HAL
open science

Expérimentations agri-urbaines dans la vallée du Rhône : le cas des berges de Valence Sud

Laura Achard

To cite this version:

Laura Achard. Expérimentations agri-urbaines dans la vallée du Rhône : le cas des berges de Valence Sud. Sciences de l'Homme et Société. 2014. dumas-01113513

HAL Id: dumas-01113513

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01113513

Submitted on 5 Feb 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LAURA ACHARD
DIRECTEUR D'ETUDE / JENNIFER BUYCK
TUTEUR DE STAGE / BERTRAND VIGNAL
STRUCTURE DE STAGE / BASELAND PAYSAGISTES

Expérimentations agri-urbaines dans la Vallée du Rhône

le cas des berges de Valence Sud

MÉMOIRE MASTER SCIENCES DU TERRITOIRE SPECIALITÉ DESIGN URBAIN MENTION PROFESSIONNELLE
Université Pierre Mendès France- Institut d'Urbanisme de Grenoble

NOM ET PRÉNOM DE L'AUTEUR

Laura Achard

TITRE DU PROJET DE FIN D'ETUDES

Expérimentations agri-urbaines dans la vallée du Rhône

DATE DE SOUTENANCE

le 08/07/2014

ORGANISME D'AFFILIATION

Institut d'Urbanisme de Grenoble
Université Pierre Mendès France

ORGANISME DANS LEQUEL LE STAGE A ÉTÉ EFFECTUÉ

BaseLand Paysagistes

DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D'ETUDES

Jennifer Buyck

COLLATION

NOMBRE DE PAGES

88

NOMBRE DE RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

7

MOTS-CLÉS ANALYTIQUES

Expérimentations
Berges du Rhône
Réseau agri-urbain
Ecologie industrielle
Agriculture urbaine
Systémique

MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES

Vallée du Rhône
Rovaltain
Valence

RÉSUMÉ EN FRANÇAIS ET DANS UNE LANGUE ÉTRANGÈRE (4ème couverture)

Sommaire

Lexique p.6

Préambule p.8

1. Présentation du site p.14

Un territoire multi scalaire - De XL à S
XL : La vallée du Rhône, un territoire irrigué et divisé
L : Le Rovaltain, un territoire politique
M : la plaine de Valence, un territoire productif et commestible
S : le site de projet : les berges de Valence Sud

2. Mise en place d'une méthode agri-urbaine p.46

Qu'est ce que l'agi-urbanité?
Un réseau agri-urbain vecteur d'une nouvelle image

3. Le parc agri-urbain des berges de Valence p.58

Cadrage et enjeux du site
Problématiques
Scénarii
Stratégies territoriales
Time line du projet

Conclusion p.78

Bibliographie p.80

Remerciements p.82

Lexique

A

Agriculture urbaine : *forme émergente de pratiques agricoles en ville, généralement en parcelles partagées, ou en jardins individuels et/ou collectifs.*

Avant-bec : *forme de la face amont d'une pile de pont, de plan pointu, demi-rond ou ogival par nécessité hydrodynamique, et destinée à faciliter l'écoulement de l'eau de part et d'autre de la pile.*

Berge : *bord exhaussé d'un cours d'eau*

Bitte : *organe d'amarrage en forme de champignon plus ou moins gros et fixé à terre sur un quai ou un couronnement d'écluse.*

Borne fluviale : *borne, généralement en pierre, sur laquelle sont portées diverses indication, et notamment la distance du lieu par rapport au point d'origine de la navigation.*

Brotteau : *sur le Rhône, broussailles près d'un cours d'eau, îles et bancs de graviers où peut paître le bétail*

Darse : *partie d'un port creusée en embranchement à l'écart de l'axe principal de navigation.*

Défenses de berge : *équipements placés en renfort le long des rives du canal ou de la rivière, et destinés à protéger celles-ci de l'érosion due aux mouvements de l'eau comme le batillage. D'autres types de défenses de berges sont employés, intégrant le végétal vivant dans un souci d'esthétique environnementale.*

