qui est un élément indispensable pour le fonctionnement du MIN. Les infrastructures routières ne sont donc pas un frein à une ouverture du marché.

Le troisième critère indispensable pour que le déménagement se passe dans de bonnes conditions, c'est que le trafic du marché des Halles soit à un niveau relativement faible. En effet, il serait inconcevable de transférer plusieurs milliers de tonnes de produits, ainsi que plusieurs milliers d'usagers des Halles Centrales de Paris, en plein mois de décembre, au moment où l'activité des commerçants et des grossistes est la plus importante de l'année à cause de la période des fêtes. C'est pourquoi la SEMMARIS s'est employée à déterminer la période la plus creuse pour chaque secteur d'activité. Concernant les fruits et légumes, l'activité est stable entre les mois de janvier, février et mars. Le secteur des B.O.F. voit son activité augmenter progressivement entre les 3 premiers mois de l'année. À l'inverse, le secteur de la marée voit son tonnage baissé de 10 % chaque mois après les fêtes. Enfin, concernant les fleurs, l'arrivée du printemps provoque une hausse du tonnage des ventes du secteur. La SEMMARIS conclut son étude en remarquant que le trafic du marché ne fait pas apparaître de différences considérables entre les mois de janvier, février et mars. L'entreprise émet cependant l'idée qu'il serait plus judicieux d'ouvrir le marché à une période où les produits sont nombreux et variés afin d'attirer les acheteurs potentiels.

La SEMMARIS s'est également intéressée à l'influence du climat sur le choix de la date d'ouverture. Il est évident que le climat est de plus en plus doux au fur et à mesure que l'on se rapproche du mois de mars. Le climat est capital, car l'opération de transfert qui va précéder l'ouverture va entraîner le déplacement de milliers de véhicules. Si les routes et les voies d'accès risquent d'être enneigées ou verglacées, cela peut compliquer voir empêcher tout transfert des installations.

Avant toute opération de transfert, il est nécessaire que la majorité des problèmes juridiques et administratifs soit réglée. L'affectation des emplacements doit être terminée le plus rapidement possible, car tout retard dans la signature des concessions entraînera un retard dans l'aménagement intérieur des emplacements. À la mi-septembre 1968, la SEMMARIS note que les contrats de concession concernant le nettoyage, l'entretien du marché, le chauffage, la climatisation, la conservation par le froid, l'exploitation des kiosques, la gestion des installations sanitaires seront établis avant la fin de l'année 1968. Les administrations publiques (le service des douanes, le service vétérinaire, le service de la répression des fraudes, les services de police, les services des PTT et la SNCF) pourront être installées pour le 15 janvier 1969. Tous les autres services comme les banques, les restaurants, les bars et les services de manutention seront disponibles à cette date.

Si l'entreprise prévoit que le 15 janvier 1969 est une date raisonnable pour commencer à préparer les opérations de transfert, afin d'envisager une ouverture le 15 février, elle met un bémol à cette date, car cela suppose de commencer immédiatement les travaux d'aménagement intérieur. Elle préconise de repousser cette date d'une quinzaine de jours afin de ne pas risquer de tomber dans une période climatique difficile et de se donner une marge de sécurité. C'est ce qui va effectivement se passer. La date d'ouverture du MIN de Rungis fut définitivement fixée au 3 et 4 mars 1969. À plusieurs reprises, la SEMMARIS s'est interrogée sur la nécessité de repousser à nouveau cette date, notamment sous la pression de quelques corporations qui indiquait que l'aménagement intérieur des bâtiments n'étant pas terminé, il serait techniquement difficile de faire fonctionner correctement le MIN pendant les premiers jours de marché. La SEMMARIS s'est aussi interrogée sur la nécessité de repousser le transfert des Halles vers Rungis à cause de la visite officielle en France du président américain, Richard Nixon<sup>199</sup>. En effet, les dates de ce voyage coïncidaient avec les opérations de déménagement. L'escorte du président américain étant prioritaire, la circulation automobile aurait été difficile entre Orly et Paris. De plus, le transfert des stocks et du matériel en aurait été grandement affecté. Mais la SEMMARIS refusa

---

<sup>199</sup> GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Paris, J-C Lattès, 1977, 261p  
CAC 1991 0020 - 42, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Communication du président de la SEMMARIS sur le transfert, 18/02/1969  
US Department of State : Office of the Historian, 01/05/2013, <http://history.state.gov/>  
KRZYZANOWSKI Florian

toute demande de report au motif que certains grossistes étant prêts depuis un certain temps, l'acceptation de ce report aurait un effet psychologique désastreux.

L'opération aux allures d'opération militaire s'est déroulée entre le vendredi 28 février et le lundi 3 mars 1969. Deux arrêtés furent pris par le Préfet de Police de Paris<sup>200</sup>. Le premier<sup>201</sup> ordonne la fermeture des différents secteurs d'activité du marché des Halles Centrales de Paris. Le dernier marché au centre de la capitale s'est déroulé le 28 février 1969 pour les fleurs coupées, le 1<sup>er</sup> mars pour les B.O.F. et les fruits et légumes, et enfin le 2 mars pour le secteur des huitres. Dans les documents d'archives, je n'ai pas trouvé la mention de la date de fermeture du secteur de la marée, mais je suppose qu'il a eu lieu le 1<sup>er</sup> ou le 2 mars 1969 en même temps que le secteur des huitres. Cette mesure, à la fois symbolique et historique, d'arrêt des ventes aux Halles, fut prise, car les opérations de transferts nécessitaient un accès aisé au quartier des Halles. En effet, le quartier étant encombré les jours de marché, le désordre aurait été monumental si le transfert avait eu lieu pendant les horaires de vente. Le second arrêté fait suite à cet argumentaire<sup>202</sup>. Il restreint l'accès au quartier des Halles de Paris aux seuls véhicules utilitaires concernés par le déménagement.

Les itinéraires entre les Halles Centrales et Rungis ont été définis à l'avance par la Préfecture de Police et la SEMMARIS. L'accès au MIN de Rungis depuis le centre de Paris doit se faire uniquement par quatre itinéraires<sup>203</sup>. Le premier part de l'extrémité ouest du marché des Halles puis descend jusqu'à la Seine, emprunte le Pont au Change (situé entre le Châtelet et le Palais de Justice), le boulevard Saint-Michel, l'avenue Denfert-Rochereau et l'avenue du Général Leclerc pour finalement rejoindre la RN 20 à la porte d'Orléans. Le second itinéraire emprunte la rue de Rivoli puis traverse la Seine au niveau du pont Royal, longe le fleuve sur le quai Voltaire, rejoint le boulevard Raspail via la rue de Solferino puis il se recoupe avec le premier itinéraire au niveau de la place Denfert-Rochereau. Le troisième itinéraire part du plateau Beaubourg, où sont stationnés de nombreux véhicules d'usagers des Halles et qui sert de point de stockage pendant le transfert. Par la suite, les véhicules empruntent le pont Notre-Dame pour traverser l'île de la Cité et rejoindre la rue Saint-Jacques sur la rive gauche. Ils bifurquent sur le boulevard Saint-Germain pour atteindre la rue Monge où ils prennent la direction sud. En empruntant, l'avenue des Gobelins et l'avenue d'Italie, les usagers et les transporteurs peuvent facilement atteindre le boulevard périphérique puis l'Autoroute A6 ou la RN 7. Enfin, le dernier itinéraire est un itinéraire « bis », comme le second. Il a pour point de départ le plateau

---

<sup>200</sup> Des Halles de Paris... au marché de Rungis, *Liaison : bilan de l'année 1969*, janvier 1970, n° 165.

<sup>201</sup> Arrêtés de la Préfecture de Police en date du 21/02/1969 (intitulé inconnu)

<sup>202</sup> Intitulé et date de publication inconnus

<sup>203</sup> Annexe 27 – **Plan de circulation pour rejoindre le MIN depuis le quartier des Halles, lors des opérations de transfert du marché**

KRZYŻANOWSKI Florian

Beaubourg. Les futurs usagers de Rungis longent la Seine pour traverser le fleuve au Pont d'Austerlitz. Depuis le pont, ils descendent le boulevard de l'Hôpital pour rejoindre l'itinéraire n° 3 au niveau de la Place d'Italie. Les forces de l'ordre sont chargées de contrôler que les transporteurs et les usagers des Halles suivent bien les itinéraires prévus. L'obligation d'emprunter ces routes a été prise pour minimiser l'impact du transfert sur la circulation de la région parisienne. Ces itinéraires permettent d'entrer directement sur le marché, la RN 7 et l'Autoroute A6 étaient directement reliées au MIN de Rungis. Concernant les marchandises, ce ne sont pas moins de 3500 tonnes de produits alimentaires qu'il a fallu déplacer depuis les Halles Centrales vers Rungis en quelques heures<sup>204</sup>. Il faut imaginer des caravanes de camions et de voitures se déplaçant toutes en direction de Rungis. Cependant, la population parisienne effrayée par les risques de bouchons n'a pas circulé sur ces axes. Jean-Claude Goudeau écrit à ce sujet :

*« Les journalistes qui s'attendent à une pagaille monstrueuse, à un embouteillage formidable, vont être déçus. Depuis huit jours, sur tous les tons, radios, télé et presse écrite n'ont cessé de crier au désastre imminent : "Surtout, n'empruntez pas l'autoroute du Sud le jour du déménagement des Halles..." Si bien que les Parisiens, malgré le soleil, ont renoncé au week-end dans la résidence secondaire ou à la balade à la campagne. Ils sont restés chez eux. Jamais on ne circulera mieux sur l'autoroute du Sud que ce samedi 1er mars 1969 ».*

À la fin du week-end, quelques produits demeurèrent aux Halles, notamment des bananes, car l'aménagement des murisseries de Rungis n'était pas terminé, mais les quantités furent négligeables. Le transfert du matériel et du mobilier non essentiel aux ventes s'est poursuivi pendant toute la semaine qui a suivi l'ouverture du marché. Cependant, les négociants et les commissionnaires ont laissé peu de matériel aux Halles Centrales. La SEMMARIS note dans son compte rendu du transfert que les usagers des Halles n'ont abandonné que les objets trop anciens ou en mauvais état : *« l'impression est que ce qui pouvait servir a été enlevé »*. La société a pris en charge une partie des frais de transport liés à ce déménagement, car les grossistes avaient argumenté qu'il serait dangereux pour eux, d'un point de vue financier, d'assumer seuls les coûts d'un déménagement quelque peu contraint et forcé par l'État.

---

<sup>204</sup> Série W - dépôt, Archives du Val-de-Marne - Compte-rendu du transfert des Halles Centrales à Paris-Rungis, SEMMARIS, 04/03/69.

KRZYZANOWSKI Florian

## 2. Les premières transactions

La SEMMARIS fut satisfaite du bon déroulement de l'opération. À plusieurs reprises, elle écrit que les opérations de déménagements des Halles Centrales ont été réalisées dans d'excellentes conditions, et ce malgré l'ampleur de la tâche. Lors du premier marché, le 3 mars pour les fleurs et le 4 mars pour les autres marchandises (fruits et légumes, produits de la mer, B.O.F.), les arrivages de produits furent considérables. Le tonnage total des marchandises s'est élevé à 10 000 tonnes soit le double de ce qui était réceptionné quotidiennement aux Halles Centrales<sup>205</sup>. Une augmentation quelque peu artificielle qui est due d'une part à la volonté des commerçants de transporter le moins de denrées possible entre Paris et Rungis et donc à une diminution importante du stock pendant la dernière semaine de transaction aux Halles de Paris, et d'autre part aux souhaits des grossistes de présenter des étalages pleins afin d'attirer les acheteurs lors des premiers jours à Rungis. Globalement, les angoisses des usagers des Halles, provoquées par ce saut dans l'inconnu, se sont rapidement dissipées comme en témoigne la SEMMARIS dans une note<sup>206</sup>, en date du 15 mars 1969 :

*« Il semble qu'à la suite des résultats obtenus au cours de ces premiers jours, l'état d'esprit des usagers soit beaucoup plus favorable qu'on pouvait l'imaginer. Ils étaient, en effet, angoissés par le saut dans l'inconnu que représentait le transfert des Halles et l'abandon des traditions séculaires. L'impression de soulagement, qu'ils ont ressentie en retrouvant leurs anciens clients et en trouvant d'autres, laisse bien augurer du règlement des nombreux problèmes qui ne vont pas manquer de se poser au cours de la période de rodage. [...] Le climat qui se dégage de ces premières journées de fonctionnement permet d'être optimiste, en dépit des imperfections et des difficultés qui subsistent encore ».*

Les anciens acheteurs des Halles sont venus à Rungis et de nouveaux clients ont été attirés sur le MIN. La SEMMARIS note que certains acheteurs sont situés à plus de 200 km de Rungis<sup>207</sup>. Alors que des conditions de circulations difficiles étaient attendues dans les premières de transactions, la société n'a pas noté d'encombrement notamment sur l'autoroute A6. La circulation est fluide à l'intérieur du MIN malgré un stationnement parfois anarchique.

---

<sup>205</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Rapport du Conseil d'Administration pour l'exercice 1968 à l'Assemblée Générale Ordinaire de la SEMMARIS (date inconnue)

<sup>206</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Note relative au transfert des Halles à Rungis, 15/03/1969

<sup>207</sup> CAC 1983 0358 - 03, ministère de l'Agriculture - Rapport d'activité au Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 02/05/1969

KRZYŻANOWSKI Florian

Le marché de Rungis se déroule de la manière suivante :

Tableau 11 – Jours d’ouverture du MIN de Rungis

	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
Fruits et Légumes		X	X	X	X	X	
B.O.F. (grossistes importants)	X	X	X	X	X		
B.O.F. (polyvalents et petits grossistes)		X	X	X	X	X	
Marée - poissons		X	X	X	X	X	
Huitres		X	X	X	X	X	X
Fleurs coupées	X	X		X	X	X	
Plantes en pots		X		X	X		

Tableau 12 – Horaires de fonctionnement du MIN de Rungis

Secteur	Horaires <sup>208</sup> (de l'ouverture jusqu'au 1 <sup>er</sup> octobre 1969)	Horaires (à partir du 1 <sup>er</sup> octobre 1969)
Fruits et Légumes	3H00 - 8H00	13H00 - 17H00
B.O.F	8H00 - 13H00	10H00 - 14H00
Fleurs coupées	15H00 - 17H30	(pas d'information)
Plantes en pots	14H30 - 17H30	(pas d'information)
Marée	6H00 - 9H00	6H00 - 9H00
Huitres	6H00 - 15H00	6H00 - 15H00

À l'image du transfert, les premiers mois du marché furent plutôt positifs pour la SEMMARIS<sup>209</sup>. Il apparaît que c'est dans le secteur des fruits et légumes que la situation s'est le plus rapidement normalisée et que le meilleur profit du transfert a été tiré : « *La réputation acquise par le marché des fruits et légumes lui assure dans la région parisienne et dans les départements limitrophes un fort potentiel d'expansion* ». Ce secteur a très rapidement retrouvé et étendu sa clientèle. Pour les 19 marchés du mois de mars, 92 000 tonnes de produits ont circulé sur le MIN soit environ 4 850 tonnes par jour. Par rapport au tonnage des Halles de mars 1968, l'augmentation est de 30 %. Point important, la société a constaté une très sensible amélioration de la qualité des produits mis en vente.

L'activité commerciale du secteur de la marée a dès l'ouverture du Marché, été satisfaisante malgré un certain nombre de difficultés techniques au cours des premières semaines. Il est apparu aux commerçants que l'éclairage était défectueux et qu'il dénaturait l'aspect de la marchandise. Si le poisson n'est pas éclairé correctement, il peut donner à l'acheteur l'impression de ne pas être frais. La SEMMARIS indique que de sérieux problèmes se

<sup>208</sup> Les horaires du marché indiqués ici ont été décidés à la fin de l'année 1968. Depuis l'ouverture du marché, il semble qu'ils aient légèrement évolué, car les commerçants ont pris l'habitude d'arriver tôt pour anticiper d'éventuels problèmes de circulation. Ces horaires temporaires ont été prévus pour durer jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1969, date à laquelle ils doivent être remplacés par des horaires de jour. Cependant, la date de mise en application des nouveaux horaires a été plusieurs fois repoussée et il semble qu'ils n'aient pas été appliqués avant le début de l'année 1970. Ce décalage s'explique par le fait que ces nouveaux horaires vont être l'objet de débat tout au long de l'année 1969.

<sup>209</sup> CAC 1991 0020 - 41, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Rapport d'activité au Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 02/05/1969.

sont posés en ce qui concerne les manutentions, tant pour l'approvisionnement que le désapprovisionnement. Ces tâches ont été rendues compliquées par l'indiscipline des usagers en matière de circulation et de stationnement à l'extérieur comme à l'intérieur des bâtiments. En raison des arrivages très importants des deux premières semaines, des quantités importantes de marchandises ont dû être mises en resserre dans les frigorifiques collectifs. L'importance de ces stocks dans les nouvelles installations et dont la mise au point était en cours a eu pour conséquence des saisies importantes de produits par les services vétérinaires, occasionnant des pertes pour les grossistes. Malgré tout, sur les 32 premiers jours de marché, répartis sur les mois de mars et avril, le tonnage reçu est de 14 366 tonnes soit à peu près 450 tonnes par jour de marché. Le flux est sensiblement identique à celui des Halles de Paris en mars/avril 1968, compte tenu d'une période de pêche plus défavorable. Selon le rapport d'activité de la SEMMARIS, le secteur de la marée paraît avoir un potentiel d'expansion considérable par l'augmentation de son rayon d'action et par ses possibilités d'exportation. En effet, sa situation géographique privilégiée peut en faire « *le plus grand port de pêche d'Europe* ». Quant au secteur des huîtres, le transfert n'a posé aucun problème compte tenu du fait qu'il a eu lieu à la fin de la saison.

La réussite du secteur des Beurres, Œufs et Fromages (B.O.F.) est plus nuancée. C'est le secteur dans lequel les problèmes économiques sont les plus préoccupants. Le transfert a mis en lumière une dégradation de la situation économique des entreprises de gros traditionnelles qui était plus ou moins masquée par les conditions d'exploitation existantes aux Halles. Les pouvoirs publics n'ont pas pris la mesure du développement du circuit direct, ce qui a entraîné depuis plusieurs années une stagnation des tonnages commercialisés par les grossistes et une concurrence de plus en plus vive entre les entreprises. Les commerçants paraissent très inquiets par le développement du circuit direct par rapport au circuit du marché : « *Quelles que soient les solutions, il faut avoir conscience du grave malaise qui sévit dans ce secteur et prendre les mesures nécessaires pour y remédier* ». La nature des produits nécessite des installations de stockage que les grossistes n'avaient matériellement pas la possibilité de terminer avant l'ouverture. La société d'économie mixte a dû installer sur la voie ferrée, un train de wagons frigorifiques et a dû en assurer le ravitaillement en glace. Les 29 premiers jours de transactions font apparaître un tonnage total de 15 870 tonnes soit une moyenne quotidienne de 550 tonnes. Le volume reçu aux Halles un an auparavant était de 570 tonnes par jour. Pour compenser, un niveau d'activité relativement faible, les grossistes demandent une extension du périmètre de protection entourant le marché d'au moins 60 km ou une baisse des redevances appliquées par la SEMMARIS. Ces deux solutions permettraient d'assurer la survie économique des entreprises. De plus, il est vital, selon les professionnels, de continuer le programme de prospection commerciale pour attirer de nouveaux clients. C'est ainsi que la SEMMARIS a entrepris de

démarcher de nouveaux acheteurs en multipliant les contacts avec la presse spécialisée, les professionnels, les élus, les importateurs-exportateurs... La société a également engagé un programme de promotion à l'international avec le concours de plusieurs compagnies aériennes. Des contacts avec la presse étrangère ont eu lieu et de la documentation a été diffusée dans une trentaine de pays allant de l'Europe des six aux États-Unis en passant par la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud.

Le transfert du secteur des fleurs s'est effectué dans de bonnes conditions malgré des retards dans l'aménagement intérieur des bâtiments, principalement au niveau de l'aération, et des dissensions syndicales dans les jours qui ont précédé l'arrivée à Rungis. L'activité commerciale s'est révélée intense dès l'ouverture du nouveau marché<sup>210</sup>. Longtemps redoutée, la disparition de la clientèle particulière, autrefois tolérée dans les Halles, ne semble pas avoir eu d'effet sur le volume des ventes de fleurs. Les détaillants ne souhaitent pas le retour sur le marché d'acteurs non professionnels. Les grossistes et les détaillants se montrent satisfaits du nouveau marché parce qu'il permet un retour à des pratiques commerciales plus traditionnelles et à une diminution du nombre d'intermédiaires. Ils pensent que les installations techniques du nouveau marché permettent d'améliorer la qualité des produits vendus et de gagner ainsi une clientèle nouvelle qui s'était éloignée de l'ancien marché des Halles.

Néanmoins, la satisfaction globale de la SEMMARIS doit être tempérée, car il semble que le transfert fut plus compliqué pour une partie des salariés des grossistes. Certains d'entre eux regrettent le quartier des Halles et sa vie animée malgré une nette amélioration des conditions de travail. Un sentiment de nostalgie légitime compte tenu de l'implantation historique des Halles. À cela, il faut ajouter des difficultés inhérentes à l'ouverture. Le personnel des grossistes s'est aperçu qu'il était plus pratique de se rendre sur le marché en voiture qu'en transport en commun. Le prix du ticket, la durée du voyage pour rejoindre le nouveau marché, l'absence de liaisons entre la banlieue et Rungis, la mauvaise répartition des horaires entre la SNCF et la RATP ont conduit les usagers du MIN à utiliser leur véhicule personnel. Par rapport aux prévisions de la SEMMARIS, le nombre de voitures a été doublé. La grogne, ou plutôt la nostalgie, des employés fut amplifiée par les difficultés à se restaurer correctement pendant les premières semaines qui ont suivi l'ouverture. Alors que le quartier des Halles renfermait de nombreux bistrotts et restaurants où il était possible de manger pour une modique somme, le marché de Rungis souffre d'un déficit de lieux pour se restaurer, ce qui a poussé la SEMMARIS à ouvrir un restaurant d'entreprise dans les sous-sols de la tour Administrative. De plus, les restaurants ont, semble-t-il, profité du transfert pour augmenter le prix du repas obligeant la société d'économie

---

<sup>210</sup> Comme pour le nombre de bâtiments et la description des installations, les statistiques d'activité des premiers jours du marché des fleurs ne sont pas disponibles.

mixte à imposer un prix de 6,50 francs (NF) pour le plat du jour. Ces contraintes et cette nostalgie ont provoqué une diminution des effectifs. La SEMMARIS écrit dans un document interne que 25 % des employés auraient renoncé à suivre leurs employeurs à Rungis. Un chiffre difficile à vérifier en l'absence de statistiques précises. Les employés habitant au nord de la capitale ont sans doute, pour une partie, renoncé à se rendre de l'autre côté de Paris compte tenu de la distance à parcourir. Le rapport entre avantages et désavantages, meilleure qualité de travail contre migration pendulaire<sup>211</sup> plus longue, a sans doute basculé du second côté. De plus, la modernisation des équipements de manutention, rendue nécessaire, a eu un effet pervers. Ceux qui étaient chargés des opérations de chargement et de déchargements aux Halles peinent à retrouver un emploi sur le MIN de Rungis. Ce problème inquiète la SEMMARIS qui ne semble pas avoir trouvé de solutions pour le résoudre.

---

<sup>211</sup> La migration pendulaire correspond au trajet quotidien entre le domicile et le lieu de travail (et vice versa).

### 3. Le transfert de la viande de La Villette à Rungis

Classé comme Marché d'Intérêt National, le site de Paris - La Villette n'a jamais été complètement terminé. Englué dans des difficultés financières dues à un programme de construction aberrant, le marché des produits carnés de La Villette fut l'un des plus gros scandales de gaspillage de l'argent public. L'envoi des produits carnés sur le site de La Villette tient avant tout à des raisons politiques. Dès les premières années du chantier, l'Inspection Générale des Finances<sup>212</sup> tire la sonnette d'alarme<sup>213</sup> :

*« Deux constatations essentielles ressortent de l'enquête (...) sur l'opération du Marché d'Intérêt National de Paris-La Villette. Cette opération ne résulte d'aucune conception rationnelle d'ensemble (...). Il n'est même pas possible de dire qu'elle a été mal conçue ; elle ne l'a pas été du tout. En particulier, aucune étude sérieuse n'a été faite pour savoir s'il ne fallait pas préférer à la reconstruction sur place des abattoirs de La Villette d'autres solutions, telles que la création de plusieurs abattoirs modernes au milieu des centres de production qui alimentent Paris (Normandie, Charente, Nivernais, etc.), ce qui eut fait jouer entre eux la concurrence, et décongestionné la région Parisienne, ou, si des raisons sérieuses exigeaient un abattoir unique parisien, son transfert tout au moins en grande banlieue de Paris, peut-être à côté du marché-gare de Rungis (...). Comme presque toujours, l'opération sera non seulement plus lente qu'il n'était prévu à l'origine, mais aussi plus onéreuse. Évaluée 254 millions en 1959, devenant 316 en 1962 par la seule actualisation des prix, elle est d'ores et déjà, avec les modifications prévues, estimée 358 millions dans un mémoire présenté en juin 1963 au Conseil d'Administration de la Société d'économie mixte. Le rapport constate que ce mémoire n'est qu'approximatif, et que c'est près de 500 millions qu'il faut envisager. Nous sommes donc à près du double du chiffre primitif ».*

Cette augmentation des frais résulte de l'incohérence du projet de construction. À de nombreuses reprises, les concepteurs du site se rendent compte que le bâtiment n'est pas fonctionnel. Ce qui les oblige à modifier les plans. Les modifications successives vont obliger les autorités à débloquent à plusieurs reprises de nouveaux fonds. Jean-Claude Goudeau explique que le projet, « une sorte d'Hilton pour vaches », n'a pas été pensé pour être rentabilisé. Le bâtiment d'accueil des bovins est surdimensionné et, paradoxalement, inadapté :

---

<sup>212</sup> L'Inspection Générale des Finances contrôle et évalue l'activité et l'efficacité des services de l'État.

<sup>213</sup> CAC 1977 0320 - 07, ministère de l'Intérieur – Note de présentation établie par M. Moeneclaey, Inspecteur général des Finances, concernant la note n° 372-63 de M. Gaillard, Inspecteur des Finances sur la réalisation du Marché d'Intérêt National de Paris-La Villette (date précise inconnue)

KRZYZANOWSKI Florian

« L'un des derniers présidents du Conseil de la IV<sup>e</sup> République, Félix Gaillard (1919 – 1970), avait lancé un vaste plan d'encouragement de la production bovine. Début 59, ses effets commencent à se faire sentir. Les veaux, devenus vaches ou bœufs, arrivent en masse sur le plus important marché aux bestiaux de France. [...] Lorsque le bâtiment de stabulation est mis en chantier, [...] les ingénieurs le conçoivent en fonction de l'activité intense qui règne à ce moment dans le secteur de l'élevage. Ils donnent par conséquent des proportions considérables à l'édifice. Lorsqu'il est enfin terminé, la France est passée de la superproduction bovine à la sous-production [...]. L'étable géante se trouve irrémédiablement trop grande et [...] impossible à exploiter dans des conditions raisonnables. [...] Dans l'esprit des ingénieurs, tout doit se dérouler harmonieusement : les vaches quittent le marché aux bestiaux, pénètrent dans cette immense étable de béton. Elles gravissent les rampes et se répartissent dans les stalles prévues à leur intention sur les quatre étages du palace. Le dernier étage est relié, par des passerelles franchissant le canal, au sommet de l'abattoir. [...] Les vaches ne le voient pas de cet œil. Au moment de la mise en route, on a toutes les peines du monde à leur faire gravir les rampes. [...] Au long des couloirs menant vers le sommet de l'édifice, les bêtes glissent et se brisent parfois les pattes. [...] Avec les veaux, les difficultés redoublent. Mais les moutons et les porcs refusent carrément d'utiliser les rampes. [...] L'ascenseur à cochons est cependant parmi les plus belles perles de La Villette. Quand on a enfin hissé les malheureux porcs sur le toit du bâtiment pour les enfourner sur les passerelles menant au sommet de l'abattoir, on découvre qu'il est impossible de faire fonctionner la chaîne d'abattage à porc. On n'a jamais réussi à tuer le moindre cochon sur cette maudite chaîne, qui a dû être carrément abandonnée. »

Le scandale de La Villette va venir, non pas du bâtiment de stabulation ni de l'abattoir, mais de la salle des ventes, surdimensionnée également. D'ailleurs, elle est surnommée « la cathédrale de béton ». Les bêtes doivent circuler sur des rails dirigés par ordinateurs. Le détaillant se rend chez un grossiste et une fois les achats réglés, il se rend dans les sous-sols à un emplacement prédéfini où la viande arrive directement. Le problème de ce bâtiment c'est qu'il nécessite une infrastructure gigantesque et donc des dimensions inédites. C'est alors que Valéry Giscard d'Estaing (1926 – ), ministre de l'Économie et des Finances, décide de stopper la construction de la salle des ventes. L'État se rend compte que le marché, qui accuse un retard de construction de 5 ans, ne sera jamais rentable. Il doit mettre un terme à ce gouffre financier. L'affaire a eu un très fort retentissement dans la presse comme en témoignent les multiples articles. Le gouvernement décide, le 1<sup>er</sup> juillet 1971, que le marché de gros de la viande de la

région parisienne, ainsi que les quelques professionnels travaillant toujours dans le secteur des Halles Centrales, doit rejoindre au plus vite les installations modernes de Rungis<sup>214</sup>.

Cependant, la décision du gouvernement ne faisait pas l'unanimité auprès des grossistes en viande de La Villette comme en témoigne une note de l'Union Nationale de l'Industrie et des Commerces en Gros des Viandes (UNICGV)<sup>215</sup>, daté du 9 avril 1970 :

*« Est-il possible économiquement parlant de transférer tout ou partie du “Marché de la Viande” de la région Parisienne sur le Marché de Rungis ? Si nous n'avions pas été amenés antérieurement à étudier cette question, il nous faudrait un assez long délai pour répondre, car elle est importante, difficile et grave de conséquences pour nos entreprises et nos clientèles. Actuellement, nous sommes en mesure de déclarer au nom de toutes les activités qui participent directement ou indirectement au “Marché de la Viande” qu'une telle solution est à écarter formellement. D'ailleurs, spontanément, le Syndicat de la Boucherie de Détail nous a fait savoir qu'il avait lui-même étudié cette question et qu'il était opposé à ce transfert ».*

Alors pourquoi une telle opposition à un transfert qui a priori est impératif compte tenu du scandale financier des abattoirs de La Villette ? Le syndicat de professionnels va reprendre à son compte quelques-uns des arguments entendus à l'occasion du transfert des autres secteurs des Halles vers Rungis. Le MIN est trop décentré par rapport aux anciennes Halles de Paris. Rungis est à la périphérie de la capitale alors que La Villette est au contact direct de la capitale. Les grossistes sont obligés de parcourir une distance plus importante pour se rendre sur le MIN que s'ils allaient sur le site de La Villette. Un argument peu recevable, car si La Villette est aux portes de Paris, Rungis ne se situe qu'à 6 km de la Porte d'Orléans et 9 km de la porte d'Italie. De plus, le marché est relié directement à la capitale par l'autoroute A6. L'UNICGV va même jusqu'à invoquer que la circulation autour de Rungis est *« particulièrement dense »*. Combiné au fait que les transports en commun soient déficients, cela oblige tous les usagers à prendre une voiture pour s'y rendre. Pour les grossistes, le marché serait dans l'incapacité d'absorber ce flux supplémentaire de véhicules. Certes, la circulation autour du MIN est importante, mais cela n'a rien d'étonnant quand 10 000 à 15 000 véhicules se croisent quotidiennement sur un même lieu. De plus, le marché dispose d'infrastructures routières (A6, RN 186, RN 7) permettant de *« vider »* le marché assez rapidement. Quand on connaît les difficultés à circuler autour des Halles Centrales, l'argument des professionnels a de quoi surprendre. Les professionnels des

---

<sup>214</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture – Communication du président sur l'ouverture du marché des produits carnés et l'achèvement du transfert des Halles, Conseil d'Administration de la SEMMARIS du 06/02/1973.

<sup>215</sup> CAC 1977 0241 - 32, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Note sur l'éventualité du transfert du marché de la viande de la région parisienne sur le marché de Rungis, Union Nationale de l'Industrie et des Commerces en Gros des Viandes, 09/04/1970.

KRZYŻANOWSKI Florian

viandes ajoutent que les frais de transport seraient alourdis par l'arrivée des produits carnés à Rungis. La situation géographique du MIN obligerait les grossistes à parcourir une plus grande distance donc à subir des frais de transport plus importants. L'Union Nationale de l'Industrie et des Commerces en Gros des Viandes s'appuie aussi sur le coût des investissements nécessaires à ce transfert. Le syndicat estime ce montant à une fourchette située entre 300 et 400 millions de francs (NF) :

*« [...] le “Marché de la Viande” est une véritable usine, car les viandes ne s'empilent pas, leur manutention doit être aérienne. La mécanique de cet ensemble doit être supportée par le toit et non par des piliers au sol. Il faut d'autre part prévoir une climatisation totale et la construction d'un frigorifique très important directement relié au marché pour y entreposer les viandes en resserre, y pratiquer la congélation ou le traitement de certaines viandes sous régime de froid et y stocker les quantités de viandes destinées à l'exportation ou à la réexpédition. [...] D'autre part, quid du marché aux bestiaux, absolument indispensable pour un marché tel que celui de la région Parisienne et qui d'ailleurs est le marché considéré comme étant un test pour les opérations décidées au niveau de la Communauté Economique Européenne ».*

La réalisation de cet ensemble demanderait au minimum, selon l'UNICGV, trois ans de travaux. Un temps que les marchands toujours présents aux Halles ne peuvent se permettre d'attendre d'autant que la construction d'un marché des viandes ralentirait la fin de la construction du bâtiment de La Villette. Enfin, le syndicat de professionnels termine son argumentaire en jouant sur l'impact qu'un tel transfert aurait sur la vie économique du quartier de La Villette. Beaucoup d'entreprises diverses ont installé des bureaux ou des commerces dans le quartier afin d'être au plus près de leurs clients, les grossistes en viandes. Un départ du marché mettrait en danger la viabilité économique de ces entreprises. Cet argument n'est pas sans rappeler celui avancé lors du départ des Halles et le risque de la fermeture de nombreux bars et restaurants qui vivaient essentiellement grâce à l'activité des Halles Centrales. Ce plaidoyer de l'UNICGV va faire mouche auprès des grossistes puisque des grèves vont avoir lieu afin de s'opposer à ce transfert<sup>216</sup>. Encouragé par les organisations syndicales comme la CGT, la CGC et FO, le personnel de la Société Technique d'Abattage de Paris - La Villette (STAP) et de la Société d'Économie Mixte de Paris - La Villette (SEMVI) cessa temporairement les activités d'abattages et de vente à plusieurs reprises au cours de l'année 1970. Ils demandent le départ

---

<sup>216</sup> Annexe 28 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (1/4)

Annexe 29 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (2/4)

Annexe 30 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (3/4)

Annexe 31 – Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (4/4)

de Libert Bou, président des marchés de Rungis et de La Villette. Libert Bou a été nommé afin de faciliter le transfert du marché de la viande sur le site de Rungis. Des grèves également fondées sur des rumeurs accordant un sursis à La Villette le temps que les nouveaux pavillons de Rungis soient terminés. Les grévistes entendent faire savoir que si les installations de La Villette ne sont pas utilisées alors le contribuable aura payé inutilement pour la construction des bâtiments.

Les bâtiments du marché des produits carnés<sup>217</sup> de Rungis ont été pensés pour recevoir chaque année 240 000 tonnes de viande de boucherie (avec la possibilité d'agrandir la surface de vente pour atteindre un tonnage de 310 000 tonnes), 60 000 tonnes de viande de porc, 58 000 tonnes de volailles et 50 000 tonnes d'abats soit un trafic total de 408 000 tonnes<sup>218</sup>. Un chiffre qui peut monter jusqu'à 478 000 tonnes si le marché venait à être agrandi. Ces bâtiments sont installés à la place du Centre routier à proximité du secteur des B.O.F. et du bâtiment qui regroupe les salaisoniers. La SEMMARIS a choisi cet emplacement, d'une superficie de 25 000 m<sup>2</sup>, pour sa proximité avec le secteur des B.O.F. : « *la volaille est achetée à la fois par les crémiers et les bouchers ; les acheteurs de viandes de porc sont également acheteurs de salaison* ». Cela prouve que le fait d'avoir installé les produits carnés à La Villette contraignait les acheteurs à se fournir sur deux sites distincts. Les bâtiments ont la même forme que ceux des autres secteurs d'activité du MIN, c'est-à-dire des bâtiments linéaires à forme d'entrepôt. La viande de boucherie est regroupée dans deux bâtiments traversés par une allée centrale. Les magasins de vente sont situés de chaque côté de cette allée et ils communiquent directement avec l'extérieur. L'aménagement est identique pour la viande de porc, la volaille et les abats installés chacun dans un bâtiment. Le coût de ce transfert des viandes depuis La Villette vers Rungis est d'environ 200 millions de francs (NF). Mais l'expérience malheureuse du marché de La Villette va contraindre les autorités et la SEMMARIS à contrôler chaque dépense et à éviter tout dérapage financier. L'entreprise gestionnaire du marché de Rungis indique en 1974 que le secteur de la viande a pu être réalisé pour un montant de 152 millions de francs (NF) et dans les délais imposés par l'État<sup>219</sup>.

Lors du premier jour de transaction du secteur des produits carnés, le 15 janvier 1973, 1 500 tonnes de marchandises ont été apportées à Rungis<sup>220</sup>. La SEMMARIS indique que ce chiffre est trois fois supérieur au tonnage habituel des Halles Centrales de Paris. L'ouverture d'un secteur des produits carnés a engendré une fréquentation accrue du MIN de Rungis. Le nombre de véhicules entrant sur le marché est passé de 6,4 millions en 1972 à 7,3 millions en 1973. Cela

---

<sup>217</sup> Annexe 32 – Photographie de l'intérieur du pavillon de la viande

<sup>218</sup> CAC 1983 0358 - 04, ministère de l'Agriculture – Conseil Restreint des Administrateurs de la SEMMARIS représentant l'État, 12/10/70

<sup>219</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture - Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 22/04/1974

<sup>220</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture - Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 06/02/1973  
KRZYŻANOWSKI Florian

prouve que le gouvernement a eu raison de regrouper l'ensemble des produits frais sur un même site. Malgré une période de vente s'étalant sur 11 mois et demi et non pas douze mois complets et le retard pris par certains grossistes, la SEMMARIS se félicite du succès du secteur des viandes, car l'objectif initial de 400 000 tonnes commercialisées la première année fut presque atteint. Alors que l'entreprise prévoyait de commercialiser 60 000 tonnes de viande de porc, ce sont près de 80 000 tonnes qui transitèrent par Rungis au cours de l'année 1973. Le succès est aussi valable pour la volaille même si la SEMMARIS ne fournit pas d'indications chiffrées pour appuyer ses dires. D'ailleurs, ce secteur a compensé la crise du secteur de la boucherie, et a fortiori celui du secteur des abats, qui ont vu leurs prix baissés.

Ce premier transfert ne fut que partiel, car au début de l'année 1973, le gouvernement n'avait toujours pas pris de décisions quant à l'avenir définitif de La Villette. Certaines entreprises de boucheries continuaient leur activité malgré le départ pour Rungis d'un bon nombre de professionnels. Cependant, le 23 octobre 1973, le gouvernement se rendit compte de l'absurdité de laisser coexister deux marchés de la viande alors que le site de Rungis est tout à fait capable d'absorber le trafic de La Villette. C'est pourquoi, le gouvernement a pris la décision de fermer définitivement le marché des produits carnés de La Villette au 15 mars 1974, comme en témoigne une lettre du Premier ministre, Pierre Mesmer (1916 – 2007), datée du 29 novembre 1973, envoyée au directeur de la SEMMARIS<sup>221</sup>, Libert Bou, et l'arrêté interministériel du 20 décembre 1973 qui interdit la vente de la viande sur le marché de La Villette<sup>222</sup>. Seuls les cuirs et les peaux demeureront sur l'ancien marché. Une précipitation du calendrier que regretta la SEMMARIS qui n'a eu qu'un peu plus de 3 mois pour trouver les emplacements pour les nouveaux grossistes, budgéter ce transfert et réaliser les aménagements nécessaires. Ce second transfert ne concerna, en réalité, que peu de commerçants. Seuls 12 entreprises de gros et 20 chevillards devaient rejoindre Rungis avant le 15 mars 1974. Au total, le trafic supplémentaire était situé entre 25 000 et 35 000 tonnes par an. Le transfert à Rungis s'accompagna une nouvelle fois d'un phénomène de concentration des entreprises. Quelques bouchers refusèrent de rejoindre le MIN et cessèrent leurs activités tandis que d'autres n'avaient pas un tonnage annuel suffisant pour survivre économiquement sur le marché de Rungis. Finalement, ce sont près d'une cinquantaine d'entreprises, représentant environ 10 000 tonnes de viandes, qui ne firent pas le voyage de La Villette vers Rungis. Malgré tout, la SEMMARIS note dans un document interne que ces 10 000 tonnes seront, à terme, sans doute commercialisées par les grossistes déjà installés sur le marché. Pour éviter à l'entreprise d'économie mixte une aggravation de son budget, les chevillards furent installés sur un carreau

---

<sup>221</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture - Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 10/12/1973

<sup>222</sup> Arrêté du 07/12/1973 (publié au Journal Officiel le 20/12/1973) portant Modification de l'arrêté du 13/06/1969 portant révision de la liste des produits vendus sur les Marchés d'Intérêt National et, le cas échéant protégés

KRZYZANOWSKI Florian

de producteur tandis que les 12 entreprises de boucheries rejoignirent les deux bâtiments existants. De plus, l'entreprise d'économie mixte prit soin de faire agrandir les capacités des installations frigorifiques. Construire un nouveau bâtiment aurait plombé les comptes de la SEMMARIS alors que cette méthode a permis à l'entreprise de ne dépenser que 12 millions de francs (NF).

Cinq ans furent donc nécessaires pour transférer l'ensemble des produits frais à Rungis depuis l'ouverture du MIN le 3 mars 1969 jusqu'au transfert des derniers grossistes en viandes, le 15 mars 1974. Cinq ans de perdus pour l'État, les collectivités locales et même pour l'entreprise gestionnaire de La Villette, la SEMVI<sup>223</sup>. Ce transfert aurait dû être pensé dès l'origine, mais les batailles politiques prirent le dessus sur les intérêts des consommateurs, des professionnels et surtout des contribuables qui ont financé, pendant près de 15 ans, la construction d'une coquille vide.

---

<sup>223</sup> SEMVI : Société d'Économie Mixte de La Villette.  
KRZYZANOWSKI Florian

## **B. Le bilan de Rungis et des autres Marchés d'Intérêt National**

### **1. Les chiffres du marché de Rungis**

Cinq ans après l'ouverture du marché, la SEMMARIS s'est employée à faire un bilan du Marché d'Intérêt National de la région Parisienne<sup>224</sup>. Un marché qu'elle désigne comme étant : « *un marché polyvalent unique au monde par son étendue, sa diversité et l'importance de son chiffre d'affaires* ». La fréquentation du site est en augmentation constante depuis l'ouverture du marché. Le nombre de véhicules entrant à Rungis est passé de 5 300 000 en 1970 à 7 300 000 en 1973 soit une augmentation de 37 % en 3 ans<sup>225</sup>. Une augmentation due en partie à l'arrivée des produits carnés. Le ralentissement de la fréquentation, -3,9 % pour l'année 1974 par rapport à 1973, peut s'expliquer par une situation économique rendue difficile par le premier choc pétrolier de 1973, mais également par une grève des détaillants. L'augmentation soudaine du prix du baril de pétrole a poussé à un ralentissement de la production, de la circulation automobile et de la consommation affectant ainsi le MIN de Rungis. La SEMMARIS, dans son rapport d'activité annuel, fait également observer que l'année 1974 a vu l'arrivée sur le site de véhicules au gabarit plus élevé. Or si le gabarit est plus élevé, le tonnage de la marchandise emportée à chaque déplacement est plus important donc le nombre de mouvements baisse logiquement.

Prenant l'exemple du secteur des fruits et légumes, la SEMMARIS constate que le marché de Rungis attire une clientèle nouvelle qui n'avait pas l'habitude de se rendre sur le marché des Halles. L'entreprise met avant la qualité des installations et des infrastructures. Il semble évident que les transactions sont plus faciles à Rungis qu'elles ne l'étaient aux Halles où acheteurs et vendeurs devaient naviguer au milieu des détritiques et des véhicules. La part de marché dans l'approvisionnement en fruits et légumes de la région parisienne est passée de 70 % pour les Halles Centrales à 80 % pour le marché de Rungis malgré le développement des circuits d'approvisionnement directs. De plus, la qualité des installations a permis de faire baisser de

---

<sup>224</sup> Annexe 33 – Statistiques du secteur des fruits et légumes du MIN de Rungis

Annexe 34 – Statistiques du secteur des Beurres, Oeufs et Fromages et des produits laitiers divers du MIN de Rungis

Annexe 35 – Statistiques du secteur des produits de la mer et d'eau douce du MIN de Rungis

Annexe 36 – Statistiques du secteur des fleurs coupées du MIN de Rungis

Annexe 37 – Statistiques du secteur des plantes en pots du MIN de Rungis

Annexe 38 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (boucherie)

Annexe 39 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (viande de porc)

Annexe 40 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (volaille et gibier)

Annexe 41 – Évolution de la fréquentation du MIN de Rungis

<sup>225</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture - Rapport d'activité du MIN de Rungis pour l'année 1974 (date inconnue)

KRZYZANOWSKI Florian

moitié le tonnage des déchets. Les produits étant de meilleures qualités et les transactions étant facilitées par des installations modernes (entrepôts frigorifiques), les produits se conservent plus facilement. De plus, ils n'ont plus à subir les aléas du climat puisque les ventes se déroulent sous des pavillons couverts. L'ambition de la SEMMARIS était de faire de Rungis un marché à l'envergure nationale, mais aussi internationale. C'est un pari réussi puisqu'entre 1963 et le 1973, le tonnage des achats en fruits et légumes effectués par la clientèle provinciale et internationale a doublé, passant de 70 000 à 150 000 tonnes. Enfin, l'entreprise note que le marché de Rungis, qui doit faire face au développement des circuits courts, réussit à attirer 42 % des achats de fruits et légumes des entreprises de distribution modernes, c'est-à-dire les hypermarchés et les supermarchés. Les données de la SEMMARIS font aussi ressortir une autre information, c'est la variabilité de la fréquentation en fonction des saisons. Le marché de Rungis, comme celui des Halles, est un marché de produits agricoles donc la production est dépendante du climat. Les mois de mai et de juin sont clairement les deux mois d'activités les plus chargés pour le marché, car les fruits d'été arrivent sur le site. Le mois de décembre est aussi un mois où la fréquentation du MIN est élevée, car la période des fêtes pousse à une consommation supérieure à la normale. Enfin, le mois d'août est la période d'activité la plus creuse pour les professionnels à cause du ralentissement de l'activité économique provoqué par les congés d'été. Pour l'année 1974, entre le mois de mai et le mois d'août, la fréquentation du marché a baissé d'environ 30 %. Par ailleurs, le pic de fréquentation diffère selon le secteur d'activité. Par exemple, le mois de décembre marque une période de forte activité pour le secteur des produits de la mer et d'eau douce. C'est le mois où la consommation d'huitres est très importante. En revanche, c'est le mois de mars qui est primordial pour le secteur des fleurs coupées.

Cependant, le marché des Halles n'est pas une réussite complète. En effet, la marge d'exploitation, qui correspond à la capacité structurelle de l'entreprise à générer des profits, n'est qu'en très légère hausse<sup>226</sup>. Pour 75 % des entreprises de fruits et légumes, elle est inférieure à 2,2 % et pour 25 % des entreprises, elle est même inférieure à 0,5 %. Cette incapacité des vendeurs à augmenter leur rentabilité s'explique selon la SEMMARIS, par une concurrence accrue entre les entreprises. En effet, le rapport de force entre vendeurs et acheteurs semble s'être inversé. Aux Halles, les difficultés de circulation et les incohérences dans la situation géographique des vendeurs empêchaient les acheteurs de mettre les professionnels en concurrence. À Rungis, les opérateurs de vente d'un même secteur sont regroupés sous un même bâtiment, ce qui permet à l'acheteur d'avoir une vision d'ensemble des produits proposés à la vente et surtout de faire jouer la concurrence. Or la concurrence pousse ces vendeurs à proposer le meilleur rapport qualité/prix, ce qui les oblige à rogner sur la

---

<sup>226</sup> CAC 1983 0358 - 05, ministère de l'Agriculture - Conseil d'Administration de la SEMMARIS, 16/12/1974  
KRZYZANOWSKI Florian

rentabilité de l'entreprise. Un phénomène qui pousse aussi à la concentration des entreprises. L'un des reproches faits au marché des Halles c'est le trop grand nombre de vendeurs installé sur le marché. Le chiffre d'affaires minimum exigé pour l'entrée sur le MIN combiné à diverses raisons (âge, maladie, retraite) a induit un phénomène de restructuration du nombre de commerces de gros de la région parisienne. La SEMMARIS note dans le rapport du Conseil d'Administration sur l'exercice 1968 que 33 % des entreprises de Fruits et Légumes ont disparu lors du transfert à Rungis, soit un tonnage de 182 000 tonnes<sup>227</sup>. Un pourcentage encore plus élevé pour les B.O.F. où 47 % des entreprises ont disparu, représentant un tonnage de 25 000 tonnes. Enfin, 23 % des entreprises du secteur marée-huitres ont cessé leurs activités de commerce de gros, soit un tonnage de 9 000 tonnes. De plus, un certain nombre de fusions d'entreprises ont été réalisées à l'occasion du transfert. Elles ont eu pour effet de diminuer encore le nombre d'opérations sur le Marché. Cela aboutit à une diminution de 57 % du nombre de transactions pour les Fruits et Légumes, 64 % pour les B.O.F et 25 % pour la Marée et les Huitres.