Délaissé : *de connotation presque affective Laissé à soi-même, sans aide ni soutien, privé d'affection, négligé, abandonné, entre en résonance avec émuni, relégué, défavorisé ...*

Duc d'Albe : *gros pieu métallique, garni de bollards placés à différentes hauteurs, et pla¬cé à quelque distance de la rive d'une grosse rivière. Ils sont placés le plus souvent aux entrées et sorties d'écluses, et permettent aux bateaux de s'amarrer en attendant de pouvoir passer l'écluse. Ils sont dimensionnés en fonction des plus grosses embarcations qui fréquentent la rivière, et ne sont donc pas toujours pratiques pour de petits bateaux de tourisme.*

Digue : *longue construction destinée à contenir les eaux*

Écluse : *ouvrage d'art permettant au bateau de franchir en douceur un dénivelé sans quitter l'eau. Invention d'origine diffuse apparaissant vers la fin du Moyen-Âge, en remplacement des anciens pertuis.*

Écoire : *pièce servant à tenir un bateau écarté du quai.*

L'écologie industrielle :*une notion et une pratique récente du management environnemental visant à limiter les impacts de l'industrie sur l'environnement. Basée sur l'analyse des flux de matière et d'énergie, l'écologie industrielle cherche à avoir une approche globale du système industriel en le représentant comme un écosystème et à le rendre compatible avec les écosystèmes naturels.*

Embarcadère : *Dispositif permettant aux passagers d'accéder aux bateaux. Il existe trois types d'ouvrage : engravement dans le quai, métallique ou flottant.*

Friche : *connotation agricole ou terre vierge laissée à l'abandon, domaine inexploré ou négligé.*

Halage : *Très ancien mode de traction des bateaux fluviaux. Le halage consiste à tirer le chaland depuis la berge au moyen d'une longue corde fixée sur un mât, dans son tiers avant, ce qui lui évite, le gouvernail aidant, de se rapprocher de la rive. Le halage peut être humain, animal ou mécanique (par tracteurs sur pneus ou sur rails). Totalement disparu en France entre 1965 et 1970.*

halte nautique : *partie de rive du canal ou de la rivière aménagée pour permettre aux plaisanciers de faire une escale d'une durée généralement assez brève (de quelques heures à quelques jours). Au contraire d'un port, une halte n'est pas gardiennée, et son usage est souvent gratuit. Elle possède au minimum un quai muni de quelques bollards ou anneaux d'amarrage. Elle peut proposer en plus un ou plusieurs points d'eau, des bornes électriques, des poubelles, des tables de pique-nique, un barbecue, voire même des sanitaires.*

Lône ou Losne : *bras mort sur le Rhône.*

Perré : *mur de soutènement, revêtement en pierres sèches sur un talus pour maintenir la terre / dispositif de revêtement de levées ou des parois inclinées du canal, notamment à l'approche de ponts, constitué de pierres non jointives et non scellées, ou seulement de façon légère, de manière à laisser s'écouler l'eau entre elles.*

Port : *abri naturel ou artificiel pour recevoir les navires pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises.*

Quai : *levée de terre ordinairement soutenu par un mur de maçonnerie qui est faite le long d'un cours d'eau, d'un canal. Voie publique aménagée le long de cet ouvrage entre les maisons et un cours d'eau. Ouvrage d'accostage d'un port constitué d'un mur de soutènement et une chaussée aménagée au bord de l'eau : quai d'embarquement.*

Rampe (de mise à l'eau) : *plan incliné aménagé dans un quai ou une rive pour permettre la mise à l'eau des petits bateaux transportables sur des remorques légères. Synonyme : cale de mise à l'eau.*

Rive : *portion, bande de terre qui borde un cours d'eau important. Limite physique entre la surface liquide d'une rivière ou d'un canal, et la terre ferme. La notion de "rive" se différencie de celle de «berge» par le caractère linéaire de la surface liquide qu'elle concerne, ce qui engendre les notions de "rive droite" et "rive gauche", alors qu'une "berge" est plus indifférenciée et peut s'appliquer à un lac.*