Cependant, la création du marché de Rungis a essuyé les critiques de la Cour des Comptes. Dans un projet de rapport<sup>228</sup>, l'institution de la rue Cambon pointe les dysfonctionnements dans la mise au point du programme technique du MIN. Ce programme comportait, selon la Cour des Comptes, des lacunes et des approximations. Les imprécisions ont entraîné des difficultés à estimer le coût réel et définitif du projet de construction. Selon la Cour des Comptes, d'un montant de 375 millions de francs (NF) en 1962, le projet est passé à 568 millions de francs (NF) à la fin de l'année 1965 puis à environ 1 milliard de francs (NF) après l'ajout du marché des produits carnés et de diverses augmentations (hausses de prix, programmes de constructions supplémentaires, modifications du projet initial). Si la Cour ne critique pas outre mesure le montant du projet, en revanche la gestion financière est pointée du doigt. Le palais de la rue Cambon s'étonne qu'aucune enveloppe financière n'ait été prévue avant le démarrage du projet de construction du MIN. De plus, cette absence de ressources a poussé la SEMMARIS à devoir rechercher constamment de nouveaux moyens financiers, par l'intermédiaire de prêts coûteux qui ont pesé sur le budget de la société.

En 1977, l'Inspection Générale des Finances publia un rapport de « *la mission chargée d'examiner les conditions de fonctionnement des circuits de distribution des produits agricoles et alimentaires frais dans une perspective de lutte contre les causes structurelles de*

---

<sup>227</sup> CAC 1983 0358 - 03, ministère de l'Agriculture - Rapport du Conseil d'Administration pour l'exercice 1968.

<sup>228</sup> CAC 1991 0274 - 36, ministère de l'Agriculture – Rapport de l'Ingénieur en chef du Génie Rural des Eaux et des Forêts au Directeur de l'Aménagement Rural et des Structures, à propos du rapport de la Cour des Comptes sur la construction du Marché d'Intérêt National de Rungis, 09/05/1974

KRZYŻANOWSKI Florian

*l'inflation* »<sup>229</sup>. Cette note de synthèse écrite par Bertrand Eveno, Hervé Hannoun, Pascal Lamy et Alain Minc, tous membres de l'Inspection Générale des Finances, a pour objectif de faire le point sur le fonctionnement du marché de Rungis. Dès la première phrase, le constat est assez sévère :

*« Malgré son modernisme, le Marché d'Intérêt National de Rungis fonctionne d'une façon économiquement peu rationnelle. Le transfert des Halles du centre de Paris à Rungis devait être l'occasion de voir s'instaurer un marché dynamique et efficace dans un secteur où les pratiques demeuraient traditionnelles, peu compétitives et coûteuses. En fait, ces effets ont été loin de se produire : le marché n'a pas connu d'évolution vers une plus grande rationalité. [...] Ce marché destiné à accélérer la mutation des opérateurs fonctionne en fait de manière à l'empêcher. [...] Dans ce monde sur la défensive, que l'installation dans un outil de travail moderne aurait dû faire basculer dans la concurrence, on est surpris de constater que la fonction d'intermédiation ne s'est ni simplifiée ni rationalisée ».*

Les quatre inspecteurs des Finances ont pris l'exemple du marché des fruits et légumes pour exprimer les difficultés du MIN. Si le passage des Halles vers Rungis semble avoir été profitable pour le commerce de gros, le marché semble stagner depuis quelques années.

Tableau 13 – Évolution du marché des fruits et légumes du MIN de Rungis entre 1970 et 1975

Date	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Quantité de fruits et légumes (en millions de tonnes)	1,32	1,35	1,38	1,37	1,38	1,40

Leur vision est pessimiste quant à l'avenir du marché face à la concurrence des autres formes de distribution. Ils prévoient une diminution des quantités traitées à Rungis et un recul de l'activité des magasins de grossistes. Seule la partie entrepôt du marché se maintiendra, car elle est liée à d'autres formes de distributions que la vente entre le grossiste et le détaillant. Cette stagnation de l'activité s'explique selon le rapport par une concentration des entreprises encore trop faible. Si les expéditeurs ont engagé un mouvement de réduction du nombre d'entreprises, ce n'est pas totalement le cas pour les grossistes en fruits et légumes. Selon le

<sup>229</sup> CAC 2007 0451 - 03, ministère du Commerce et de l'Artisanat - Analyses et propositions de la mission chargée d'examiner les conditions de fonctionnement des circuits de distribution des produits agricoles et alimentaires frais dans une perspective de lutte contre les causes structurelles de l'inflation, mars 1977. KRZYZANOWSKI Florian

rapport, les 4 000 acheteurs réguliers se fournissent auprès de 350 grossistes soit une moyenne de 12 acheteurs par grossistes. Les vendeurs sont dans l'incapacité d'absorber les quantités envoyés par les expéditeurs d'où la nécessité de faire appel à des intermédiaires (les courtiers spécialisés, les importateurs, les répartiteurs...) qui jouent un rôle de tampons. Pour les inspecteurs des Finances, ces opérateurs agissent comme des « super-grossistes » mettant à mal la compétitivité du MIN :

*« Une telle juxtaposition, au sein de Rungis, d'un marché de gros et d'un marché, en fait, de semi-gros, est étonnante pour un marché de construction récente. On n'en trouve pas d'équivalent à l'étranger. Elle multiplie les réallocations et les transactions croisées de sorte que le fonctionnement du MIN y perd en clarté et en rationalité économique ».*

La faiblesse du mouvement de regroupement des grossistes est due à la politique de la SEMMARIS. Soucieuse de maintenir un bon climat social, elle a privilégié l'occupation de la totalité des magasins de vente plutôt qu'une concentration forcée des entreprises. Une technique qui lui permet également d'engranger des recettes supplémentaires. L'absence de dynamisme a également contribué à la stagnation des transactions. Les méthodes sont encore traditionnelles. Le contact direct entre le grossiste et le détaillant est encore privilégié alors que la modernisation des circuits de distribution doit pousser les ventes sur échantillons passées à distance. Ce maintien, des traditions, fausse les cours du MIN puisque : *« Le secret demeure une règle qu'aucun opérateur n'enfreint. De même, il n'a jamais été possible d'imposer l'enregistrement systématique des quantités à l'entrée et à la sortie du marché »*. De plus, le marché semble figé. Il est très compliqué de faire changer les grossistes de pavillons ou de faire diminuer ou agrandir les surfaces de vente, suivant les besoins des opérateurs, alors que les bâtiments furent conçus pour cela. Selon les rapporteurs du texte, tous ces arguments : *« expliquent que le marché se soit tranquillement installé dans un fonctionnement peu productif et peu satisfaisant, dont ne pâtissent que les grossistes dynamiques, les consommateurs, sans doute les producteurs, et l'État, dans ses responsabilités de lutte contre l'inflation »*. Malgré tout, les rédacteurs ne voient pas Rungis comme un échec, mais comme une déception. Les « bons cotés » de Rungis c'est d'avoir permis le déménagement des Halles et d'assurer l'alimentation quotidienne de Paris et sa région. En revanche, Rungis est une déception, car la « performance économique » ne reflète pas la capacité et la modernité de ses installations. Une fois ce constat effectué, les inspecteurs des Finances proposent plusieurs solutions pour redonner de la vitalité au marché. Ils souhaitent une large diminution du périmètre de protection afin de permettre aux entreprises d'installer les bâtiments et les équipements dont elles ont besoin. Chose qui, selon le rapport, est impossible puisque les surfaces disponibles sur le marché sont limitées et que le périmètre empêche toute construction

ailleurs qu'à Rungis. Pour terminer, la SEMMARIS doit entreprendre une politique commerciale de redistribution des emplacements de vente pour favoriser les entreprises les plus dynamiques. Une redistribution qui passera nécessairement par une restructuration du nombre de grossistes.

## 2. Bilan des MIN

Nous l'avons vu en amont, la création du marché de Rungis s'est inscrite dans une large réforme de la distribution alimentaire. En 1953, le gouvernement publia le décret n° 53-959 qui créa les Marchés d'Intérêt National et qui modernisa le commerce français. D'autres textes sont venus compléter le décret afin d'atteindre ces deux objectifs. À l'instar du bilan du marché de Rungis et de la comparaison effectuée par rapport aux Halles Centrales de Paris, le gouvernement, par l'intermédiaire du Comité de Tutelle des MIN, a réalisé en janvier 1970 le bilan de cette réforme de la distribution des denrées agricoles<sup>230</sup> : « *Le présent rapport a pour but de dresser un premier bilan de dix ans d'expérience des Marchés d'Intérêt National et d'en esquisser les perspectives d'essor économique, compte tenu de l'évolution actuelle de la distribution des denrées agricoles* ». Le rapport a été rédigé par Michel Begon, administrateur civil à la Direction Générale du Commerce Intérieur et des Prix. La première chose qui apparaît à la lecture de ce dossier c'est que la création des Marchés d'Intérêt National fut longue. Un peu moins de 5 ans furent nécessaires pour avoir apparaitre le premier Marché d'Intérêt National du pays. Il s'agit du MIN de Nîmes, mis en service en juillet 1958. Par la suite, ce sont 20 marchés qui ouvriront jusqu'en mars 1969 et l'ouverture du marché de Nantes. Les MIN ont connu un coup d'accélérateur à partir de 1961, date à laquelle le gouvernement décida d'un plan de construction de 26 marchés sur l'ensemble du territoire. Ce plan avait pour but d'empêcher un développement anarchique du réseau des MIN. 8 ans furent donc nécessaires pour que les autorités décident d'engager le mouvement de développement des marchés prévu par le décret 53-959.

---

<sup>230</sup> CAC 1977 0241 - 18, ministère du Commerce et de l'Artisanat – Bilan de l'expérience et perspectives d'avenir des Marchés d'Intérêt National dans la distribution des denrées agricoles, Rapport de Michel Begon, administrateur civil à la Direction Générale du Commerce intérieur et des Prix, remis au Comité de Tutelle des Marchés d'Intérêt National, janvier 1970.

KRZYZANOWSKI Florian

Le tableau ci-dessous indique la localisation géographique des différents marchés ainsi que leur date de mise en service.

Tableau 14 – Liste des Marchés d’Intérêt National

Marché d’Intérêt National	Date de mise en service
Nîmes	Juillet 1958
Châteaurenard	Décembre 1958
Avignon	Juillet 1960
Lyon	Mai 1961
Angers	Juin 1961
Montpellier	Mai 1962
Agen	Juin 1962
Villeneuve-sur-Lot	Juin 1962
Montauban	Juin 1962
Bordeaux	Février 1963
Grenoble	Octobre 1963
Toulouse	Avril 1964
Nice (Fruits et Légumes)	Mai 1965
Nice (Fleurs)	Octobre 1965
Cavaillon	Juillet 1965
Strasbourg	Décembre 1965
Paris-La Villette (ouverture partielle)	Janvier 1969
Rouen	Janvier 1969
Paris-Rungis	Mars 1969
Nantes	Mars 1969

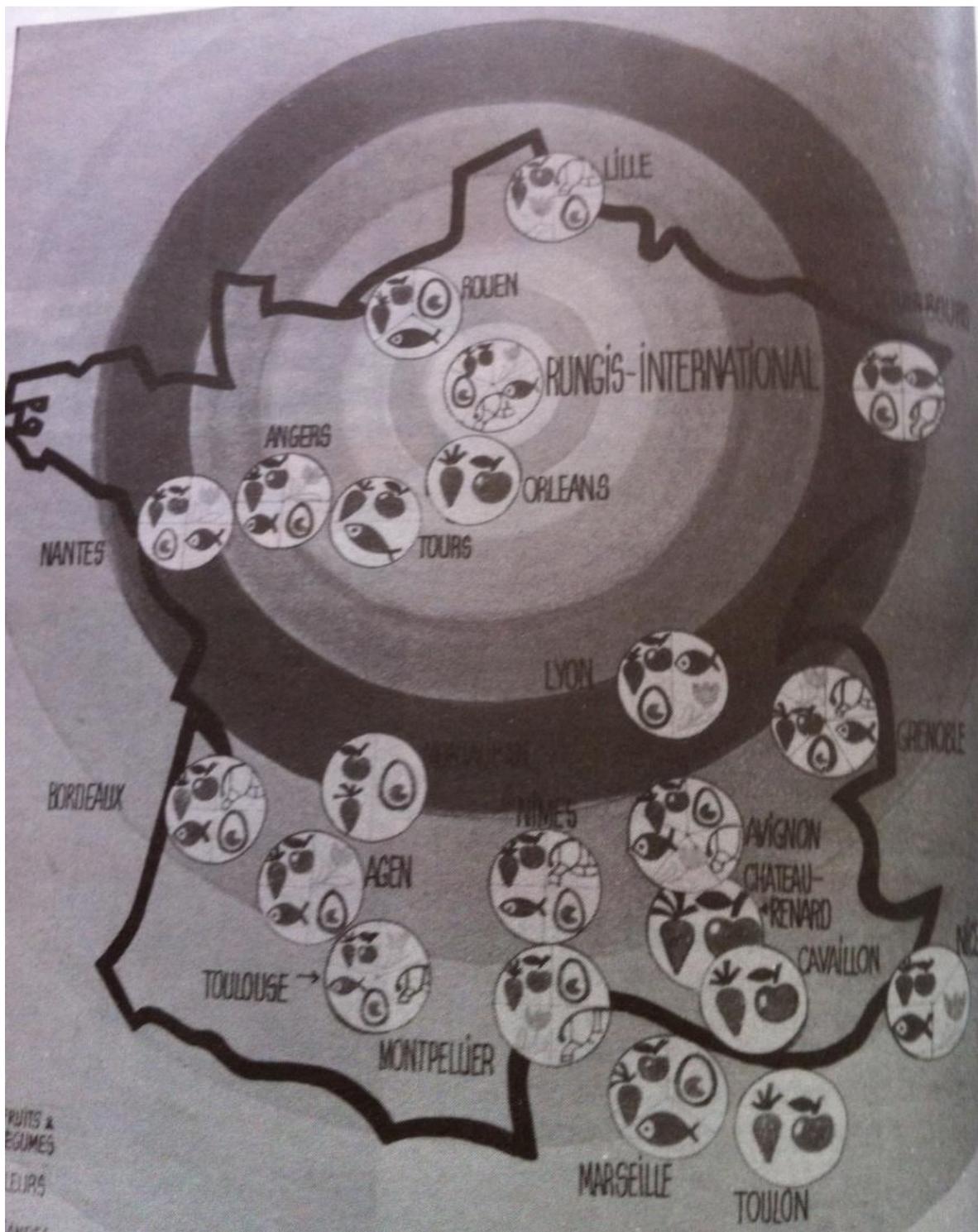


Figure 19 – Carte des Marchés d'Intérêt National

La carte ci-dessus dresse la liste des MIN ouverts à l'horizon 1970<sup>231</sup>. Elle met en avant le marché de Rungis en l'entourant de plusieurs cercles qui servent à démontrer que son influence va au-delà de la simple région parisienne. Elle est nationale, voire internationale. Surtout, Rungis semble être le centre du commerce de gros en France.

<sup>231</sup> Archives du Val-de-Marne. La date précise de publication du document n'est pas connue.  
KRZYZANOWSKI Florian

Tableau 15 – Liste des produits vendus sur les MIN

Marché	Fruits et Légumes	Fleurs	Viandes	Marée	Beurres, Œufs, Fromages
Agen	X	X		X	X
Angers	X	X		X	X
Avignon <sup>232</sup>	X	X	X	X	X
Bordeaux <sup>233</sup>	X		X	X	X
Cavaillon	X				
Châteaurenard	X				
Grenoble	X	X	X	X	X
Lille	X	X	X		X
Lyon	X	X		X	X
Marseille	X			X	X
Montauban	X				X
Montpellier	X	X	X		X
Nantes <sup>234</sup>	X	X		X	X
Nice	X	X		X	
Nîmes	X		X	X	X
Orléans	X				
Rouen	X			X	X
Rungis	X	X	X	X	X
Strasbourg	X		X	X	X
Toulon	X				
Toulouse	X	X	X	X	X
Tours	X			X	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>50 %</b>	<b>41 %</b>	<b>68 %</b>	<b>73 %</b>

<sup>232</sup> Annexe 42 – Vue aérienne des MIN d'Avignon, Nantes et Bordeaux

<sup>233</sup> Idem

<sup>234</sup> Idem

À la lecture de ce tableau, il apparaît que les « fruits et légumes » sont vendus dans tous les marchés. Les fleurs sont vendues dans 1 marché sur 2, les « beurres, œufs, fromages » dans 3 marchés sur 4, le « poisson et les produits de la mer » dans 2 marchés sur 3 et la viande dans 2 marchés sur 5. Il n'existe que 4 marchés complets (Avignon, Grenoble, Rungis et Toulouse), c'est-à-dire des marchés qui vendent l'ensemble des catégories de produits.

Les marchés sont inégalement répartis sur le territoire puisqu'ils sont majoritairement situés dans le quart Nord-Ouest et dans la partie sud du pays. La majeure partie de ces marchés sont rattachés à de grandes agglomérations ou à des centres de productions agricoles importants. Leur localisation très méridionale est due au fait que ces marchés sont surtout des lieux de ventes de fruits et légumes. Or ces produits sont cultivés pour une grande partie dans le sud du pays. À ce tableau, il conviendrait d'ajouter deux autres sites en cours de construction, les marchés de Lille et de Marseille. Pour Michel Begon, le gouvernement est donc en proche d'atteindre son objectif de 26 marchés fixé en 1961. Il faut noter que l'une des raisons qui font que le nombre de MIN est légèrement inférieur à ce qui fut prévu au départ, c'est la légère évolution de la politique des pouvoirs publics en matière d'ouverture de Marché d'Intérêt National. Alors qu'en 1961, l'idée était de répartir les marchés sur le territoire pour former un maillage, le Comité de Tutelle des MIN a décidé en 1966 d'imposer un seuil de transaction minimum. La raison de la mise en place de cette règle n'est pas connue, mais il s'agissait pour le gouvernement et les collectivités locales d'éviter d'investir à perte dans des marchés qui n'auraient pas été rentables. Les agglomérations souhaitant voir s'installer un marché de consommation devaient avoir un trafic d'au moins 100 000 tonnes par an. Le seuil était de 50 000 tonnes pour un marché de production. Quelques lieux qui avaient été retenus en 1961 furent, par la suite, éliminés, car ils étaient incapables de générer le trafic requis. De plus, la fonction d'un MIN va bien au-delà de ce que les créateurs de ces marchés avaient imaginé avec le décret n° 53-959. L'apparition de la zone SENIA (Secteur des Entrepôts et Industries Alimentaires) à Rungis a permis de créer une véritable zone commerciale dédiée au commerce de gros et aux industries alimentaires. Une zone que Michel Begon désigne par le terme de « centre commercial alimentaire de gros ». Cette mise en place des MIN ne s'est pas faite sans heurts de la part des milieux professionnels. Les oppositions à la construction de Rungis ne furent que le reflet de ce qui se déroulait sur les autres sites :

*« Le réseau de Marchés d'Intérêt National, tel qu'il a été défini pour l'essentiel par le Plan de 1961, approche ainsi de sa réalisation, au moment où la crise de confiance qui obérait son lancement paraît enfin surmontée. Dans les années 1962-1964, sa conception se heurtait en effet aux réserves des milieux professionnels et même au scepticisme de certaines administrations. [...] Quelques erreurs d'exécution, notamment dans l'édification des premières*

*unités, semblaient d'ailleurs justifier la critique du principe lui-même. Il fallut pour raffermir la position des pouvoirs publics qu'en 1964 le rapport de M. Le Conseiller d'État Heilbronner, au nom du comité permanent d'étude des MIN, et celui de MM. Lion et Berlet, au nom des Ministères exerçant la tutelle technique, montrent les avantages commerciaux de ces marchés et leur large adéquation à l'évolution réelle de la distribution des denrées agricoles. Les recommandations de ces deux rapports ont été largement suivies d'effet. [...] Désormais, les usagers reconnaissent sans réticence la réussite de la plupart des marchés, au moins pour le commerce des produits végétaux ; et le lancement des unités de Paris-Rungis, Rouen [et] Nantes a connu un plein succès ».*

Les marchés de gros occupent en 1970 une place prépondérante dans la distribution alimentaire face aux autres formes de distribution, notamment les circuits directs. Cette primauté dans les transactions commerciales s'appuie principalement sur la propriété des marchés à former des cours quotidiens grâce au jeu de la concurrence et à la confrontation plus aisée de l'offre et de la demande :

*« [...] Le facteur principal de la prépondérance du circuit de marché est et restera encore longtemps sa propriété de former des cours quotidiens par le jeu libre, clair et rapide de l'offre et de la demande. Depuis une vingtaine d'années, les pouvoirs publics se sont efforcés, par des aménagements techniques et des mesures juridiques de protection, d'améliorer les conditions économiques de ce processus et de faire des marchés de gros, notamment ceux de production, les organes régulateurs de l'écoulement des produits agricoles ».*

Il est nécessaire d'apporter quelques nuances à cette analyse. Les Marchés d'Intérêt National ne pratiquent pas un jeu libre de l'offre et de la demande. La vente aux enchères est le parfait exemple de la concurrence libre et non faussée. Le produit est vendu par un tiers et le prix monte en fonction de la demande. Cette forme de vente a été un échec sur les MIN. En effet, les professionnels de ces marchés ont refusé que leurs marchandises soient vendues par une tierce personne. Se heurtant à une tradition historique de vente directe entre le vendeur et l'acheteur, les salles de ventes aux enchères qui furent construites sur certains MIN, notamment ceux de Lyon, Angers et Toulouse, n'ont pratiquement jamais servi. Ce conservatisme des grossistes n'a pas permis lever l'opacité existante sur certaines transactions et donc le jeu libre de l'offre et de la demande en est faussé. À cela, il faut ajouter que les différentes réformes de la distribution qui furent engagées n'ont pas permis, au moins jusqu'au début des années 1970, d'uniformiser complètement la qualité des produits entre les producteurs. Or si les produits sont de différentes qualités, cela entraîne un risque accru de variabilité des cours, empêchant alors

la formation d'un prix moyen. Les lois d'orientation agricoles de 1960 et 1962, suivant la réglementation communautaire européenne, ont donc tenté de corriger ce risque en introduisant la notion de « cours régional indicatif ». Si le prix de vente passe en dessous du seuil minimal alors le produit est retiré de la vente. Cela permet de garantir une juste rémunération des producteurs. Seuls les marchés situés à proximité des lieux de productions majeurs sont pris en compte pour la décision du retrait du produit. Par exemple, pour les pommes ce sont les cours constatés sur les marchés de Nîmes, Montauban et Angers qui font foi pour décider du retrait ou non de la vente. Les Marchés d'Intérêt National restent donc le lieu privilégié pour la formation des cours des produits agricoles, mais il serait faux d'affirmer que le marché n'est pas un tant soit peu régulé.

Une régulation d'autant plus nécessaire compte tenu des volumes transitant sur les MIN. Par exemple, sur les 5 millions de tonnes de fruits et légumes commercialisées en France en 1967, 3 millions sont passés par un marché de gros. La part de marché des MIN dans le commerce de fruits et légumes est donc de 60 %. Michel Begon, même s'il ne cite pas de chiffres précis, confirme que les proportions sont sensiblement identiques pour les autres secteurs d'activités du marché telles que les fleurs et les produits de la mer. En prenant l'exemple de Rungis, qui est le site emblématique de cette réforme de 1953, l'auteur indique que le trafic des fruits et légumes a augmenté de 20 % par rapport au total des points de vente parisiens qui existaient avant l'ouverture du MIN. L'augmentation du tonnage commercialisé des fruits et légumes est de 45 % à Lyon, de 53 % à Avignon et même de 248 % sur le marché de Cavillon qui a vu son trafic de fruits et légumes passé de 64 000 tonnes en 1965, l'année de son ouverture, à 223 000 tonnes en 1968. Les facilités techniques et les infrastructures de qualités ont ramené vers les marchés de gros, une clientèle qui s'en était éloignée, à cause des contraintes imposées par les marchés archaïques des centres-ville (circulation, hygiène, conservation...). Le rapport de Michel Begon est sans appel sur ce sujet, les infrastructures routières et ferroviaires de qualité furent capitales pour le succès des MIN :

*« Un avantage important est la desserte du marché de gros par des voies routières et même autoroutières aisément praticables. En effet, les places les mieux situées à cet égard ont pu s'attirer une clientèle lointaine, soit de détaillant venant s'approvisionner avec leur camionnette, soit de demi-grossistes faisant la navette sur plusieurs centaines de kilomètres avec leurs camions gros-porteurs de 15 tonnes. Ainsi le marché d'Avignon, qui devait servir de centre d'expédition vers les places de consommation, est-il devenu grâce à l'autoroute A7 un centre d'éclatement pour les détaillants de toute la vallée du Rhône. Ainsi le marché de Paris-Rungis, également bien situé au carrefour des routes nationales, devrait être un centre d'éclatement pour toute une gamme de denrées périssables et singulièrement les produits de la*

*mer. À mesure que la pratique de la livraison sur commande téléphonique se généralisera en France, l'attraction commerciale des marchés de gros les mieux organisés et disposant de l'assortiment le plus large s'accroîtra sans doute encore. Citons l'exemple du Terminal Food Center de Philadelphie qui fait des livraisons aux détaillants jusqu'à 700 kilomètres de distance ».*

Les producteurs, a priori plus enclins à favoriser les circuits de distribution directs, sont également attirés par les Marchés d'Intérêt National comme en témoigne le marché des fleurs de Nice qui a vu son tonnage annuel passer de 16 000 tonnes en 1966 à 36 000 tonnes en 1968. En revanche, les marchés de gros sont en retrait par rapport aux centrales d'achat pour la commercialisation des produits laitiers, de la viande de porc et des volailles. Un phénomène dû à l'accélération des regroupements de producteurs. Les marchés modernes ont permis le développement de la fonction de « grossistes à services complets ». Il serait compliqué pour les centrales d'achats, qui souhaitent se fournir sur un MIN, de choisir les produits un par un, surtout si elles commandent de grandes quantités. C'est pourquoi des entreprises se chargent de sélectionner les produits et de les livrer. Ce service a pris une telle ampleur que la société POMONA, spécialisée dans la distribution de fruits et légumes, réalise la moitié de son chiffre d'affaires comme « grossiste à service complet ». Ce service ne peut pas être assuré par les petits grossistes, car il demande des investissements conséquents. Selon Michel Begon, la transformation des modes d'achats sur les marchés va obliger les entreprises qui gèrent les marchés ainsi que les pouvoirs publics à repenser le développement des MIN. Si d'autres marchés devaient être créés alors il serait judicieux de prévoir une reconversion des bâtiments de vente en ateliers de transformations et de conditionnements de produits. Les ventes à distances sont appelées à augmenter et donc les zones d'entrepôts vont grandir en taille. La conception des marchés va devoir intégrer des besoins en foncier de plus en plus important.

L'une des déceptions à propos des marchés, c'est le faible tonnage des exportations de denrées agricoles. Alors que l'un des objectifs avoués par les différentes réformes de la distribution, était de faire des MIN des plaques tournantes pour le commerce international, et notamment européen, la part des exportations reste faible voir marginale. Les ventes à l'étranger sont limitées aux centres d'expéditions. Les marchés de consommation revendent très peu de produits en dehors des frontières. Les marchés frontaliers ne semblent pas profiter de leur situation géographique, car les exportations des marchés de Strasbourg et de Nice sont quasi nulles. D'ailleurs concernant le marché de Strasbourg, accolé à la frontière allemande, le rapport indique la mention « néant » pour le nombre de tonnes de fruits et légumes commercialisé à l'étranger en 1967. À noter qu'à cette date, le marché de Rungis était toujours

en construction et que les espoirs des pouvoirs publics reposaient en grande partie sur le MIN de la région parisienne. L'autre déception des Marchés d'Intérêt National c'est la répartition géographique des marchés. La règle du seuil minimum, introduite par le Comité de Tutelle, va dans le sens contraire de la volonté de créer un réseau de marchés sur tout le territoire métropolitain. Certaines régions sont plus favorables que d'autres au développement des marchés de gros. C'est le cas du sud-est de la France. Plus la production agricole est importante, plus les marchés de gros ont tendance à se développer. La raison de cette expansion est simple. En utilisant directement les services du marché, les producteurs peuvent s'affranchir des grossistes-ramasseur dont le but est de vendre la production de plusieurs producteurs. À l'inverse, certaines régions où la production agricole est moindre et où les producteurs ont l'habitude d'utiliser le circuit direct ne sont pas des terres favorables au développement des circuits de marchés. Michel Begon appuie son affirmation en prenant l'exemple du Nord-Est et du Massif Central. Les marchés y sont peu présents et la faible importance des transactions n'a pas permis de classer les marchés existants comme Marché d'Intérêt National. Au regard du tableau dressant la liste des MIN, il est possible de voir que de grandes ou moyennes agglomérations, comme Reims, Metz, Nancy, Dijon ou bien Clermont-Ferrand ne font pas partie du réseau de Marchés d'Intérêt National. De plus, le seul MIN du nord-est de la France, le marché de Strasbourg, est considéré comme un semi-échec par les pouvoirs publics. Par ailleurs, quelques places peinent à tenir leur rang de Marchés d'Intérêt National. L'auteur du rapport fait donc la proposition de les déclasser en simple marché, car leur gestion n'a pas à s'effectuer au niveau national. Leurs impacts sur la production et la consommation française restent limités. Michel Begon souligne également que le risque pour une partie des MIN, c'est de se concurrencer entre eux. Par exemple, les marchés du Sud-Est ne sont pas très éloignés les uns des autres, le danger c'est qu'une plateforme mieux située prenne le pas sur une autre. Cela peut mettre à mal la viabilité économique du site le moins bien situé. La concurrence entre les marchés est une réalité. Les échanges entre les marchés sont faibles, voir inexistant, à tel point que certains gros expéditeurs travaillant sur les marchés d'expéditions de Cavaillon ou Châteaurenard préfèrent traiter avec des marchés de gros situés à l'étranger, notamment en Suisse, en Allemagne et aux Pays-Bas, plutôt que d'envoyer leurs produits sur les marchés de gros français au motif que la capacité d'absorption de ces marchandises n'est pas assez élevée. Michel Begon souligne ainsi le risque de concentration des MIN. Il est donc nécessaire pour les pouvoirs publics de bien choisir les futurs emplacements des MIN.

Les Marchés d'Intérêt National ont entraîné, comme ce fut le cas à Rungis, une concentration des entreprises opérant sur les marchés de gros. Mais cette concentration reste insuffisante. Le rapport du Comité de Tutelle des MIN est clair : « *Il existe sur les marchés de petits grossistes qui ne survivent que grâce à la vente au regrad et à la fraude fiscale* ». Les techniques de vente ont amorcé une évolution. Les produits ne se vendent plus de la manière qu'autrefois. Désormais, les professionnels sont dans l'obligation de proposer à la vente des produits préemballés pour les fruits ou des produits désossés pour le secteur de la viande. De plus en plus, la marchandise transformée est préférée à la marchandise brute. Cela oblige les entreprises à s'équiper en personnel et en machines afin de trier les produits, les préparer et les conditionner. Les petits opérateurs de marchés, dont le tonnage annuel n'est pas suffisant pour s'équiper à moindres frais, ont donc disparu au profit d'entreprise au gabarit plus important. Ceux qui ont réussi à se maintenir ne le font que grâce à la fraude. Pour confirmer sa démonstration, Michel Begon s'appuie sur le secteur de la viande. Historiquement, ce sont les producteurs qui amenaient leurs marchandises sur les marchés. Ils préparaient la viande avant de la mettre en vente. Avec l'apparition des MIN et des techniques nouvelles de commercialisation, ces opérations sont aux mains de grandes entreprises comme CABY, FLEURY ou SOCOPA dont le tonnage annuel atteint presque 40 000 tonnes. Ce phénomène existe aussi dans les autres secteurs comme celui des bananes où les murisseries au faible trafic ont disparu. Compte tenu de l'équipement nécessaire à la manutention et à la transformation, le seuil de rentabilité pour une murisserie de bananes est de 3000 tonnes minimum par an.

Malgré ces phénomènes de concentration, les pouvoirs publics notent que les grossistes concessionnaires sont encore en trop grand nombre et que le volume annuel traité par les petites sociétés de commerçants n'est pas suffisant :

*« Sans doute pouvait-on escompter que la concurrence des opérateurs d'une même place éliminerait les moins compétitifs. Jusqu'à présent, le mouvement est très lent. L'effectif des commerçants-vendeurs qui baisse sensiblement lors de l'ouverture de chaque Marché d'Intérêt National reste ensuite à peu près stable, malgré une extrême inégalité des chiffres d'affaires. [...] La plus importante traitait 8 000 tonnes par an, la moins importante 300 tonnes seulement. [...] Or c'est à peine si, de 1964 à 1968, quatre fonds de commerce ont disparu du marché de Toulouse-Lalande. Il apparaît ainsi que les concessionnaires d'un Marché d'Intérêt National jouissent d'un tel privilège de situation, grâce aux installations bien aménagées dont ils disposent sous la protection d'une réglementation très restrictive que la concurrence interne ou externe en est dissuadée ».*

Concernant le secteur des fruits et légumes, en moyenne, un grossiste vend annuellement 4 000 tonnes de marchandises à Rouen, 3 000 tonnes à Rungis, 2 900 tonnes à Lyon, 1 700 tonnes à Bordeaux, 1 300 tonnes à Toulouse et 1 200 tonnes à Nice. Des chiffres à mettre en perspective avec les recommandations du Centre Technique Interprofessionnel des Fruits et Légumes qui estime : « *qu'une entreprise traitant une quinzaine d'articles simultanément et située à une distance moyenne de 500 km des centres de production, devra traiter environ 4 000 tonnes par an pour fonctionner dans des conditions satisfaisantes* ». Seul le marché de Rouen satisfait aux recommandations de la profession. Il existe donc un problème de rentabilité pour les commerçants des MIN qui risque de mettre en péril la plupart de ces entreprises si le tonnage traité n'augmente pas sensiblement. A fortiori, si les entreprises font faillite, à terme, c'est le marché lui-même qui risque de mettre la clef sous la porte. Si le nombre de transactions est trop faible alors les sociétés d'économie mixte, qui gèrent les MIN, ne peuvent prélever assez de taxes, notamment à l'entrée des marchés, pour subvenir à l'entretien et aux investissements. Michel Begon, l'auteur de ce rapport met en garde le Comité de Tutelle des MIN contre une menace qui risque de toucher une grande partie des marchés : « *Il s'agit surtout d'une menace pour l'avenir : on peut redouter un affaiblissement plus ou moins rapide des marchés de gros de consommation français, si la concentration nécessaire des entreprises ne s'y produit pas ou guère* ». Le Comité de Tutelle des MIN, qui édite le rapport Begon, encourage les gestionnaires des marchés à mettre en œuvre les dispositions de l'article 33 du décret 68-659<sup>235</sup>, datée du 10 juillet 1968, qui permet de modifier voir supprimer les emplacements des commerçants qui ne réalisent pas une activité suffisante : « *Le gestionnaire détermine chaque année, par nature de produits et par type d'emplacement, l'importance minimale des activités qui doivent y avoir été effectuées. Les emplacements sont soit réduits, soit remplacés par des emplacements plus petits, soit supprimés, lorsque le titulaire a, trois années de suite, réalisé une activité inférieure à la limite minimale afférente à son type d'emplacement* ». Le Comité de Tutelle regrette que les sociétés d'économie mixte n'aient jamais osé mettre en œuvre ce principe.

Malgré ces quelques points noirs, Michel Begon tire un bilan plutôt positif de la mise en place des Marchés d'Intérêt National :

« *En dépit des inquiétudes que les pouvoirs publics et les professions avaient pu ressentir en 1962-1964 au sujet de la politique des Marchés d'Intérêt National, la mise en place du réseau va s'achever, semble-t-il, sur une série de réussites commerciales. Compte tenu également des gains en économie globale que le transfert d'un marché de gros hors de l'agglomération urbaine procure à celle-ci, il n'est pas douteux que la plupart des 21 opérations déjà réalisées ou en cours de réalisation étaient justifiées* ».

---

<sup>235</sup> Décret n° 68-659 du 10/07/1968 portant organisation générale des Marchés d'Intérêt National.  
KRZYZANOWSKI Florian

Un constat partagé par le ministère de l'Agriculture dans un document de promotion des MIN<sup>236</sup> :

*« Le bilan que l'on peut dresser maintenant est positif. Les Marchés d'Intérêt National permettent incontestablement une meilleure confrontation de l'offre et de la demande et par là une plus juste rémunération du producteur. Grâce à eux, dans la grande majorité des villes où ils ont été créés, des problèmes aigus d'urbanisme ont pu être réglés et leurs installations permettent une économie de temps et une réduction des pertes profitables à tous. En outre, l'institution des MIN présente un intérêt certain pour l'avenir de l'expansion agricole française et le développement de nos ventes au sein de la CEE<sup>237</sup> compte tenu des facilités matérielles qu'offrent ces marchés aux acheteurs étrangers ».*

Dans la plupart des cas, l'opération de transfert du marché, depuis le centre-ville vers l'extérieur de l'agglomération, est une bonne chose pour les municipalités. La fluidité du trafic pendant les horaires de vente est le premier point positif. Le second concerne l'amélioration de la salubrité des rues entourant les anciennes halles municipales. Les déchets ne jonchent plus le sol et donc la prolifération des animaux nuisibles, notamment des rats, est ralentie. D'autre part, les villes réalisent souvent une opération d'urbanisme à moindre coût grâce à la mise en valeur des terrains. Les anciennes halles font souvent place à d'autres infrastructures comme un parking à Toulouse, à l'entrée d'une autoroute à Nantes ou bien un parc et un centre commercial à Paris. Toutes ces transformations sont facilitées, car la ville n'a pas besoin d'acheter des terrains qui bien souvent lui appartiennent déjà. De plus, les terrains des centres-ville sont très chers donc la ville y gagne d'un point de vue financier. Les gains de productivité pour les entreprises de commerce ne sont pas négligeables. La concentration de services complémentaire, comme la transformation et la livraison, permet de réduire les coûts et donc le prix final. La circulation de l'information entre les vendeurs facilite l'ajustement des prix et évite donc un trop grand écart entre deux commerçants, préjudiciable pour celui qui est plus cher. Les prix ne sont plus impactés par de trop grands frais de transport grâce à la mise en place d'infrastructures routières de qualité accolées au MIN et surtout grâce à l'arrivée des trains directement dans l'enceinte du marché. La réduction et la modernisation des opérations de manutentions, induites par la possibilité de garer les camions aux sorties des emplacements des grossistes et par l'introduction de chariots élévateurs et de transporteurs de palettes à la place de diables manuels, favorisent un abaissement des charges pour les entreprises. La modernisation des installations a permis de limiter les pertes de marchandises grâce à une conservation des invendus en chambre froide. Michel Begon indique dans son rapport que ces

---

<sup>236</sup> CAC 1991 0274 - 01, ministère de l'Agriculture - Projet d'article sur les Marchés d'Intérêt National pour le bulletin d'information du Ministère de l'Agriculture, Direction des Aménagements ruraux, 02/04/1969.

<sup>237</sup> CEE : Communauté Économique Européenne.

marchés modernes ont nettement amélioré les conditions de travail du personnel, sans toutefois préciser sa pensée. Il n'est pas sûr, compte tenu de l'absence de données chiffrées, que les salaires ont progressé. Mais les manutentionnaires ne transportent plus de charges lourdes<sup>238</sup>, les vendeurs ne sont plus installés en plein vent et au milieu des débris. Sans doute, cette amélioration des conditions de travail a-t-elle favorisé une meilleure santé des employés, mais aucun chiffre ne permet d'étayer cette affirmation.

Pour continuer à améliorer les MIN, le Comité de Tutelle souhaite libéraliser le secteur. Il trouve que la réglementation actuelle, bien que favorable au maintien des petits et moyens commerces, est trop contraignante pour le développement des Marchés d'Intérêt National. Le Comité de Tutelle propose que les marchés ne soient plus spécialisés sur une catégorie de produits, mais qu'ils puissent vendre l'ensemble des denrées agricoles et alimentaires. Des ventes qui pourront avoir lieu par téléphone 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Les commerçants pourront livrer la marchandise dès que la commande sera passée. Les produits ne devront plus obligatoirement être présents sur le marché pour pouvoir y être vendus. C'est la mise en place du système de vente à distance sur référence. Le marché deviendra plus qu'un lieu de vente, car le Comité de Tutelle propose que des marchandises puissent transiter par le MIN sans y être vendues. Les professionnels pourront vendre pour leur compte personnel. Ils pourront édifier à leur frais leurs propres entrepôts sur des terrains viabilisés situés à l'intérieur de l'enceinte du MIN. Le Comité de Tutelle note que son projet suscite des interrogations, mais il propose d'aller encore plus loin, en supprimant les périmètres de protection des marchés et en laissant la possibilité aux professionnels de s'installer dans le MIN qu'il souhaite même s'ils ne sont pas originaires de la région du marché. Enfin, le Comité de Tutelle des MIN entend abroger les règles qui régissent les horaires des marchés afin que les acheteurs ne soient plus soumis à des horaires que le comité juge trop restrictifs. Ces propositions-chocs risquent d'entraîner une révolution de la philosophie des MIN. Elles sont en opposition avec la règle des 3 unités (unité de lieu, unité de temps, unité d'offre). La suppression du périmètre de protection laisse la possibilité à d'autres marchés de se créer et de venir concurrencer le MIN. Des marchés qui ne seraient pas soumis aux contraintes à la même réglementation mais qui utiliseraient une partie du tonnage destiné aux Marchés d'Intérêt National. La possibilité de laisser les opérateurs vendre pour leur propre compte serait hasardeuse et pourrait entraîner de la spéculation sur les prix. Des cours compliqués à former puisque toutes les marchandises entrant sur le marché n'y seraient pas vendues. Les MIN seraient alors loin de l'objectif initial qui était d'établir des cours justes. Par ailleurs, les vendeurs ne seraient plus sur un pied d'égalité. Actuellement, sur les MIN, tous les emplacements de ventes sont identiques, ce qui n'est pas pour poser des problèmes aux grossistes dont le tonnage est important. Si on laisse la possibilité de construire des entrepôts

---

<sup>238</sup> Les « Forts des Halles » n'existent plus depuis le transfert des Halles à Rungis.  
KRZYZANOWSKI Florian

dans l'enceinte du marché alors les grossistes les plus riches pourraient conserver une plus grande quantité de produits et donc avoir indirectement la main sur les cours. Les demandes du Comité de Tutelle des MIN ne deviendront pas toutes des réalités, mais elles prouvent que les Marchés d'Intérêt National ont atteint un palier. Si ces marchés souhaitent continuer leur expansion, notamment à l'international, cela passe par un aménagement de la réglementation et un renouveau des techniques de vente.



Figure 20 – Le Marché d'Intérêt National de Rungis aujourd'hui<sup>239</sup>

<sup>239</sup> Photo aérienne du MIN de Rungis - Google Earth  
KRZYZANOWSKI Florian

# Conclusion

Dire que le transfert des Halles vers Rungis fut long et houleux relève de l'euphémisme. Toute la puissance et l'autorité de l'État fut nécessaire pour que soit entrepris un processus qui a abouti à la création du plus grand marché de produits frais au monde. Peu de personnes croyaient en la réussite du projet Rungis et sans l'appui des plus hautes autorités de l'État, à l'image du Premier ministre Michel Debré, il est fort probable que les Halles seraient restées encore quelques années au centre de Paris.

La situation des Halles n'était plus tenable à plus d'un titre. Les dimensions du marché étaient trop restreintes, son insalubrité était incompatible avec toute opération commerciale, son emprise sur le centre de Paris créait des tensions... À la lecture de cette étude, il est évident que le marché parisien nécessitait une modernisation dans les plus brefs délais. De cette modernisation dépendait l'alimentation de plusieurs millions de personnes. Était-il possible que des aliments soient exposés à même le sol, à proximité des rats et des égouts, à l'aube de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle ? À une époque, où le pays se trouvait au cœur des Trente Glorieuses et où la modernité était le maître mot, les Halles Centrales reflétaient l'image du passé. Les pavillons Baltard, eux-mêmes symboles de modernité au XIX<sup>e</sup> siècle, projetaient l'image d'un lieu et d'un quartier qui n'avaient pas suffisamment évolué. L'inconsistance politique et le peu de courage des élus furent les deux principales raisons de ce manque d'évolutions. Malgré tout, un déplacement du marché relevait plus du mythe que de la réalité. Tous les acteurs du dossier, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, des élus, des détaillants, des grossistes ou bien de la population parisienne, faisaient le même constat, mais personne, à quelques exceptions près, n'avait osé imaginer qu'un jour les Halles seraient amenées à déménager, à fortiori à l'extérieur de la capitale, dans ce qui n'était, en 1960, qu'un village de maraichers. Certes, quelques élus avaient bien proposé de moderniser les Halles, en les démolissant puis en construisant des bâtiments de plusieurs étages ou bien en abatant quelques immeubles proches du marché afin de l'agrandir, mais un transfert relevait de l'utopie.

Le salut des Halles est donc venu du pouvoir central. Un pouvoir qui comprit la nécessité d'avoir un marché parisien moderne, capable d'absorber une population de plus en plus importante. Une population qui, selon les prévisions, devait atteindre plus de dix millions d'habitants en 1990 et que les Halles n'auraient pas été en mesure d'approvisionner. Mais le processus de décision fut long, très long. Entre le décret instaurant les Marchés d'Intérêt National et l'ouverture du marché de Rungis, il s'est écoulé 16 ans. Un temps qui reflète la difficulté pour mettre en œuvre un projet de cet envergure en France. Une telle période est

dangereuse pour la viabilité d'un programme l'exemple de La Villette l'a montré. La mise en chantier de Rungis fut retardée, car la modernisation des Halles s'est inscrite dans une vaste réforme de la distribution alimentaire du pays. En effet, le transfert des Halles ne fut que le point d'orgue de cette réforme. Le gouvernement souhaitait faire émerger un réseau de marchés permettant ainsi d'établir des cours justes sur l'ensemble du territoire. Ce fut la création des Marchés d'Intérêt National. L'idée était de favoriser la communication entre des marchés modernes afin d'éviter de trop grandes disparités sur le prix des produits agricoles. Cette réforme avait aussi pour but de raccourcir les circuits de distribution. Les prix souffraient du trop grand nombre d'intermédiaires entre le producteur et le consommateur. Des intermédiaires qui alourdissaient le prix des produits. Un cadre juridique et législatif important était donc requis avant de construire les premiers marchés. Les nombreux textes de lois, ordonnances et décrets le prouvent.

Les discussions sur le transfert des Halles prirent un coup d'accélérateur avec l'arrivée de la Cinquième République en 1958. Autant la Quatrième République était instable, ce qui empêchait la continuité d'un projet sur le long terme, autant le nouveau régime sécurisa le pouvoir exécutif ce qui a permis de lancer de grands chantiers comme le transfert des Halles. Un projet qui doit beaucoup à la volonté et à l'autorité de Michel Debré. Le Premier ministre du Général de Gaulle avait saisi l'impératif d'un grand marché parisien moderne. Surtout, Michel Debré avait assimilé que ce projet n'irait à son terme que s'il était placé sous l'autorité d'un seul homme. Un homme qui aurait des pouvoirs élargis permettant de surmonter les obstacles imposés par l'Administration. En effet, les ministères avaient pris l'habitude de ralentir les projets s'ils ne les jugeaient pas utiles. Cet homme, ce fut Libert Bou qui avait pour philosophie de rencontrer les acteurs d'un projet, de négocier avec eux et de faire apparaître telle ou telle décision comme naturelle. Héritier des valeurs de travail de Jean Monnet, Libert Bou réussit à convaincre les professionnels des Halles et élus de la ville de Paris, malgré leur farouche opposition, de prendre part au développement de Rungis. C'est ainsi que les grossistes et les organisations professionnelles contribuèrent à l'aménagement de Rungis. C'est ainsi que la ville de Paris participa au financement d'un marché qui n'était plus sous son autorité.

Le choix de l'emplacement du marché de la région parisienne demanda de longues heures de débats et des dizaines de rapports sur des sujets aussi variés que la démographie de la région, la situation géographique de la production agricole, les capacités d'absorption de la circulation, les méthodes de vente sur les marchés... Il est vrai que les caractéristiques de ces Marchés d'Intérêt National imposaient des contraintes d'aménagements inédites. Les penseurs du projet devaient réussir à faire rentrer le chemin de fer directement dans le marché et à aménager des accès directs à l'autoroute. Surtout, le site devait être d'une dimension de plus

de 200 hectares, car outre des bâtiments de vente, le MIN de la région parisienne devait être en mesure de recevoir des zones d'entrepôts, de bureaux, de loisirs, des centres commerciaux... Rungis fut presque un choix par défaut. Le premier site choisi était celui de Valenton, mais l'absence de certaines infrastructures routières et la difficulté pour acquérir les terrains obligèrent les pouvoirs publics à se rabattre sur Rungis. Un site qui possédait néanmoins quelques atouts notamment sa proximité avec l'autoroute A6 et l'aéroport d'Orly.

Alors, une question s'impose, le Marché d'Intérêt National de Rungis est-il une réussite ? La réponse n'est pas tranchée, car l'étude de la période 1969-1975 ne peut suffire à répondre positivement ou négativement. Il est incontestable que le marché a vu une augmentation des tonnages par rapport à ceux des Halles, attirant même une nouvelle clientèle qui était rebutée par les Halles Centrales. Ces chiffres prouvent la confiance des usagers, grossistes, détaillants, producteurs et transporteurs dans les installations modernes de Rungis où il est possible de se garer facilement et où les transactions commerciales sont moins opaques. Malgré l'ajout en 1973, du secteur des produits carnés, après le scandale de La Villette, le MIN de Rungis semble marquer le pas. La progression des ventes est moins nette par rapport aux premières années qui ont suivi l'ouverture. L'activité se stabilise. Le marché doit faire face à la concurrence des centrales d'achats et des circuits de distribution directs, c'est-à-dire les circuits qui n'utilisent pas les services de grossistes. En 2011, le marché a vu sa fréquentation s'élever à 6 730 000 entrées pour un chiffre d'affaires de 7,8 milliards d'euros. La SEMMARIS indique, sur son site internet, que le marché de Rungis approvisionne quotidiennement une population de 18 millions de personnes. Si le marché a réussi sa mission de sécuriser l'approvisionnement alimentaire de Paris et sa région, ses activités et sa fréquentation sont en forte baisse par rapport aux années qui ont suivi son ouverture. Le tonnage des fruits et légumes a baissé de près de 42 % par rapport à 1975 et sa fréquentation a diminué de 8 %. Anticipant la stagnation de l'activité nationale de marché de gros, la SEMMARIS a pris le parti de se tourner vers l'international dès le milieu des années 1970. Le nom de « Paris-Rungis » va disparaître progressivement pour être finalement remplacé par « Rungis-International ». Alors que le nom des Halles était souvent rattaché à celui de Paris marquant ainsi le lien entre la ville et son marché, Rungis est désormais tourné vers l'extérieur prouvant la volonté de la SEMMARIS de se développer au-delà des frontières hexagonales. Une politique rendue nécessaire à cause de l'apparition de plateformes concurrentes à l'étranger, comme le marché des fleurs d'Amsterdam. Un développement qui semble plutôt réussir à l'entreprise puisque celle-ci apporte son expertise dans la création de marchés de gros en Chine, en Inde et en Ukraine.