Ripisylve : *flore semi-aquatique qui peuple habituellement les berges des rivières : roseaux, joncs, iris, renoncule caltha, verne, peuplier... e Et aussi hélas, renouée du Japon.*

Typologies : *étude des traits caractéristiques dans un ensemble de données en vue d'y déterminer des types, des systèmes.*

Wagon tombereau : *un wagon ferroviaire destiné au transport de marchandises en vrac. Ce nom de tombereau lui vient de la caisse qu'il porte.*

Z

Préambule

Le transect, une méthode de projet p10

Constat p12

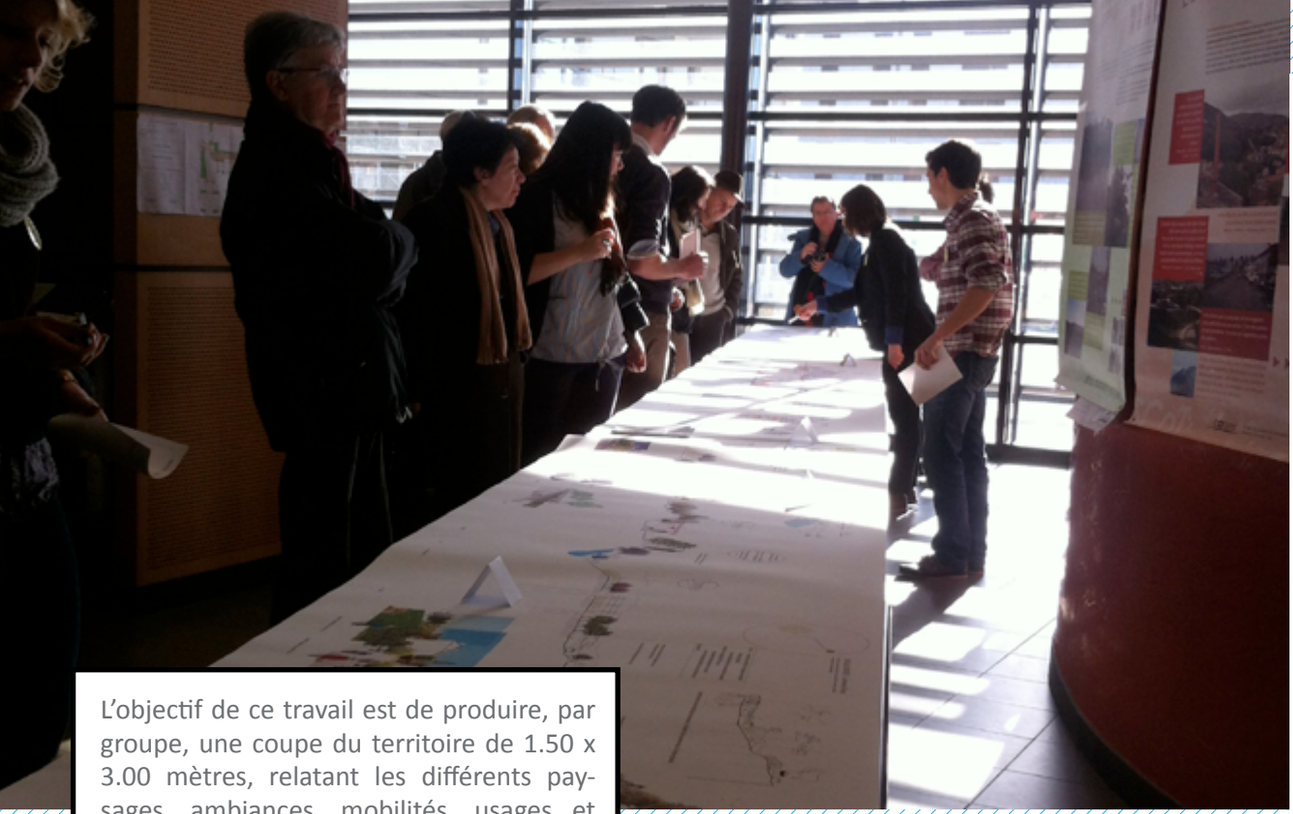
Le transect, une méthodologie pour le projet

Tout a commencé fin octobre 2013. Premier atelier du Master Design Urbain. Un territoire. Des chaussures de marche. Un sac à dos. Une carte. Six pieds. Trois jours. 125 kilomètres.