# Archives

## **Centre des Archives Contemporaines (CAC):**

Versements	Ministère	Articles	Désignation
1977 0072	Intérieur	– 25 – 55	Marchés d'Intérêt National (Toulouse et Paris) : 1954-1963
19 770 125	Intérieur	– 1	Réorganisation administrative de la région parisienne et transfert des Halles Centrales : 1960-68
1977 0145	Intérieur	– 1 – 2 – 4 – 5 – 10 – 11 – 12 – 13	Articles 1-2, 4-5 : Halles Centrales de Paris, réglementation, procès-verbaux du Conseil Supérieur, statut des approvisionneurs, projet de transfert, questions diverses : 1893-1966  Articles 5 : Société pour l'implantation d'un MIN à Rungis : travaux et rapport de synthèse : 1961-1965
1977 0241	Commerce et Artisanat	– 15 – 16 – 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 29 – 32 – 33 – 34 – 35 – 36 – 66 – 68	Articles 15-44 : Marchés d'Intérêt National. 1940-1973  Articles 51-94 : Documentation réglementaire sur divers problèmes commerciaux. 1925-1974

Versements	Ministère	Articles	Désignation
1977 0320	Intérieur	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 7</li> <li>– 32</li> <li>– 33</li> <li>– 34</li> <li>– 35</li> <li>– 36</li> <li>– 104</li> <li>– 105</li> <li>– 106</li> <li>– 107</li> </ul>	Articles 6-9, 32-36, 104-108 : La Villette, Rungis : 1959-1972
1981 0530	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1</li> <li>– 2</li> <li>– 3</li> <li>– 4</li> </ul>	Articles 1-7 : Société d'Économie Mixte d'Aménagement et de Gestion des Annexes du Marché d'Intérêt National de Rungis (SAGAMIRIS), créée par le décret du 27 avril 1965 et dissoute par le décret du 16 mars 1977: statuts, procès-verbaux, correspondance, comptes : 1966-1978
1983 0358	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1</li> <li>– 2</li> <li>– 3</li> <li>– 4</li> <li>– 5</li> </ul>	Articles 1-6 : Société d'Économie Mixte d'aménagement et de gestion du Marché d'Intérêt National de la région parisienne (SEMMARIS): constitution, procès-verbaux des réunions du conseil d'administration, rapports d'activité : 1962-1977
1985 0242	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 18</li> </ul>	Articles 1-21 : Marchés d'Intérêt National, projets de construction : 1955-1962

Versements	Ministère	Articles	Désignation
1986 0391	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 35</li> <li>– 36</li> <li>– 37</li> <li>– 40</li> <li>– 67</li> <li>– 68</li> <li>– 69</li> <li>– 70</li> <li>– 71</li> <li>– 72</li> <li>– 73</li> <li>– 74</li> <li>– 75</li> <li>– 76</li> </ul>	<p>Articles 35-39 : élaboration des 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> plans : rapports, procès-verbaux et comptes rendus de réunions des différentes commissions du plan et de la commission économiques pour l'Europe : 1954-1966.</p> <p>Articles 40-47, 59-61 : Comités interprofessionnels, commercialisation des animaux et de la viande de boucherie, des fruits et légumes, du sucre, Halles de Paris : réglementation, réunions de commissions et du Conseil Supérieur des Halles : 1948-1966.</p> <p>Articles 48-58 : commercialisation des produits de la mer : réglementation, investissements, réunions de comités interministériels ou interprofessionnels : 1949-1966.</p> <p>Articles 62-65 : problèmes du froid et de commercialisation des produits réfrigérés, congelés et surgelés : étude, réglementation, réunions : 1962-1965.</p> <p>Articles 66-80 : accès des producteurs de fruits et légumes aux marchés de détail, réforme de la distribution et organisation des Marchés d'Intérêt National : réglementation, étude, financement des aménagements, réunions : 1940-1965.</p>
1987 0727	Intérieur	– 5	Articles 4-5 : Marché d'Intérêt National de Rungis : 1971-1984

Versements	Ministère	Articles	Désignation
1991 0020	Commerce et Artisanat	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1</li> <li>– 2</li> <li>(dossiers 1, 3, 4)</li> <li>– 3</li> <li>– 4</li> <li>– 5</li> <li>– 9</li> <li>– 10</li> <li>– 11</li> <li>(dossier n° 1)</li> <li>– 12</li> <li>– 13</li> <li>– 14</li> <li>– 15</li> <li>– 16</li> <li>– 17</li> <li>(dossier n° 1)</li> <li>– 23</li> <li>– 24</li> <li>– 41</li> <li>– 42</li> <li>– 43</li> <li>– 44</li> <li>– 45</li> <li>(dossiers n° 1 et 2)</li> <li>– 46</li> </ul>	<p>Articles 1-2 : Législation et organisation générale. 1953-1987</p> <p>Articles 3-8 : Travaux du Comité Permanent puis du Comité de Tutelle des MIN. 1956-1986</p> <p>Article 9-11 : Fonctionnement général, statistiques, études, contentieux. 1959-1986</p> <p>Articles 12-14 : Transfert des Halles Centrales de Paris. 1960-1969</p> <p>Articles 15-25, 41-46 : MIN de Rungis : création et réglementation, gestion par la Société gestionnaire de Rungis (SEMMARIS), activités. 1962-1988</p> <p>Articles 26-29 : MIN de La Villette : création et suivi. 1959-1982</p> <p>Articles 30-40 : MIN de province (classement par commune). 1954-1977</p>

Versements	Ministère	Articles	Désignation
1991 0274	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1</li> <li>– 2</li> <li>– 36</li> <li>– 37</li> <li>– 38</li> <li>– 39</li> <li>– 40</li> <li>– 41</li> <li>– 42</li> </ul>	Articles 1-42 : Aménagement des Marchés d'Intérêts Nationaux.
1997 0485	Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 49</li> <li>– 50</li> </ul>	Articles 31-50 : Création et fonctionnement des Marchés d'Intérêt National (MIN) (classement par département), 1941-1982
2007 0451	Commerce et Artisanat	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1</li> <li>– 2</li> <li>– 3</li> <li>– 4</li> <li>– 5</li> <li>– 6</li> <li>– 7</li> </ul>	Articles 1-7 : Marchés d'Intérêt National (principalement Rungis) : réglementation, activité. Société d'Économie Mixte d'Aménagement et de Gestion du Marché d'Intérêt National de la région parisienne (SEMMARIS). 1960-1998

## **Archives du Val-de-Marne :**

### — *La création d'un Marché d'Intérêt National à Rungis (2447 W 1-51) :*

- Création d'un Marché d'Intérêt National en région Parisienne (2447 W 1-10)
  - Aménagement de la région Parisienne (2447 W 1)
  - Décision du transfert des Halles centrales de Paris à Rungis (2447 W 3, 4, 6, 7, 8,10)
- Mise en place des sociétés d'aménagement (2447 W 11-16)
  - Création de la Société civile pour l'implantation d'un Marché d'Intérêt National en région Parisienne (2447 W 11-13)
  - Régime spécifique du Marché d'Intérêt National : règlement intérieur et régime fiscal (2447 W 14)
  - Création des zones annexes au marché (2447 W 15)
- Conséquence du transfert des Halles Centrales de Paris (2447 W 32-35)
  - Activités et professionnels concernés par le transfert (2447 W 32-33)
  - Problèmes liés au transfert lui-même (2447 W 34)
  - Études des possibilités d'implantation d'activités sur le nouveau site (2447 W 35)
- Projets et premières études (2447 W 43-51)
  - Plan des terrains (2447 W 43, 44, 45)
  - Définition des périmètres du marché (2447 W 46)
  - Premières négociations concernant l'implantation (2447 W 51)

### — *Structures et équipes de direction (2447 W 52-167) :*

- Sessions du CAMINRP (2447 W 52)
- SEMMARIS (2447 W 53)
- Dossier de Libert Bou, commissaire à l'aménagement du Marché d'Intérêt National puis président-directeur général de la SEMMARIS et de la SAGAMIRIS (2447 W 89-135)
  - Relations avec les ministères (2447 W 89, 90, 93, 94, 95, 96,97)
  - Relations avec la Préfecture de la Seine et ses services (2447 W 98, 100, 101, 102, 103, 104, 106)
  - Transfert des Halles et suivi de l'ouverture du Marché d'Intérêt National (2447 W 120 part 2, part 3, 121, 122, 123, 127 part 4)

### — *Affaires foncières et financières (2447 W 171) :*

- SEMMARIS, estimations financières (2447 W 171)
  - Estimation des coûts et préparation budgétaire (2447 W 171)

### — *Une conception architecturale, celle de l'équipe COLBOC (2447 W 219-224) :*

- Contrats avec le cabinet Colboc (2447 W 219, 222)
- Réunion avec l'architecte (2447 W 224)

### — *Implantation du marché et de ses zones annexes (2447 W 278-288) :*

- Planification des travaux (2447 W 278, 279, 280, 281)
- Avancement des travaux (2447 W 287-288)
- *Liaisons ferroviaires et routières (2447 W 425-459) :*
  - Desserte extérieure (2447 W 425 part 2, part 7, 446, 459)
- *Construction des bâtiments du marché (2447 W 460-571) :*
  - Implantation des services communs (2447 W 462-485)
    - Entreprises travaillant sur le marché (2447 W 462)
    - Horaires du marché (2447 W 285)
  - Planification des travaux (2447 W 568)
- *L'ouverture du marché de Rungis (2447 W 572-599) :*
- *Transfert des Halles centrales de Paris (2447 W 572, 575) :*
  - Préparation du transfert (2447 W 572, 573, 574, 575)
  - Transfert des produits carnés du Marché de La Villette au Marché d'Intérêt National de Rungis (2447 W 596-598)
    - Décisions de fermeture du marché de La Villette (2447 W 596-597)
    - Transfert du marché de la viande à Rungis (2447 W 598)
- *Les premières années de fonctionnement (2447 W 606) :*
  - Fonctionnement du marché, logistique (2447 W 606)
    - Horaire sur le marché (2447 W 606)
- *Documents photographiques (2447 W 701-1739) :*
  - Vue d'ensemble (2447 W 701, 702, 705 à 722)
    - Vues aériennes (2447 W 728 à 854)

# Bibliographie

## **Les Halles de Paris :**

- COLIN, Josette, *Je me souviens des Halles*, Parigramme, Paris, 1998.
- HÉRON DE VILLEFOSSE, René, *Les Halles, de Lutèce à Rungis*, Perrin, Paris, 1973, 395p.
- La Résistance voulait déménager les Halles de Paris, *Le Parisien édition Val-de-Marne*, 24/07/2008
- LOMBARD-JOURDAN, Anne, *Les Halles de Paris et leur quartier (1137 - 1969)*, École Nationale des Chartes, Paris, 2009, 245p.
- VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p.
- VASAK, Vladimir, *Le destin des Halles de Paris*, Web-documentaire, France Télévision, 2011.
- ZOLA, Émile, *Le ventre de Paris*, Le livre de poche, Paris, 2010, 383p (Collection Classiques)
- Atlas Historique de Paris : [www.paris-atlas-historique.fr](http://www.paris-atlas-historique.fr)
- Base de données Cassini sur le site de l'EHESS : [cassini.ehess.fr](http://cassini.ehess.fr)
- Site internet officiel de la ville de Paris : [www.paris.fr](http://www.paris.fr)

## **Le Marché d'Intérêt National de Rungis :**

- BERNARD DE RAYMOND, Antoine, *La construction d'un marché de fruit et légumes : entre économie, espaces et droit (1896-1995)*, DEA de sociologie, ENS Cachan, 2003, 218p.
- *Bienvenue à Rungis*, Havas Conseil Relation Publique, Rungis, 1968.
- CHEMLA, Guy, *Les ventres de Paris : Les Halles, La Villette, Rungis ; l'histoire du plus grand marché du monde*, Glénat, Grenoble, 1994, 222p.

- CHEMLA, Guy, *Le Marché d'Intérêt National de Paris-Rungis*, Annales de Géographie, Paris, 1980, t.89, n ° 493, pp 309-327.
- GOUDEAU, Jean-Claude, *Le transfert des Halles à Rungis*, Jean-Claude Lattès, Paris, 1977, 261p.
- KAPFERER, Patricia, GASTON-BRETON, Tristan, *Rungis, le plus grand marché du monde*, Le Cherche Midi, Paris, 2006, 171p.
- *Le Marché d'Intérêt National de Paris-Rungis*, SPEI, Paris, 1983, 183p.
- *M.I.N. de Paris Rungis*, SEMMARIS, Rungis, 1974, 36p.
- *Paris-Rungis en direct*, Commissariat à l'aménagement du MIN de la région Parisienne, Paris 1964, 22p.
- *Rungis*, La Documentation Française illustrée n° 259, Paris, juillet 1970, 31p.
- TRIDON, J-G, *Regards sur la France, X<sup>e</sup> anniversaire du MIN de Paris Rungis 1969-1979*, Édition Information, Paris 1979, 152p.
- Site internet de la Fédération des Entreprises Publiques Locales : [www.lesepl.fr](http://www.lesepl.fr)
- Site internet officiel du MIN de Rungis : [www.rungisinternational.com](http://www.rungisinternational.com)

### **Ouvrages sur l'alimentation :**

- CLÉMENT, Alain, *Nourrir le peuple : Entre État et marché XVI<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècle*, L'Harmattan, Paris, 1999, 320p.
- FEILLET, Pierre, *La nourriture des Français : de la maîtrise du feu aux années 2030*, Editions Quae, Versailles, 2007, 245p.

## **Autres :**

- ALLEN, Colin, *Transplanting the Garden*, London, Covent Garden Market Authority, 1998, 256p
  
- MARES, Antoine, *Entretien avec M. Libert Bou*, Fondation Jean Monnet pour l'Europe, 9 novembre 1981.
  
- VIEILLARD-BARON, Hervé, *Banlieues et périphéries : des singularités françaises aux réalités mondiales*, Paris, Hachette Supérieur, 2011, 304p
  
- Site internet officiel de l'Assemblée Nationale : [www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)
  
- Site internet de l'Institut National de l'Audiovisuel (INA) : [www.ina.fr](http://www.ina.fr) (mots-clés : Les Halles ; Rungis ; Marché d'Intérêt National)
  
- Site internet de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) : [www.insee.fr](http://www.insee.fr)
  
- Site internet de la Fondation Jean Monnet pour l'Europe : [www.jean-monnet.ch](http://www.jean-monnet.ch)
  
- Site internet officiel pour la diffusion des textes de loi : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr) (mot-clé : MIN)
  
- Site internet officiel de la Présidence de la République : [www.elysee.fr](http://www.elysee.fr)
  
- Site internet sur les 400 ans de l'aqueduc Médicis : [400ansaqueducmedicis.org](http://400ansaqueducmedicis.org)

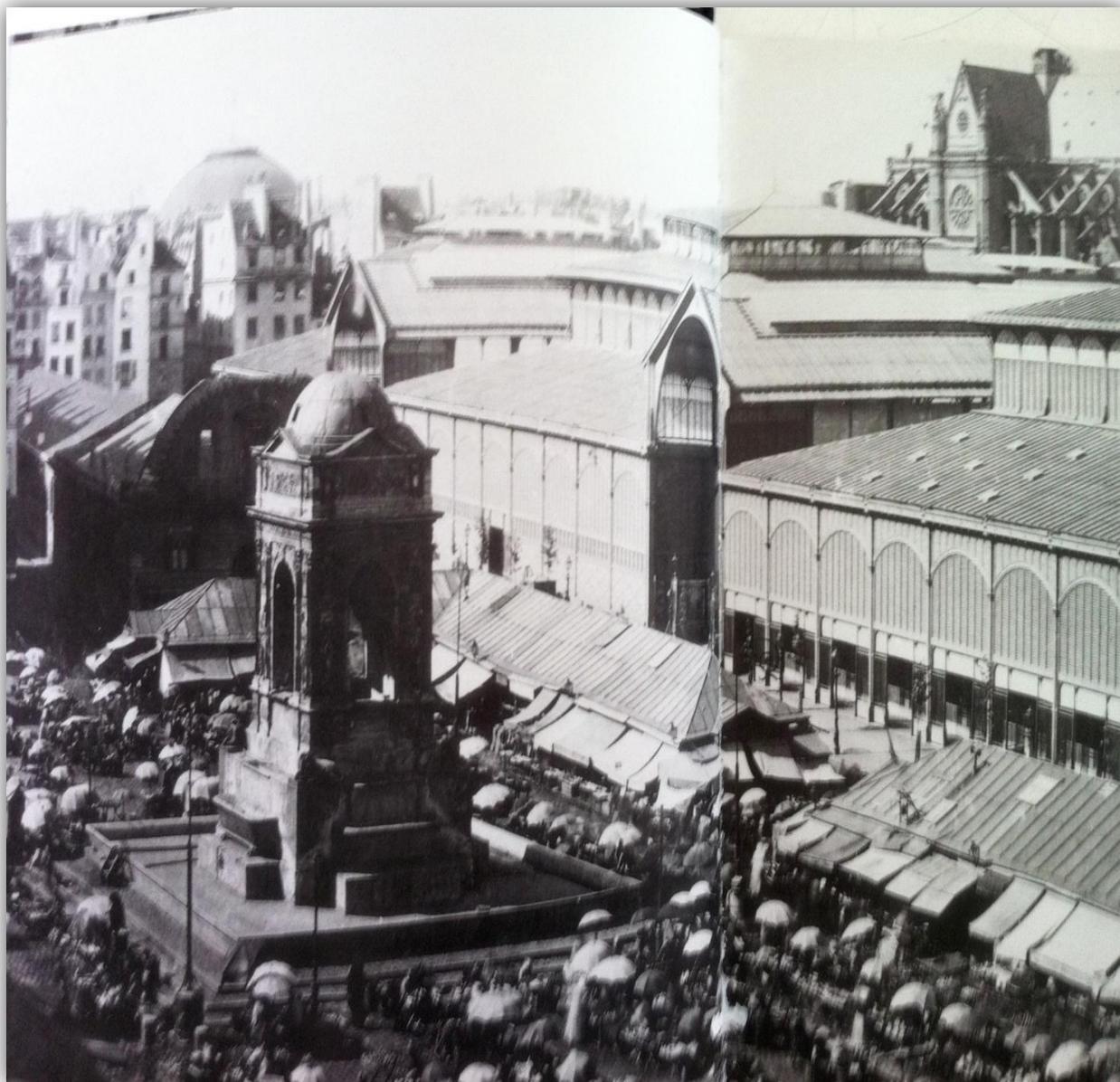
# Annexes

## Annexe 1 — Blason de la ville de Paris



Wikipédia

## Annexe 2 – Vue sur les pavillons Baltard



Archives du Val-de-Marne

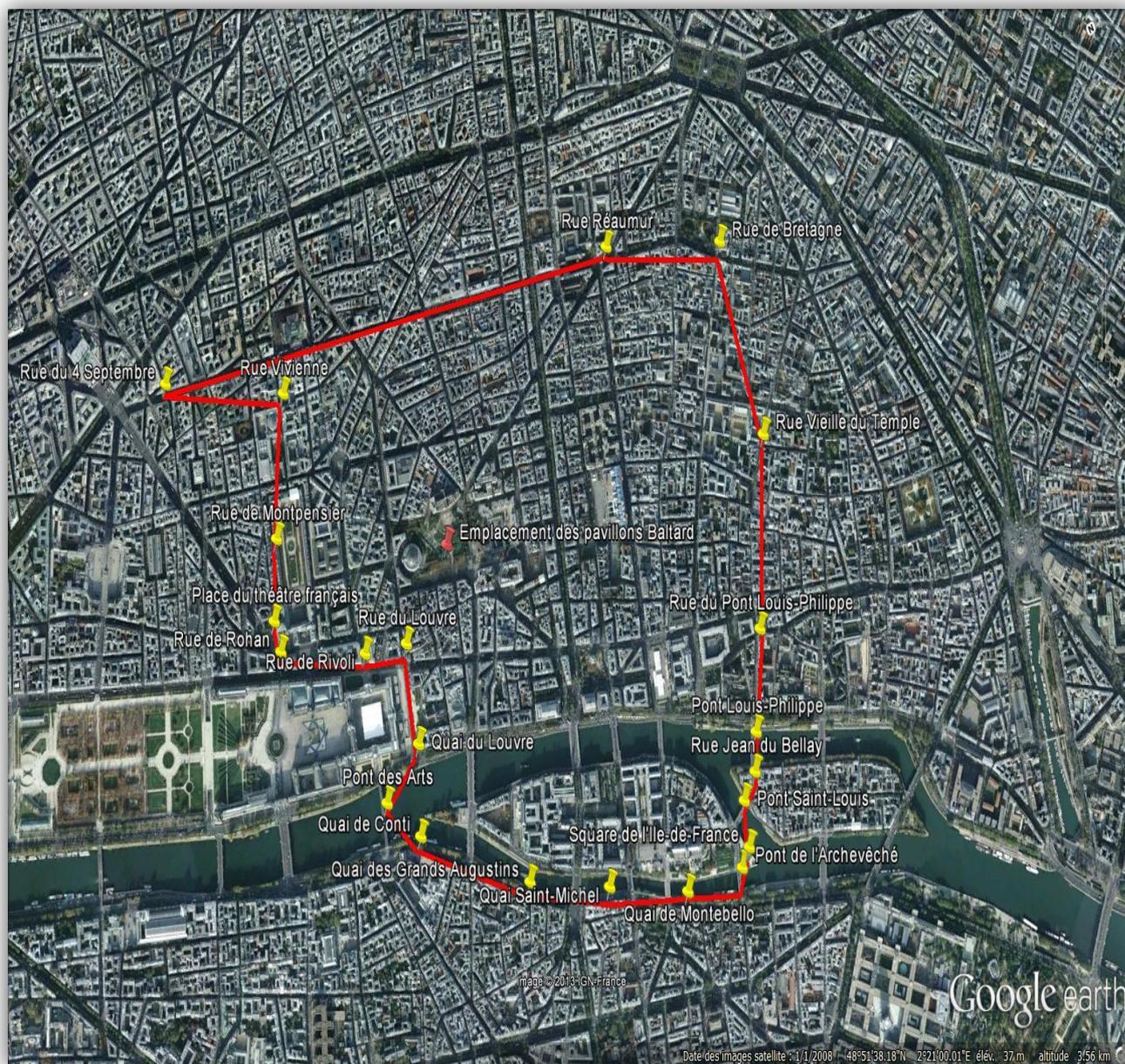
### Annexe 3 – Structure métallique des pavillons Baltard



VASAK, Vladimir, *Doisneau : Paris Les Halles*, Paris, Flammarion, 2011, 159p



## Annexe 5 — Étendue du marché des Halles de Paris



Carte réalisée sur le logiciel Google Earth d'après les indications du document<sup>240</sup> intitulé Régime administratif et juridique des Halles Centrales et de leur périmètre.

À noter que la zone en rouge sur cette carte ne correspond peut-être pas à l'étendue réelle du marché au début des années 1950. Je ne connais pas les limites exactes du périmètre qui varient selon les jours de marché. Sur cette carte se trouvent les principales voies de circulation inscrites dans le document.

<sup>240</sup> CAC 1977 0145 - 04, ministère de l'Intérieur - Régime administratif et juridique des Halles Centrales et leur périmètre.

## Annexe 6 — L'encombrement des Halles de Paris



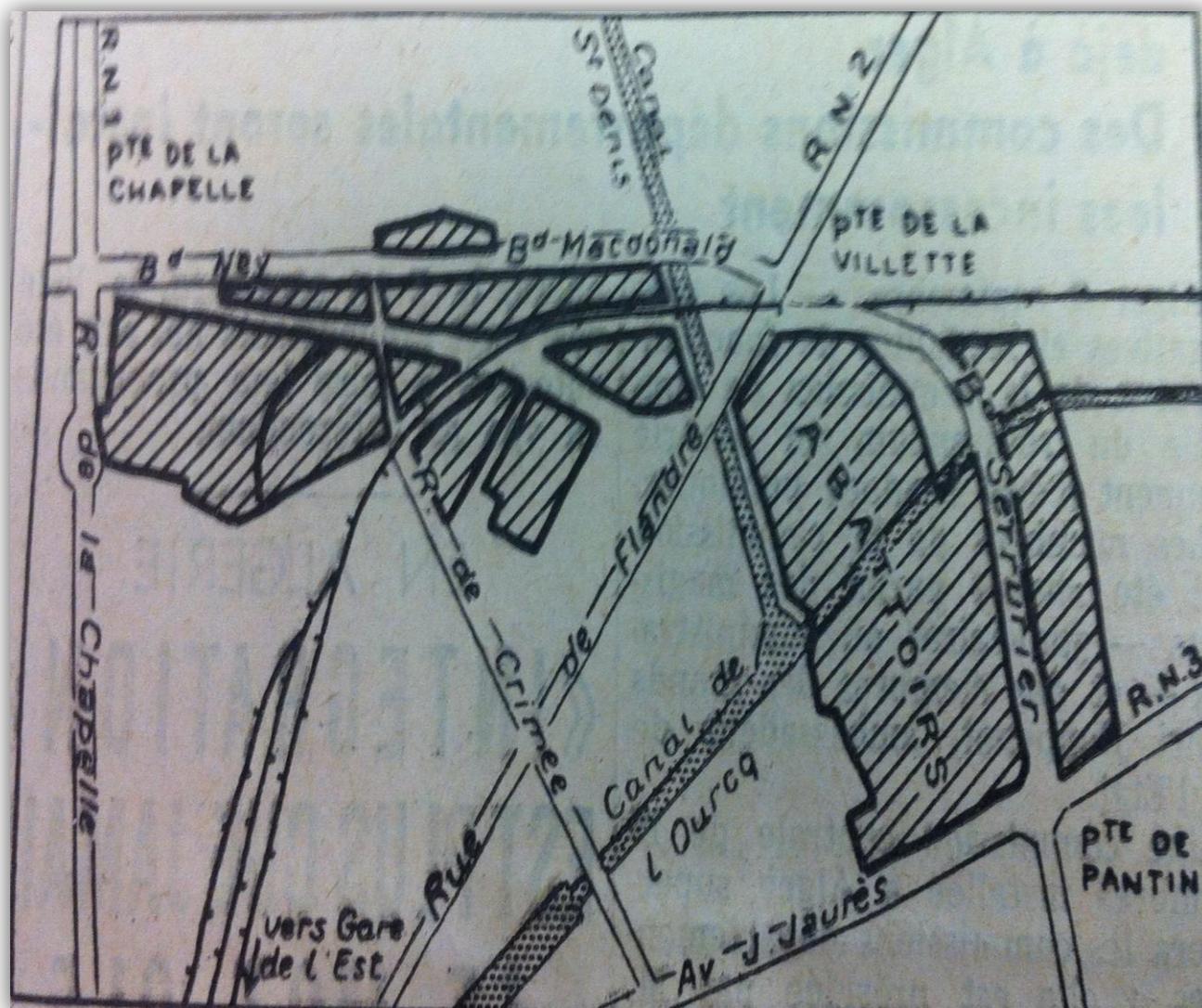
Archives du Val-de-Marne

# Annexe 7 — Le transfert des Halles de Paris vers Rungis vu par le Canard Enchaîné



CAC 1977 0241

## Annexe 8 — Dessin du plan du marché de La Villette



CAC 1977 0320

## Annexe 9 — Plan des infrastructures ferroviaires à construire pour les sites de Valenton et Rungis



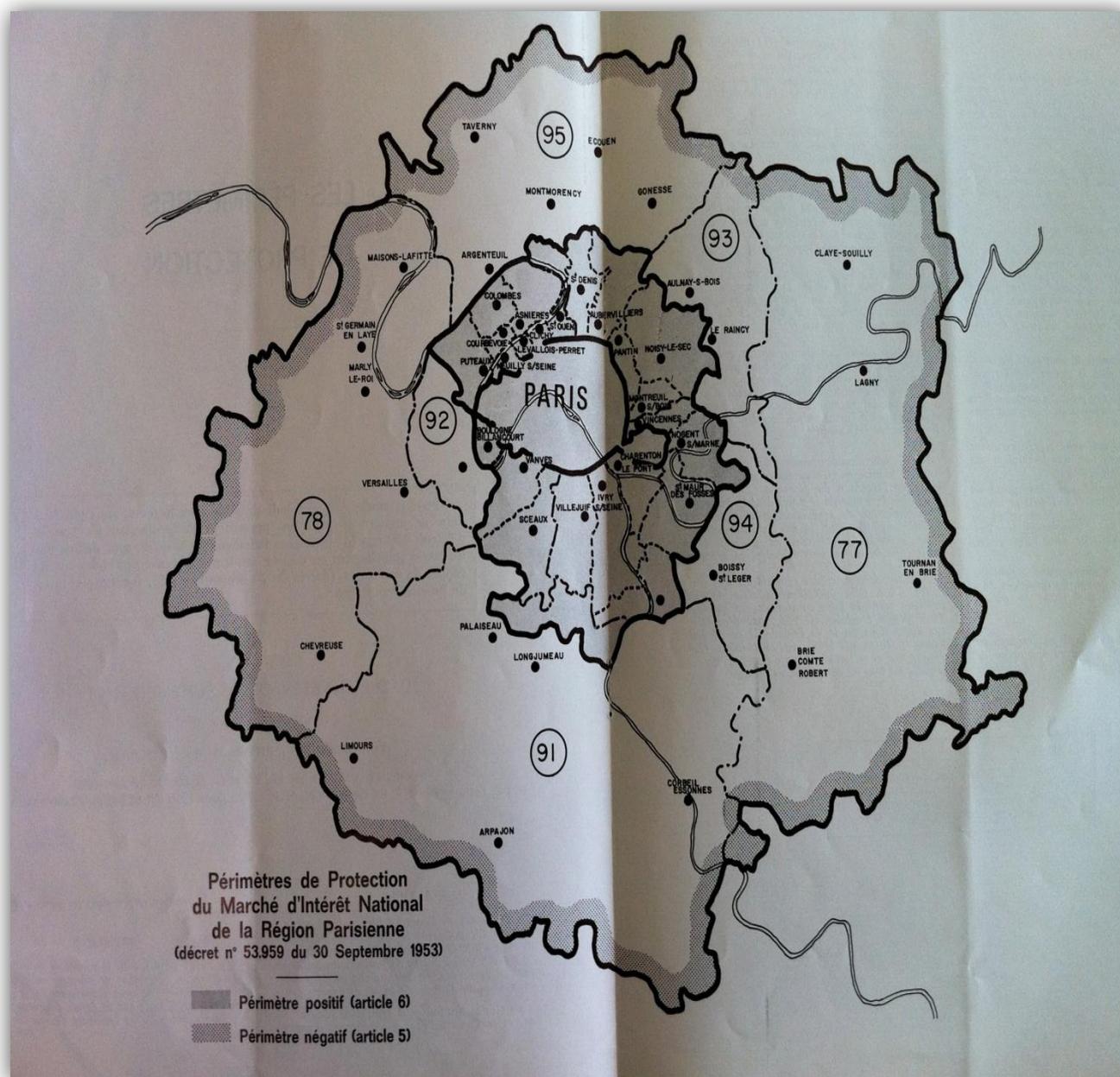
CAC 1985 0242

## Annexe 10 — Propriété juridique des terrains d'implantation du MIN de Rungis



CAC 1977 0145

## Annexe 11 — Plan du périmètre de protection du MIN de Rungis



CAC 1991 0020

- Périmètre de protection positif : toute activité de commerce de gros en produits frais est interdite.
- Périmètre de protection négatif : semblable au périmètre positif, mais où des dérogations peuvent être accordées.



## Annexe 13 — Inquiétude des fleuristes des Halles à propos du transfert à Rungis (1/2)

**Les Halles RUNGIS**

N° 2 - Prix : 1 F - 4 mars 1969

**Le stationnement 6 fois plus cher qu'aux Halles pour les poids lourds**

*Lire Page 13*

**“D’ici un an, nous serons 50 au lieu de 225 !” disent les grossistes en fleurs**

*Lire Pages 8 et 9*

**POUR EUX C’EST LA FIN !**

**Ils ne viennent pas à Rungis**

**A**u dernier marché des Halles, nous les avons vus parcourir, pour la dernière fois, les vieux bâtiments où ils avaient souvent travaillé toute leur vie. Ils avaient des visages d’exode. Ce sont ceux qui ne peuvent pas venir à Rungis. Pour eux. C’est la fin !

CAC 1997 0485

# Annexe 14 — Inquiétude des fleuristes des Halles à propos du transfert à Rungis (2/2)

Sachez tout sur le problème des grossistes en fleurs

## Le 27 février, on s'est séparé en... mais le cœur n'y était pas

L'atmosphère n'était pas très chaleureuse le 27 février sur le carreau du marché aux fleurs. La foule, pourtant était venue plus nombreuse que d'habitude, profiter des dernières bonnes affaires.

Après avoir bradé des tulipes, soldé des roses, ou bien acheté d'énormes bouquets d'anémones pour 2 € seulement, on se séparait sur un mélancolique « au revoir », rendez-vous à Rungis ! Mais en réalité le cœur n'y était pas et une inquiétude sourde persistait à travers quelques réflexions.

Mme BUGUET, par exemple, dont la famille était installée aux halles depuis 1958 : « Nous allons avoir des frais supplémentaires. Le prix des fleurs va donc augmenter et les ventes baisser. La disparition de notre clientèle particulière n'est pas trop grave car elle ne représentait qu'une part infime de notre chiffre d'affaires. Mais, maintenant, des fleuristes se feront livrer directement du midi et des centres de production. Ils ne prendront plus une demi journée pour venir nous voir à Rungis ».

M. Albert GREMEL est moins pessimiste : « Bien sûr, nous avions nos habitudes et je regretterai ce vieux carreau. Mais nous manquons de place ici. Il y a 50 ans que les halles sont trop petites. Je pense, j'espère que Rungis sera mieux adapté ».

Mme G... était elle aussi mélancolique : « Il y a 50 ans que nous sommes installés ici. Les parents de ma belle-mère y ont débuté. Je ne suis jamais allée à Rungis et je ne sais même pas où cela se trouve. Puisqu'on ne peut pas faire autrement, allons-y, mais je me trouvais bien aux Halles ».

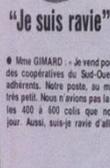
## Ce qu'elles en pensent

Nous avons interviewé quatre grossistes en fleurs, Rungis va de façon bien différente, transformer leur existence. L'une abandonne, deux autres vont à Rungis, la mort dans l'âme. La quatrième est ravie, mais elle bénéficie de l'appui d'une organisation qui a les moyens de s'adapter aux nouvelles halles : il s'agit de l'union des coopératives agricoles du sud-ouest (UCASO).



« C'est trop loin... »

Mme RAYMOND : « Bien sûr, j'avais un emplacement beaucoup plus grand à Rungis, mais sûrement beaucoup moins de clients. Ils ne vont pas venir jusqu'à nous, c'est trop loin ! Cela va être la mort de la coopération ».



« Je suis ravie »

Mme GIMARD : « Je vend pour le compte de l'Union des coopératives du Sud-Ouest, qui groupent 2500 adhérents. Notre poste, au marché aux fleurs était très petit. Nous n'avions pas la place nécessaire pour les 400 à 500 colis que nous recevons chaque jour. Aussi, suis-je ravie d'aller à Rungis ».



« Nos frais seront triplés »

Mme HÖMMAN : « Non seulement nos frais à la bar vont être triplés, mais nous n'avons droit à aucune indemnité d'agréation, puisque notre situation à Paris était à peine officielle. On nous oblige à aller à Rungis, après nous avoir avoué au tout dernier moment. Dans le projet initial, notre déplacement n'était pas prévu ».



« Le trajet quotidien aurait été trop fatigant ! »

Mme PHELLINGER (plus connue dans les halles sous le nom de Mme LOISEAU) : « J'ai renoncé à aller à Rungis : le trajet quotidien aurait été trop fatigant tout, à 61 ans, essayer de trouver un travail ».

## Ces deux leaders

### M. RAOUX

Depuis deux ans et demi qu'ils savent qu'ils vont être déplacés à Rungis, les grossistes en fleurs, sont divisés et la tâche des représentants de leurs syndicats n'a pas été facilitée par l'apparition de nombreuses contradictions.

La chambre syndicale que préside M. RAOUX, se bat pour convaincre ses adhérents que Rungis va leur apporter un essor nouveau. « L'union de défense des grossistes en fleurs coupés » de M. DELAVIER, au contraire, n'a cessé d'affirmer que la transplantation des fleuristes des Halles à Rungis allait tuer la coopération.

Fidèles à notre but d'exposer honnêtement chaque problème, nous leur donnons la parole.

M. RAOUX, le président de la chambre syndicale, se montre un fervent adepte du changement.

« Les halles de Paris se portaient assez mal. Elles étaient encombrées, les comptes, les factures, les factures, les factures... »

« Notre nombre avait été limité à 120 et nous ne pouvions entrer dans la profession, lorsqu'il était pas l'habiller direct d'un grossiste en fleurs. Nous sommes parvenus, grâce à un bail, à obtenir l'autorisation d'augmenter grossièrement le nombre d'adhésions... »

« Cette situation fautive va être supprimée à Rungis. Tous bénéficient de son emplacement, plus grand qui pourra être vendu comme n'importe quel fond de commerce... »

## disant : "Au revoir, rendez-vous à Rungis"



De l'entassement... au désert!

« Cédésus, l'ancien marché aux fleurs, c'est l'entassement et le jollier. Contre, le bâtiment des fleurs quelques jours avant l'ouverture. C'est le désert ».



## syndicaux expliquent leur position :

### M. RAOUX CONTRE M. DELAVIER

« C'est la mort... Une comptabilité très complexe... »

« Les frigorifiques ne fonctionnent pas POUR... »

« Des possibilités d'expansion... »

« Une comptabilité plus précise... »

« Enfin la climatisation... »

Nous parlons contraints et forcés, explique M. DELAVIER, Président de l'union de défense des grossistes en fleurs. La décision a été prise par la Chambre Syndicale au cours d'une réunion où étaient rassemblés 80 personnes.

Il y a eu un vote à main levée et les comptes-rendus n'ont jamais donné avec précision le nombre de voix. Or, nous avions précédemment à un référendum : sur les 225 grossistes en fleurs coupés, 190 avaient déclaré qu'ils étaient contre le déplacement à Rungis !

« Pourquoi cette opposition ? Parce que Rungis va complètement transformer les méthodes auxquelles nous étions habitués et qui à mon avis sont les seules compatibles avec la production un peu spéciale que nous exigeons. Je sais qu'on nous reproche de faire du commerce à la petite semaine... »

« Mais il ne faut pas oublier que le four coupe est extrêmement périlleux... »

« Nous ne pouvons nous approvisionner qu'en fleur et à mesure chaque jour, et pour la seule quantité qui nous est nécessaire... »

« C'est important pour moi, c'est que Rungis va créer une situation tout à fait nouvelle, qui nous permettra, enfin, de faire un véritable travail de grossiste... »

« La grande majorité se dirige vers plus que double par rapport à Paris. Nous avons des frais d'installation élevés. Le coût de la climatisation doublera à lui seul le prix du loter. Et cette climatisation est le mal radical qu'elle ne sert pratiquement à rien... »

## Annexe 15 — Plan des servitudes du site de Rungis



Archives du Val-de-Marne

**Annexe 16** – Le ministre de l’Agriculture, Edgard Pisani, en visite sur le stand du MIN de Rungis au salon de l’agriculture 1965



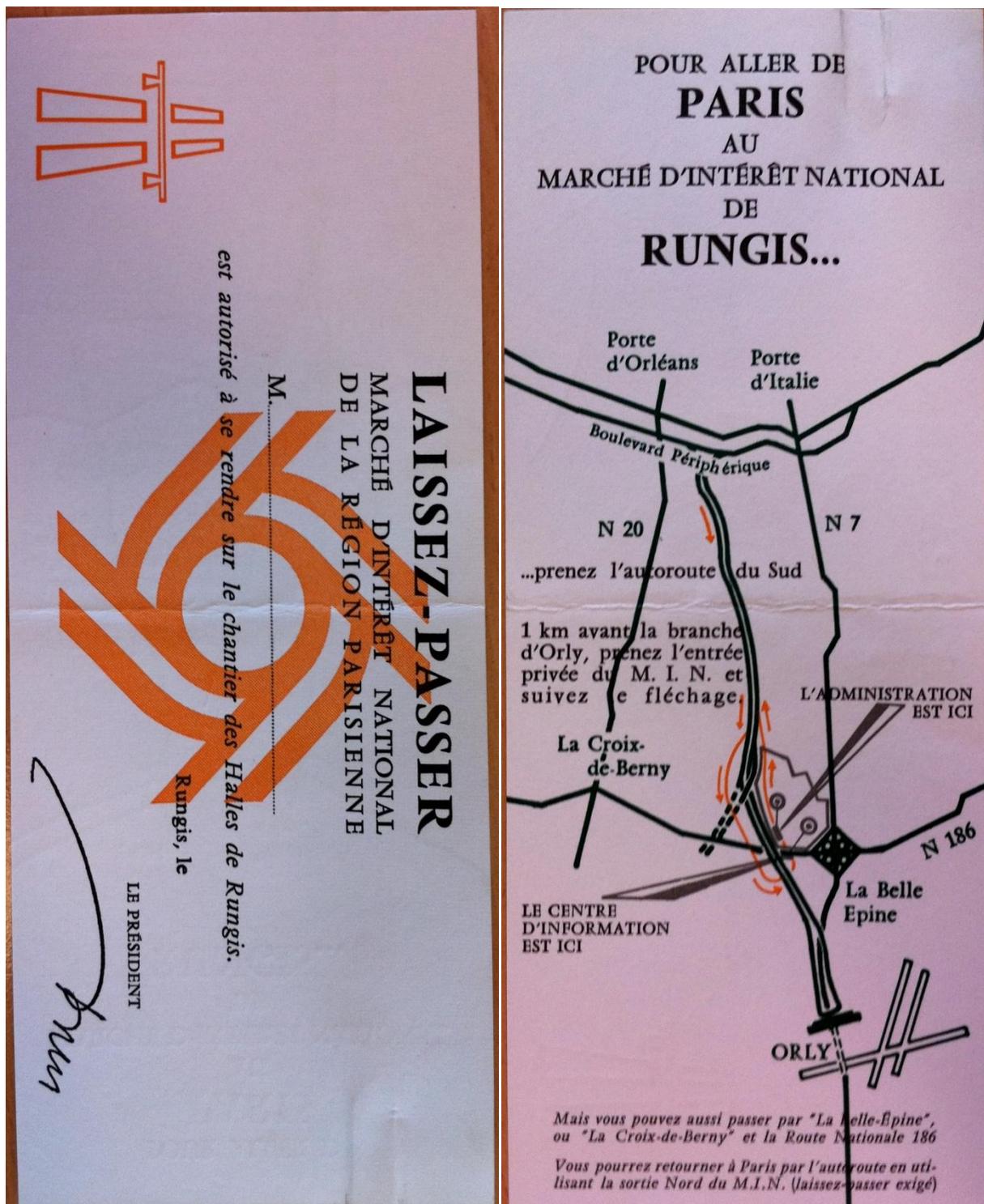
M. Edgard Pisani visite le stand de Rungis



La maquette du futur Rungis a beaucoup intéressé les visiteurs

CAC 1977 0241

# Annexe 17 – Laissez-passer permettant d'accéder au chantier du MIN de Rungis



CAC 1991 0020

**Annexe 18** — Photographie de l'intérieur d'un pavillon du  
MIN de Rungis (1/2)



Archives du Val-de-Marne

**Annexe 19** — Photographie de l'intérieur d'un pavillon du  
MIN de Rungis (2/2)



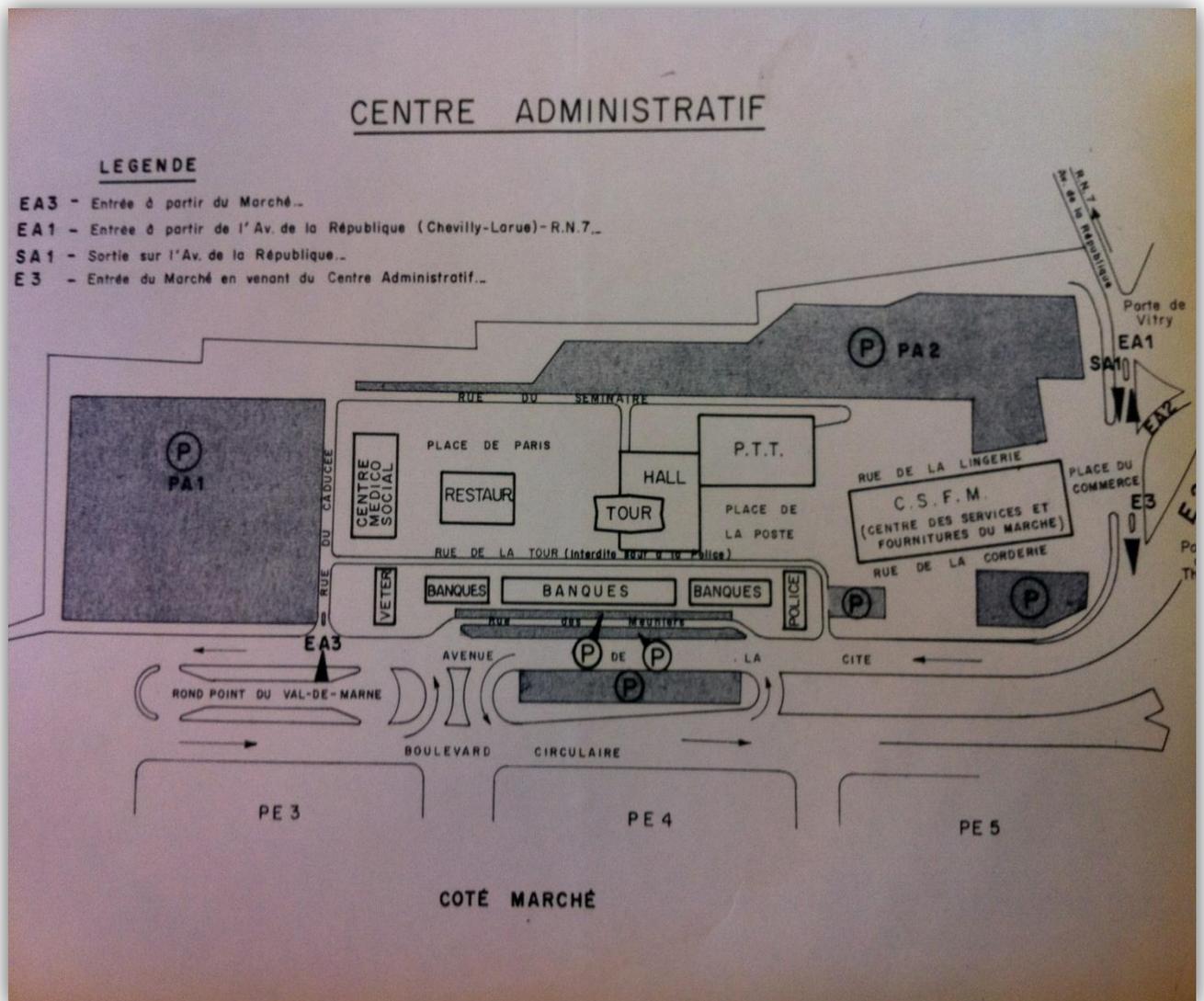
Archives du Val-de-Marne

## Annexe 20 — Photographie de l'intérieur du pavillon de la marée



Archives du Val-de-Marne

## Annexe 21 — Plan du centre administratif du MIN de Rungis



CAC 1997 0485

## Annexe 22 — Photographie du péage à l'entrée du MIN



Archives du Val-de-Marne

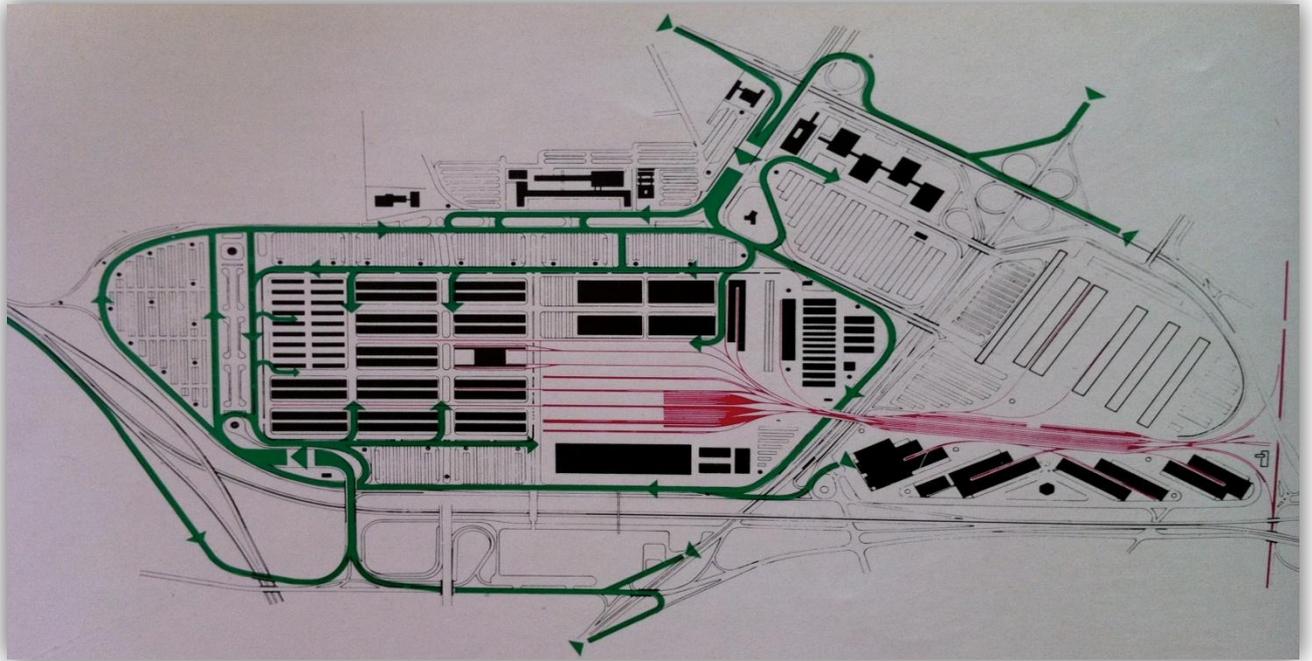
## Annexe 23 — Photographie du tableau des cotations du MIN