Lors de ce travail *in situ*, il nous a été demandé de nous immiscer, dans le territoire étudié, de manière exploratoire et sensible. La découverte s'est déroulée selon une méthode mise au point par les situationnistes, au XXème siècle, contemporanéisée par Nicolas TIXIER en transect urbain.
"La méthodologie mise en place pour ce travail de terrain avait pour objectif de favoriser une observation située, qui s'intéresse aux différentes couches du territoire, le long de parcours prédéfinis. Au-delà de l'attention portée aux cadres et formes urbaines, cette démarche s'intéresse au rapport important, bien que souvent implicite, entre les ambiances , et l'expression des usages et du sens donné aux espaces".[1]
Le but de ce travail de terrain est de collecter plusieurs types de données, via des médias, des rencontres et des inattendus, afin de pouvoir établir un diagnostique sensible et orienté du territoire traversé. Celui-ci mêlera alors, des composantes et des échelles territoriales de manière inhabituelle, devenant un vrai vecteur projectuel.

Il a donc fallu, au préalable, mettre en place des protocoles et un itinéraire basé sur des éléments singuliers du territoire. Le protocole principal à respecter est le moyen de déplacement : la marche à pied. En effet il est préconisé que l'expert ou l'observateur, aborde le territoire à la vitesse du marcheur, expérimentant différentes méthodes afin de récolter un patchwork de données. Nous avons donc réalisé des entretiens avec les habitants, les promeneurs, les cyclistes, les agents de sécurité de la SNCF, les commerçants… Ceux qui habitent, traversent et vivent le territoire. Cette échelle de temps et d'observation imposée, donne un caractère quotidien à chaque traversée. "Ce sont des logiques de situations, d'usages, d'inventions, de bricolages, qui partent des acteurs et des spécificités du territoire qui intéressent l'équipe. Ce sont autant de leviers ou d'exemples pour des projets qui transforment le quotidien".[2]

1. BazarUrbain, p18,*AMIENS projet métropolitain 2030, traversée et lectures du territoire métropolitain,* 2013
2. BazarUrbain, p19,*AMIENS projet métropolitain 2030, traversée et lectures du territoire métropolitain,* 2013



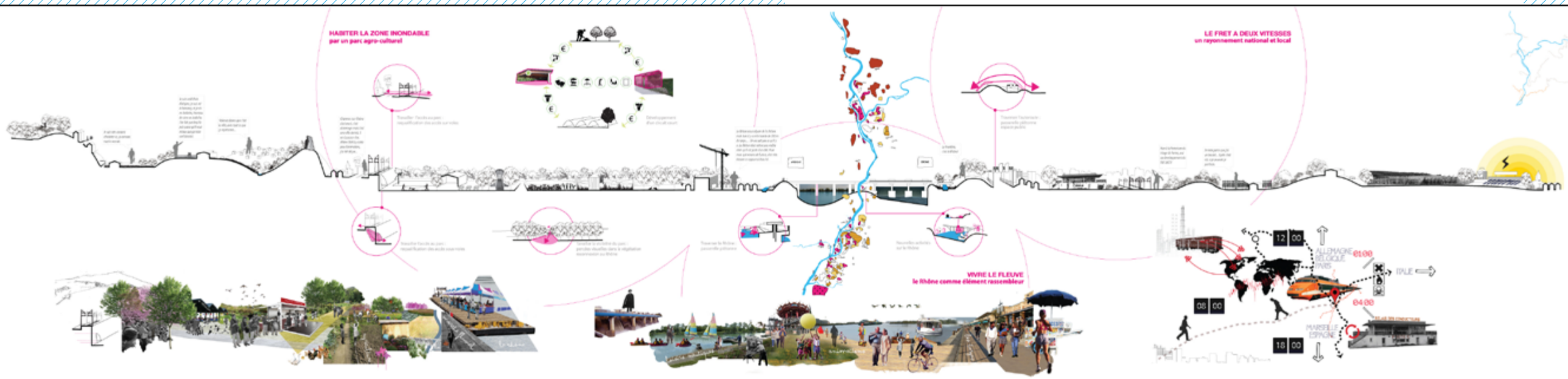
L'objectif de ce travail est de produire, par groupe, une coupe du territoire de 1.50 x 3.00 mètres, relatant les différents paysages, ambiances, mobilités, usages et grumeaux urbains que l'on a traversé, et orienté vers des pistes de projet territorial. Ce document graphique a été présenté par la suite aux habitants lors d'ateliers publics.