Photographie d'un tableau des cotations de produits agricoles. Le tableau est divisé en plusieurs sections : FRUITS, LEGUMES, et TOTAUX. Les produits sont listés avec leurs prix en francs et centimes.

nom	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. AMARILLES	4	1.2										
2. ANANAS												
3. AVOCATS	7.5	1.07										
4. BANANES	5	7										
5. CERISES	2	3										
6. CITRONS	2	2										
7. CLEMENTINES	2.4	2.8										
8. FRAISES	5.6	7.4										
9. FRAMBOISES	2.9	3.5										
10. MARRONS	7	9										
11. MELONS												
12. MIRABELLES												
TOTAUX FRUITS	47.2	74.5										
13. ARTICHAUTS	7.5	1.07										
14. ASPERGES	5	7										
15. CAROTTES	2	3										
16. CELERIS-RAVES	2	2										
17. CHAMPIGNONS	2.4	2.8										
18. CHOUX DE BRUXELLES	5.6	7.4										
19. CHOUX VERTS	2.9	3.5										
20. CHOUX-FLEURS	7	9										
21. ENDIVES												
22. EPINARDS												
23. HARICOTS A ECOSSE												
24. NAVETS	1.1	1.4										
25. OIGNONS	3.5	3.7										
26. POIREAUX	4.0	10.0										
27. POIS VERTS	7.0	9.1										
28. POMMES DE TERRE	6.1	10.0										
29. SALADES	4.9	8.0										
30. SCORSONERES	4.2	7.4										
31. TOMATES	5	7.4										
TOTAUX LEGUMES												

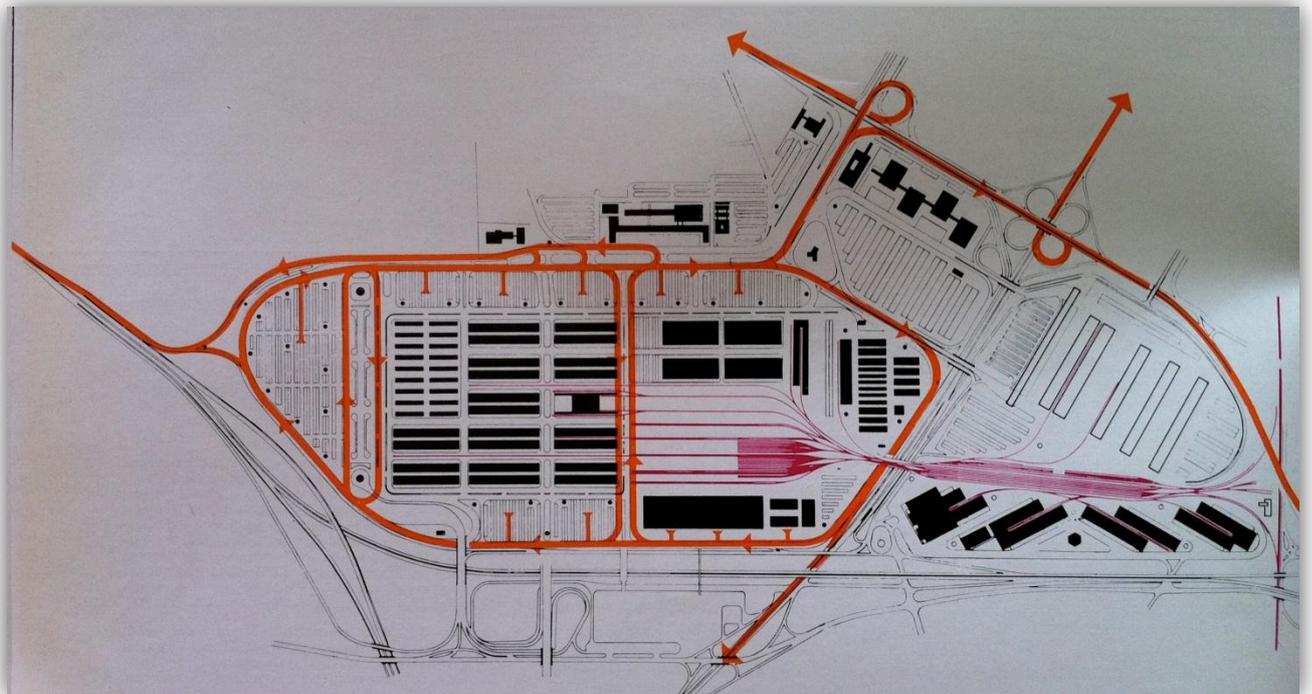
Archives du Val-de-Marne

## Annexe 24 — Entrées du MIN



Archives du Val-de-Marne

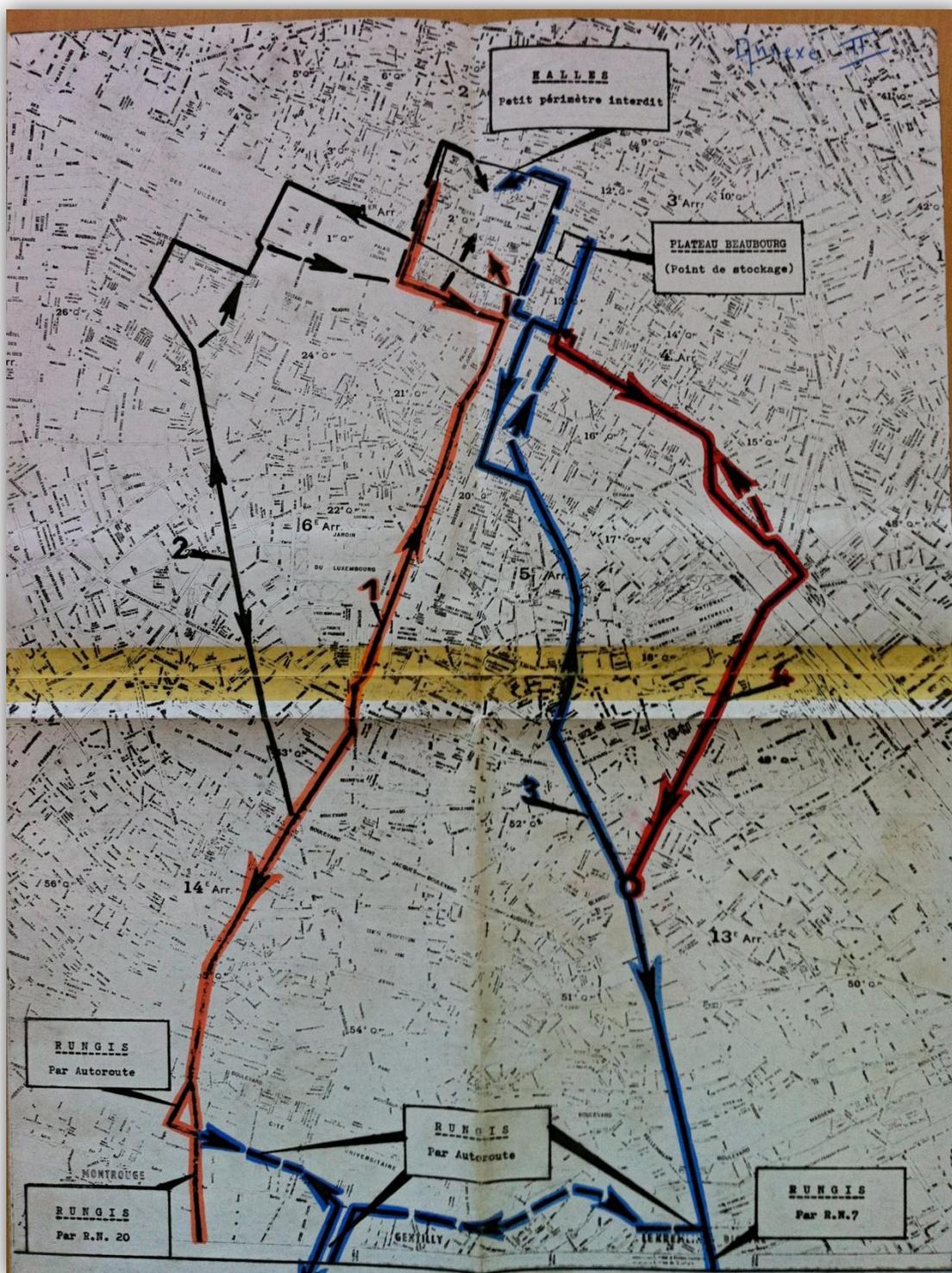
## Annexe 25 — Sorties du MIN



Archives du Val-de-Marne



# Annexe 27 — Plan de circulation pour rejoindre le MIN depuis le quartier des Halles, lors des opérations de transfert du marché



CAC 1991 0020

**Annexe 28** — Tract des grossistes de La Villette contre la  
fermeture du marché (1/4)

**CONTRIBUABLES**

*on vous doit des comptes sur*  
**LA VILLETTE**

*vous ignorez que*  
*RUNGIS et LA VILLETTE ont le même*  
*« Patron » :*

**LIBERT BOU**

Les installations de La Villette sont prêtes à fonctionner mais ce patron édifie des bâtiments identiques qui feront double emploi à Rungis.

**VOILA OU VA L'ARGENT**

Toute l'interprofession (de la production à la distribution) exige un nouveau président.

*- Voila comment un grand gestionnaire envisage la circulation routière dans un district de 12 millions d'habitants. Concentration hypertrophique de l'approvisionnement au Sud de Paris.*

LE SYNDICAT GENERAL  
DU COMMERCE EN GROS DES  
VIANDES DE PARIS LA VILLETTE

ASSOCIATION  
POUR LA DEFENSE  
DE LA VILLETTE

LE SYNDICAT  
DE LA BOUCHERIE DE PARIS  
ET DE LA REGION PARISIENNE

LE SYNDICAT  
INTERPROFESSIONNEL  
DES USAGERS DU MARCHÉ  
D'INTERET NATIONAL  
DE PARIS LA VILLETTE  
ET DES ACTIVITES CONNEXES

CHAMBRE SYNDICALE  
DES MANDATAIRES  
DE LA VILLETTE

CHAMBRE SYNDICALE  
DES COMMISSIONNAIRES EN BESTIAUX  
DE LA VILLETTE

CAC 1977 0241

**Annexe 29** — Tract des grossistes de La Villette contre la  
fermeture du marché (2/4)

**LE SCANDALE**  
**de la**  
**VILLETTE**  
*continue...*

On construit un Marché de la viande à Rungis alors que les installations de LA VILLETTE aux 3/4 terminées peuvent être utilisées rapidement.

*qui est responsable ?*

**LIBERT BOU**

Président de LA VILLETTE et de RUNGIS

*qui payent ?*

**LES CONTRIBUABLES**

**Nous exigeons la**

**DÉMISSION**

**du patron de LA VILLETTE**

CAC 1977 0241

## **Annexe 30 — Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (3/4)**

### **ÇA CONTINUE !**

#### **Contribuables, à vos porte-monnaie**

Après nous avoir coûté QUATRE VINGT CINQ MILLIARDS pour les construire, les Halles de Rungis, menacées de faillite, vont encore nous coûter UN MILLIARD SIX CENTS MILLIONS pour les renflouer.

#### **ON NOUS A MENTI**

On allait voir ce qu'on allait voir !... Au lieu des anciennes Halles, dans des bâtiments ultra-modernes avec circuit de télévision, comptabilité électronique et tout le bazar, Rungis, nouveau marché pour la capitale, allait :

— Décongestionner la circulation automobile dans nos rues.

— Faire baisser le prix de la vie.

On a payé.

On n'a rien vu du tout !

Il est toujours aussi difficile de circuler dans les rues de Paris et le gouvernement lui-même a reconnu que les prix ont régulièrement augmenté depuis trois ans.

#### **ON CONTINUE A NOUS MENTIR**

Soi-disant, Rungis ultra-moderne devait faire de bonnes affaires et rembourser rapidement les quatre vingt cinq milliards qu'il nous avait coûté.

Des chiffres faux ont été publiés pour le faire croire par le Président Directeur Général de Rungis, M. Libert Bou.

CAC 1977 0241

## **Annexe 31 — Tract des grossistes de La Villette contre la fermeture du marché (4/4)**

En réalité, Rungis a déjà perdu un milliard six cents millions pendant les deux premières années de son fonctionnement, l'analyse sans complaisance des bilans truqués le prouve.

Un milliard six cents millions ! Il va bien falloir que quelqu'un paye ? Le contribuable, pardi, comme d'habitude.

### **ON PRÉPARE PIRE ENCORE**

Deux milliards huit cents millions doivent être prélevés sur le budget de nos agriculteurs pour les englober dans le panier percé de Rungis.

Nos sénateurs ont refusé cette gabegie en première lecture.

Le projet démentiel va leur être de nouveau proposé le 15 Décembre, en commission mixte, cette fois, sénateurs et députés réunis.

Nos sénateurs, eux, n'ont aucune raison de revenir sur leur suspicion justifiée, mais nos députés qui avaient voté les crédits, prétendront ne pas être informés.

**DÉPUTÉS, vous êtes maintenant, INFORMÉS  
PRENEZ VOS RESPONSABILITÉS  
mais attention, vous aurez des  
COMPTES à rendre aux prochaines élections.**

Vous ne devez pas disposer de notre argent sans savoir. Comme il a été fait pour la Villette, il faut vider l'abcès et réunir une commission d'enquête sur Rungis.

M. Libert Bou doit vous présenter les vrais chiffres.

---

Association pour la Défense de la Villette  
Syndicat Général du Commerce en Gros de Paris - la Villette  
Chambre Syndicale des Mandataires de la Villette  
Syndicat Interprofessionnel des Usagers de la Villette  
Syndicat de la Boucherie de Paris et Région Parisienne.

Imp. ALIN - 93-Gagny

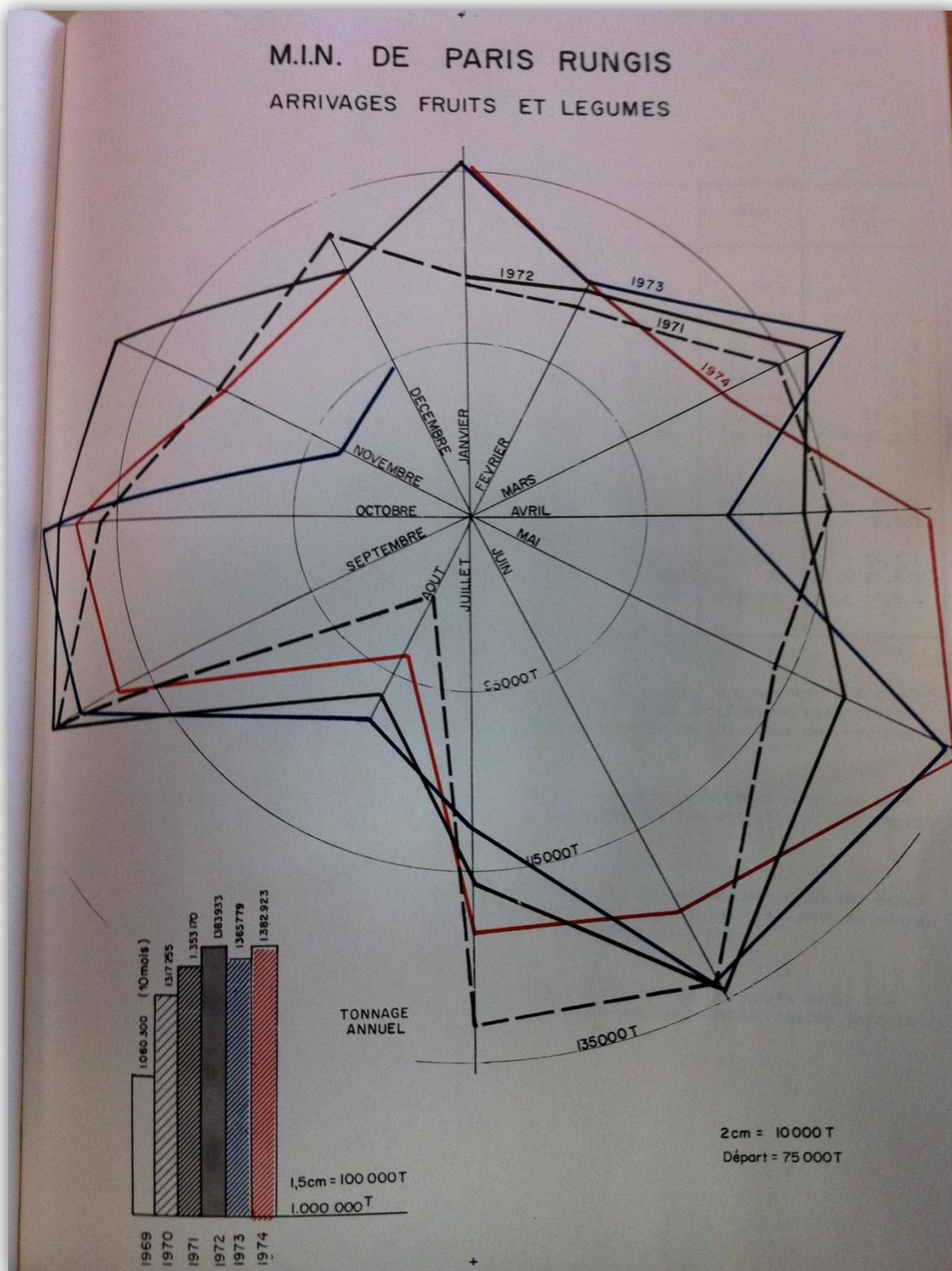
CAC 1977 0241

## Annexe 32 — Photographie de l'intérieur du pavillon de la viande



Archives du Val-de-Marne

## Annexe 33 — Statistiques du secteur des fruits et légumes du MIN de Rungis



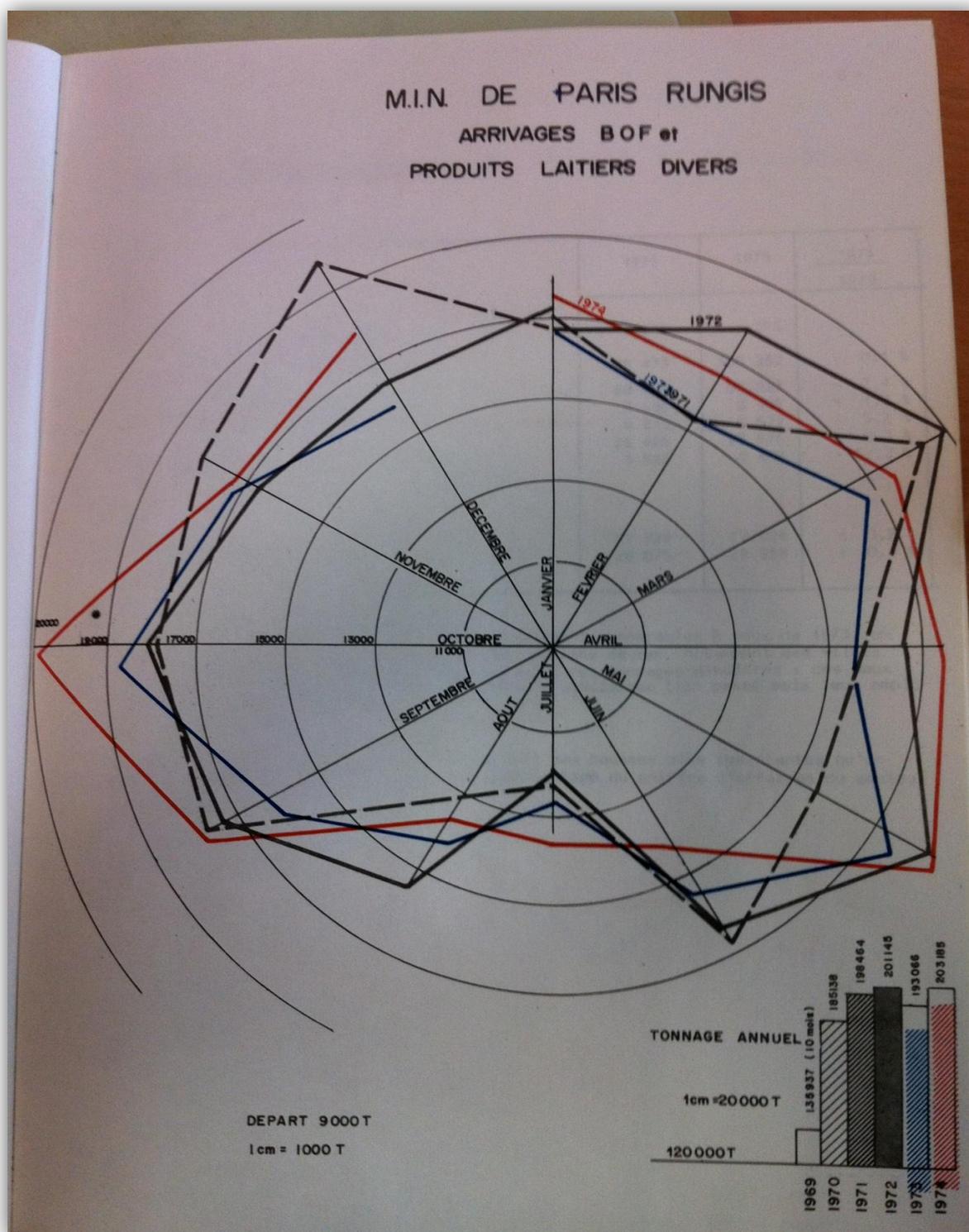
CAC 1983 0358

KRZYZANOWSKI Florian

232 / 241

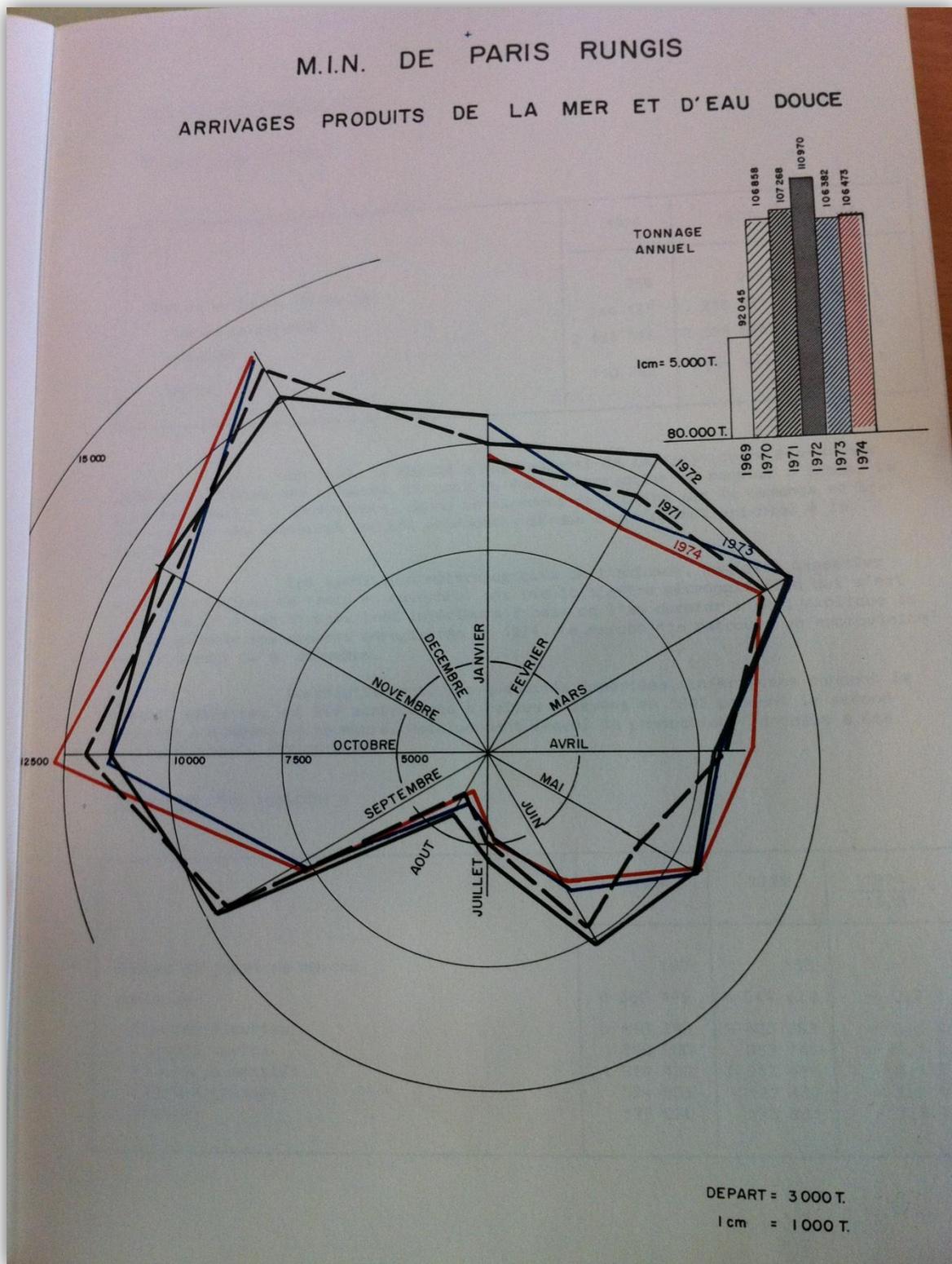
Mémoire d'Histoire économique et sociale