Constat

Nous sommes donc parties, Bénédicte Ciry, Laura Boucou et moi même, à la découverte du *Rovalatain*, nouveau territoire politique, à cheval sur la Drôme et l'Ardèche. La traversée prévue, démarre de Toulaud, petit hameau historique marquant la lisière des monts ardéchois, puis passe par la périphérie ferroviaire valencienne, Portes les Valence, pour finir au hameau de Malissard, perdu en plaine agricole. Nous avions élaboré ce parcours pour la diversité des paysages traversés, les typologies d'habitats contradictoires, et surtout pour l'épopée de la traversée de l'axe structurant du périmètre : le Rhône.

Les premières impressions et constats sont un territoire fracturé et divisé de par ses infrastructures, son histoire, ses us et coutumes et ses ambitions. Les habitants souffrent de voir leur quotidien pratiquement plus que traversé et les gens de passage ne voient plus l'intérêt de s'arrêter visiter. Seuls les cyclistes et les randonneurs apprécient les dénivelés et les paysages à imaginaire méridional. Un maillage entre les différentes entités du Rovaltain serait donc primordial pour redonner à la plaine de valence une identité remarquable et la possibilité de prétendre au statut de métropole de la vallée du Rhône.

Nous (Laura Boucou et moi même) avons décidé de poursuivre et approfondir les prémices de projets énoncés lors du premier atelier, pour le projet de fin d'études.



1

Présentation du site

Un territoire multi scalaire / XL à S p16

XL : La vallée du Rhône p18
un territoire irrigué et divisé

L : Le rovaltain p26
un territoire politique

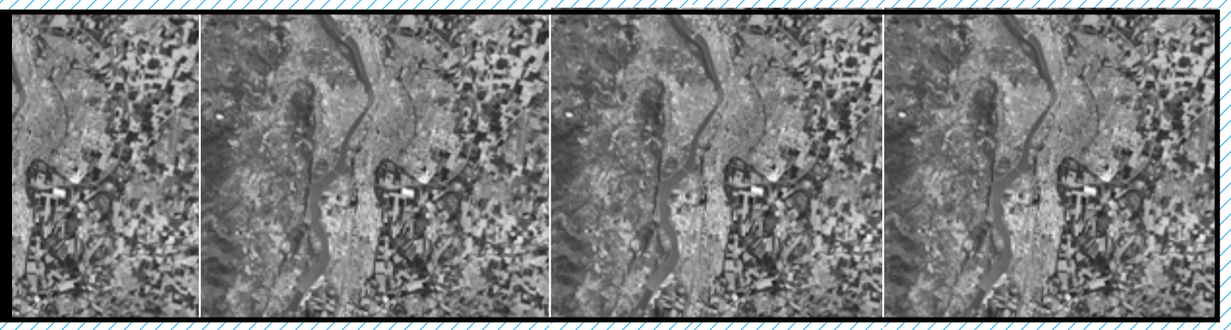
M : La plaine de valence p28
un territoire productif et comestible

S : Le site de projet p32
les berges de Valences Sud

Nous aborderons dans un premier temps, les différentes échelles du Rovaltain, nouveau territoire de la vallée du Rhône, aux limites floues. Cette découverte du site, donnera à voir les diverses entités structurantes du lieu, ainsi que les ambiances et les aménagements actuels du site d'étude : les berges de Valence Sud.