# Annexe 34 – Statistiques du secteur des Beurres, Oeufs et Fromages et des produits laitiers divers du MIN de Rungis



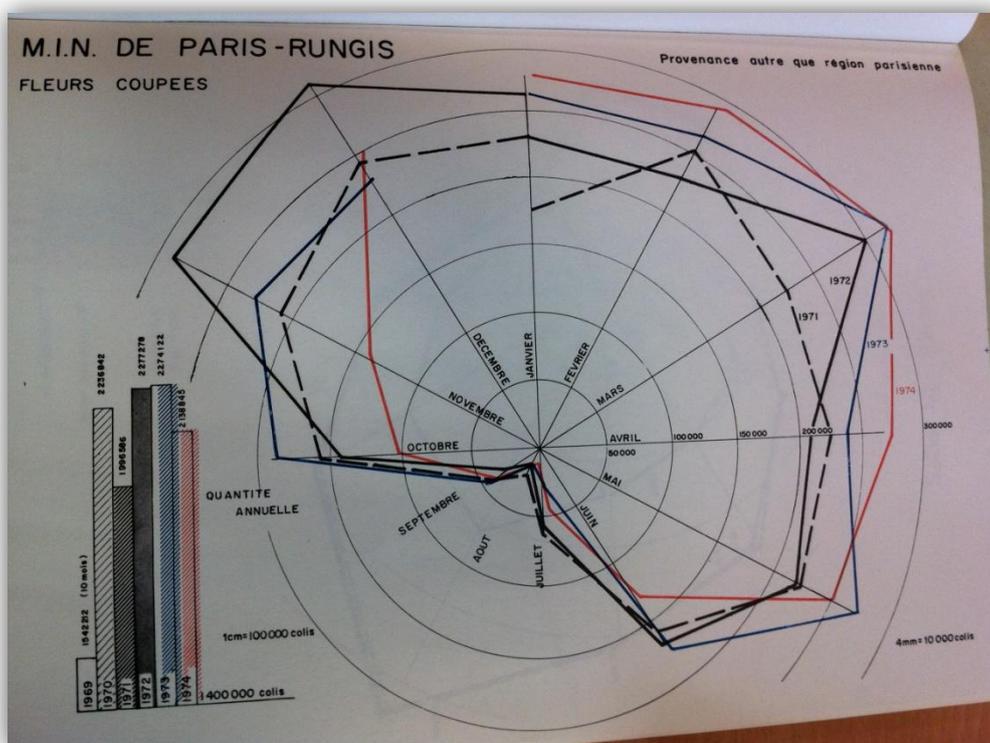
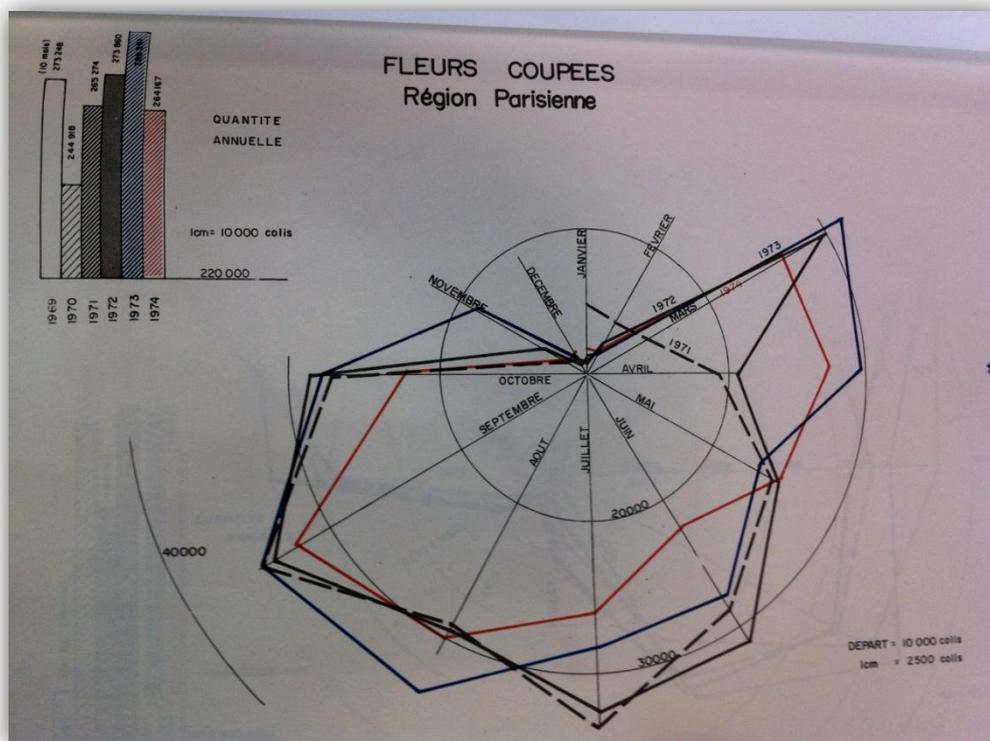
CAC 1983 0358

## Annexe 35 — Statistiques du secteur des produits de la mer et d'eau douce du MIN de Rungis



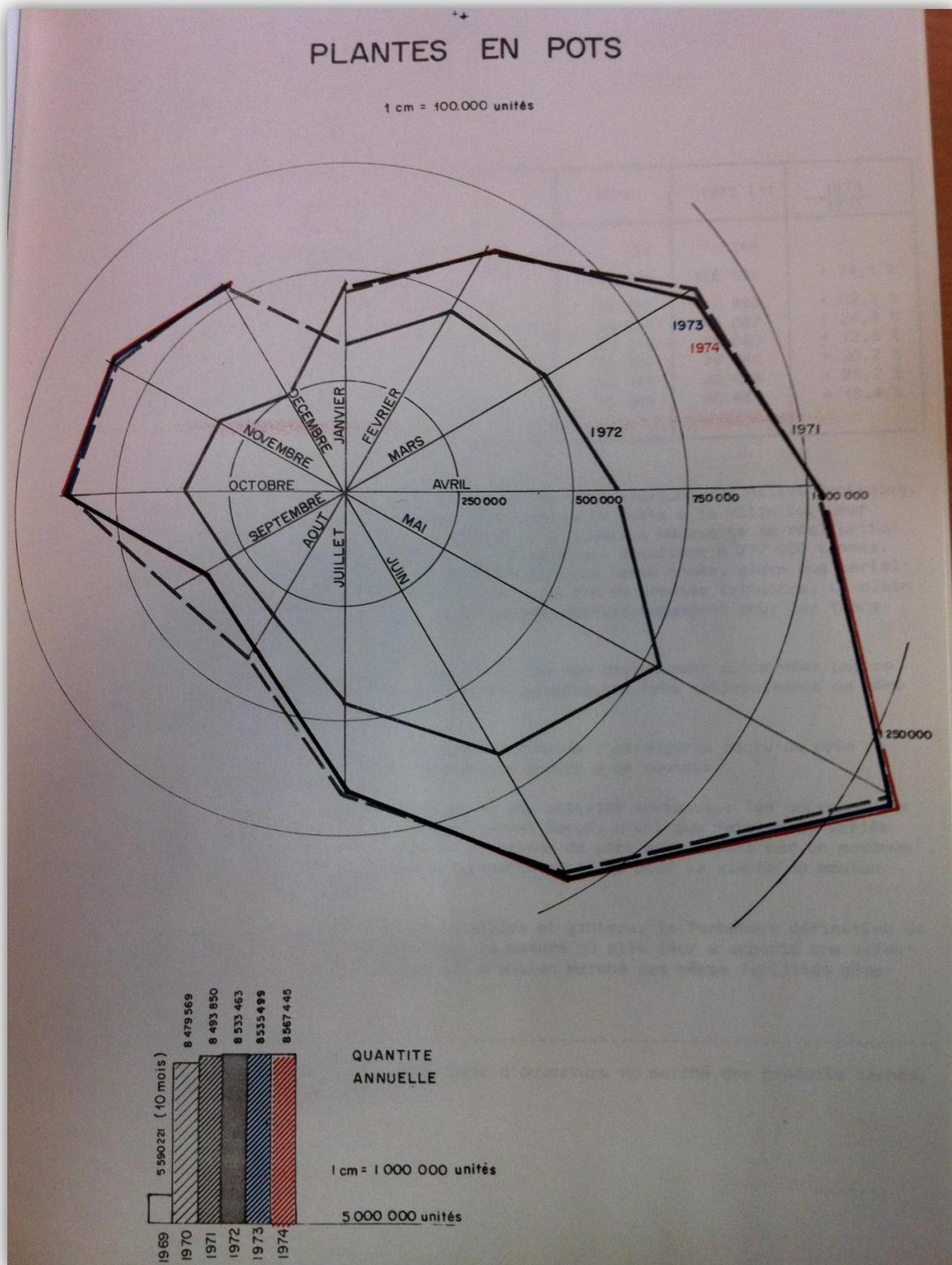
CAC 1983 0358

# Annexe 36 – Statistiques du secteur des fleurs coupées du MIN de Rungis



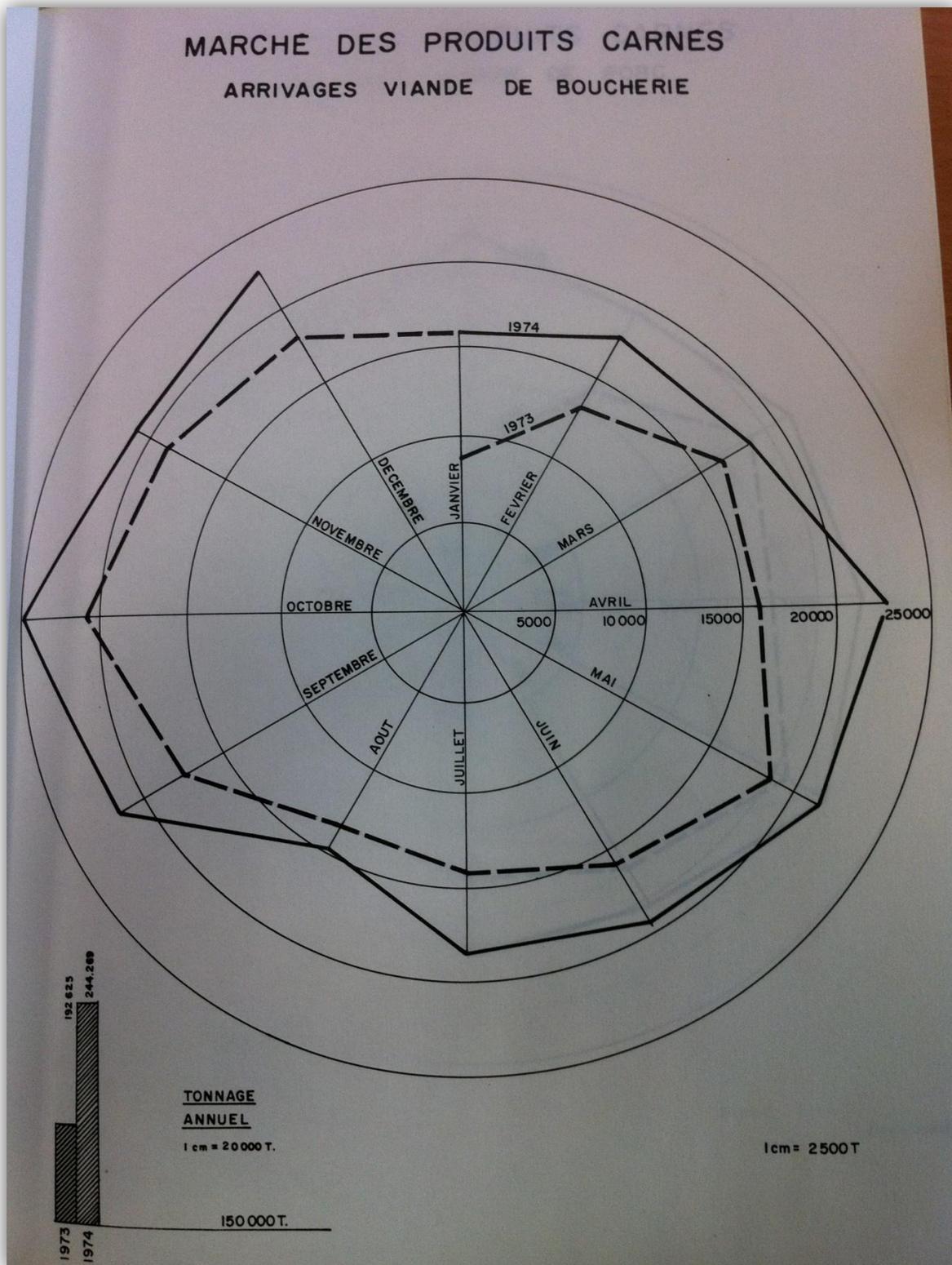
CAC 1983 0358

# Annexe 37 — Statistiques du secteur des plantes en pots du MIN de Rungis



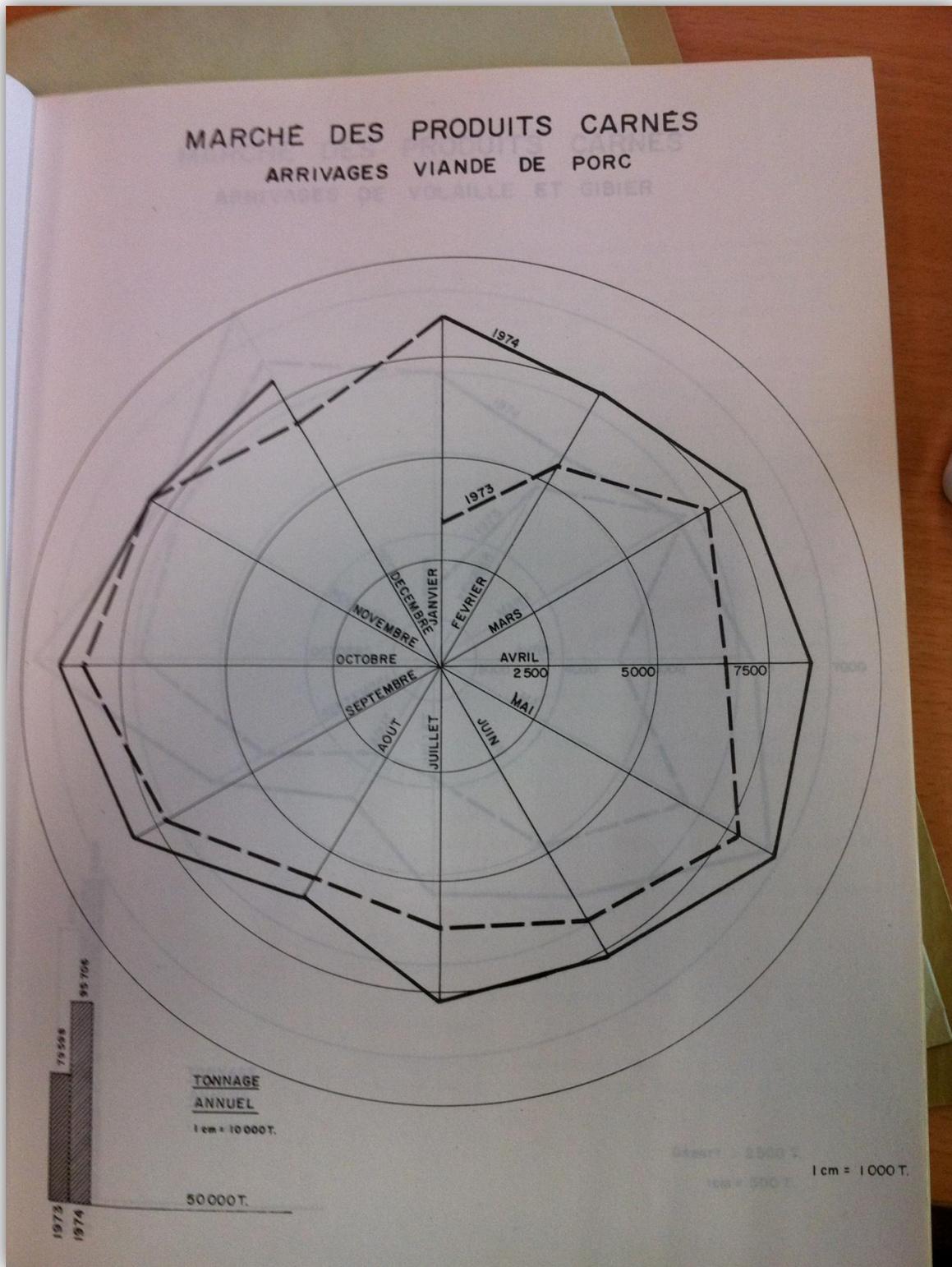
CAC 1983 0358

# Annexe 38 — Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (boucherie)



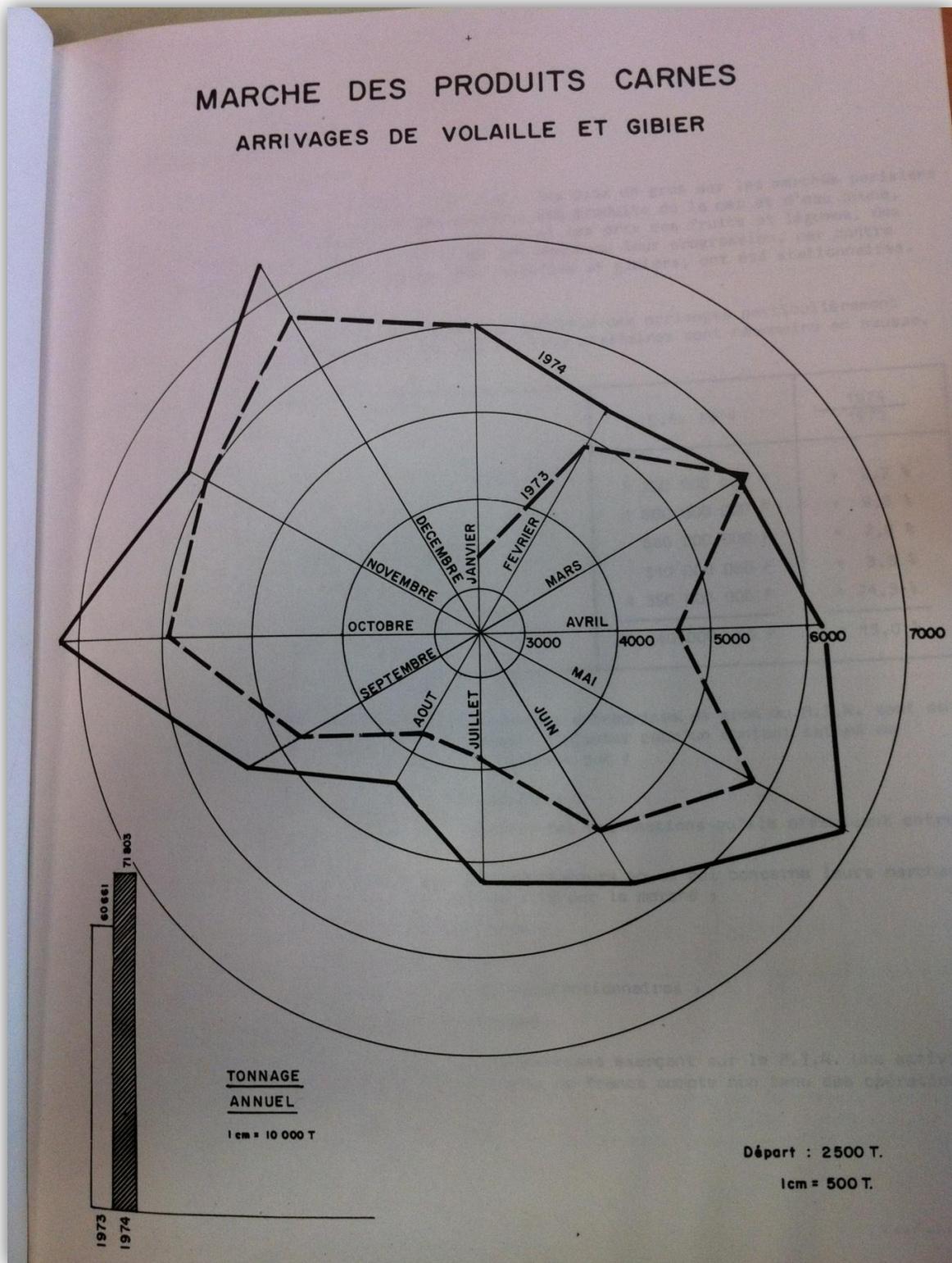
CAC 1983 0358

# Annexe 39 — Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (viande de porc)



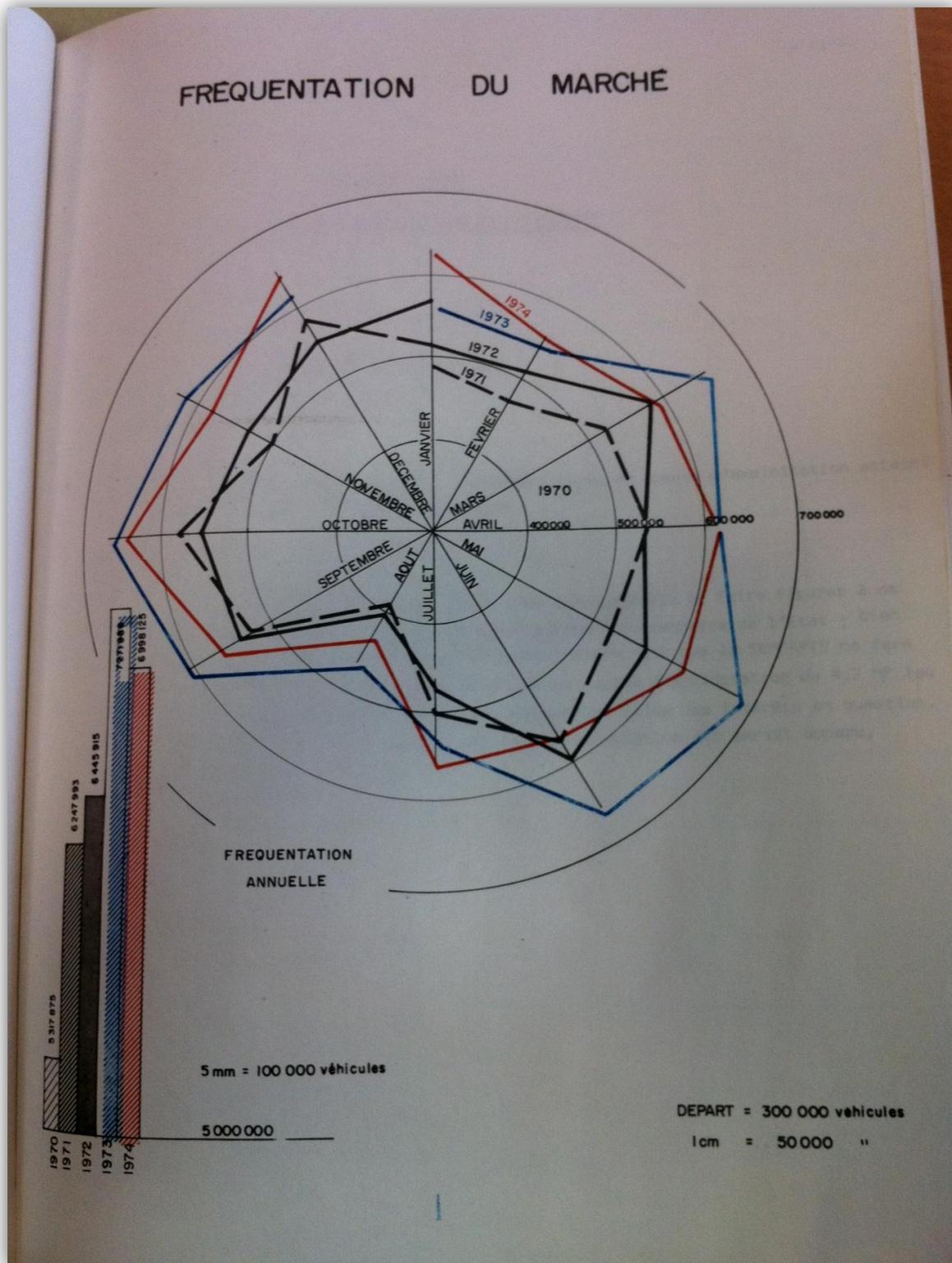
CAC 1983 0358

# Annexe 40 – Statistiques du secteur des produits carnés du MIN de Rungis (volaille et gibier)



CAC 1983 0358

# Annexe 41 — Évolution de la fréquentation du MIN de Rungis



CAC 1983 0358

## Annexe 42 — Vue aérienne des MIN d'Avignon, Nantes et Bordeaux



CAC 1983 0358