XL / 1 : 500 000eme
La vallée du Rhône

Couloir économique Européen
les infrastructures de transports
logistiques et grandes lignes
une dynamique longitudinale
Fret fluvial et ferroviaire



L / 1 : 25 000eme
Le Rovaltain

La géographie et ses frontières
Les limites de la région
Les grandes influences culturelles
Une politique de réunification

M / 1 : 2 000eme
La plaine de Valence

La commune dans sa région
L'identité agricole et ferroviaire
Les véhicules marchés
La mobilité douce
Les circuits cours

S / 1 : 500eme
Les berges de Valence Sud

Couloir économique Européen,
les infrastructures de transports logistiques et grandes lignes
une dynamique longitudinale
Fret fluvial et ferroviaire

Un territoire multi scalaire / XL à S

"Il est courant de rencontrer le mot *territoire* ficelé dans une idée de la *petite* ou de la *grande échelle*, selon que le géographe ou l'architecte s'exprime."[1] Le projet urbain implique un va et vient constant entre le *macro* et le *micro*, afin de vérifier en permanence la pertinence des choix projectuels, aux différentes "tailles" de la proposition. A l'image des standards vestimentaires, nous déclinerons ici les différentes échelles que le projet traverse, et les thématiques qui s'en dégage.

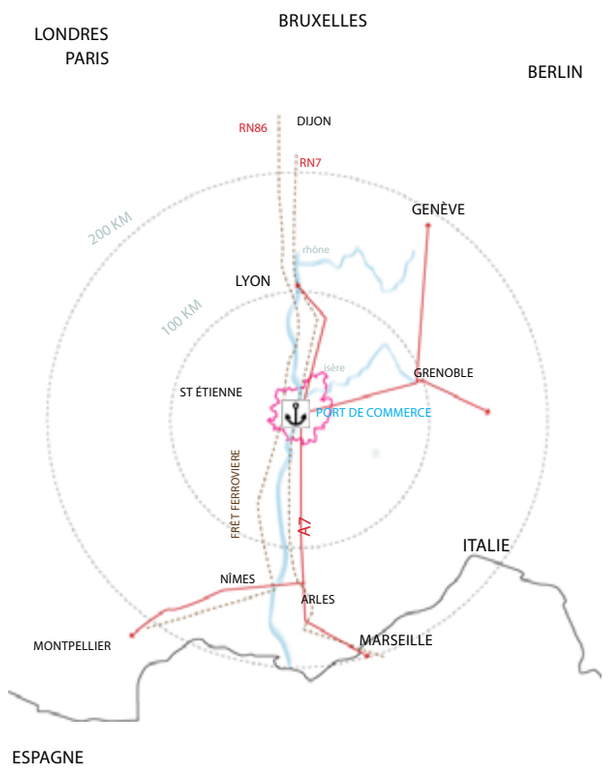
1. B. Mariolle et P. Villien, p 106 *Subagglo 2030*, Ed. Recherches/ENSAPB .

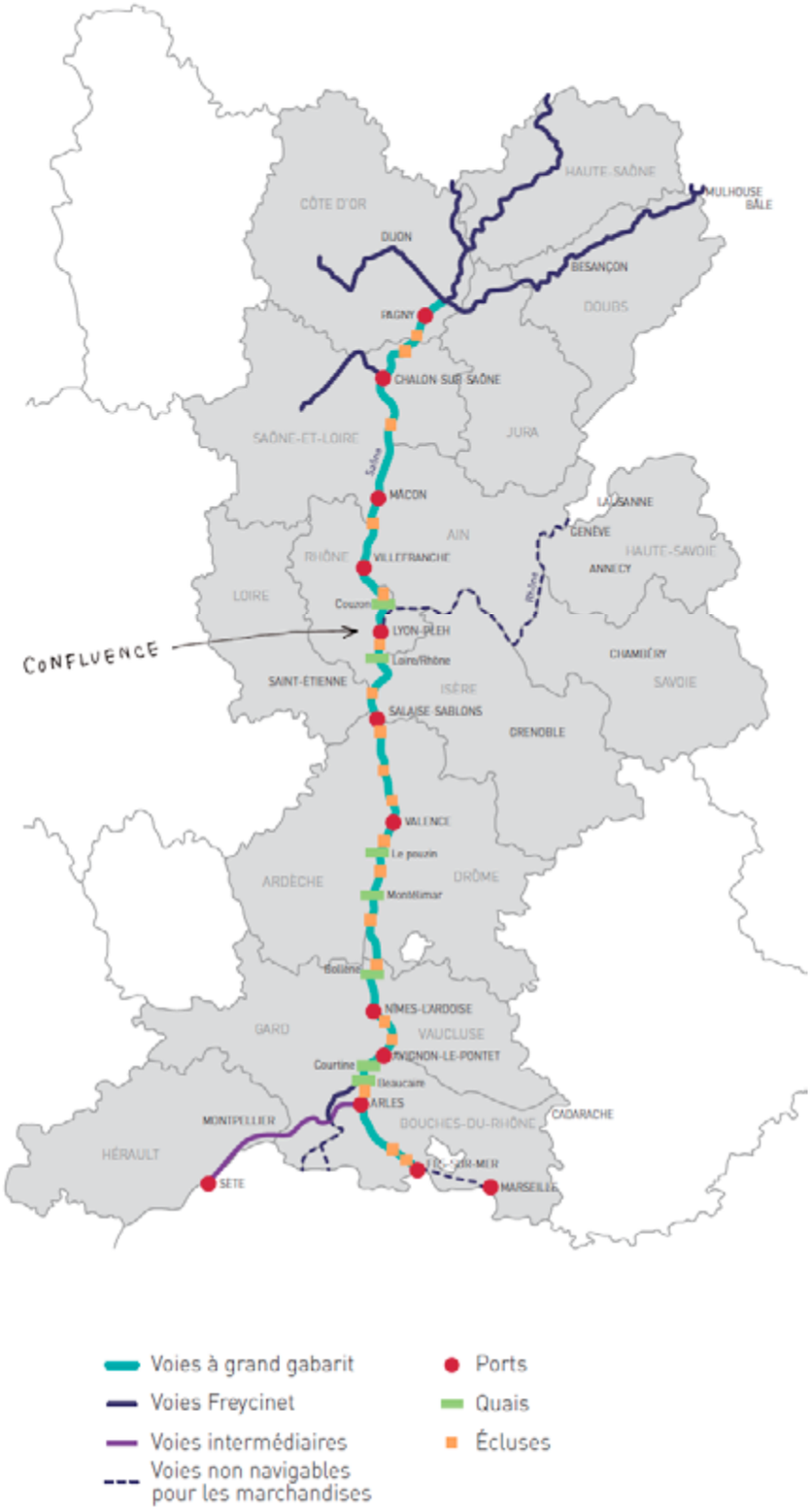
XL : La vallée du Rhône, un territoire irrigué et divisé

Le Couloir rhodanien

Apparenté à un couloir économique, concentré autour de son fleuve, la vallée du Rhône est classée comme une région agricole française. Axe majeur Nord-Sud, qui s'étend sur trois régions (Rhône-Alpes,Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Languedoc-Roussillon) et huit départements, il relie l'Europe du Nord au monde méditerranéen.
Cet espace de communication terrestre, fluvial et maritime, joue un rôle majeur pour le territoire valençois, notamment par la proximité qu'il créé avec Lyon, Marseille et Montpellier.

La notion de couloir exprime bien le caractère étroit et longitudinal de cette zone. En effet l'axe Rhodanien est longé par de nombreuses infrastructures qui irriguent et lacèrent les territoires et les paysages qu'il traverse. Ces monstres de bétons, de fer et de vitesse, acheminant des milliers de personnes et de marchandises, sont omniprésents dans nos éléments du quotidien.



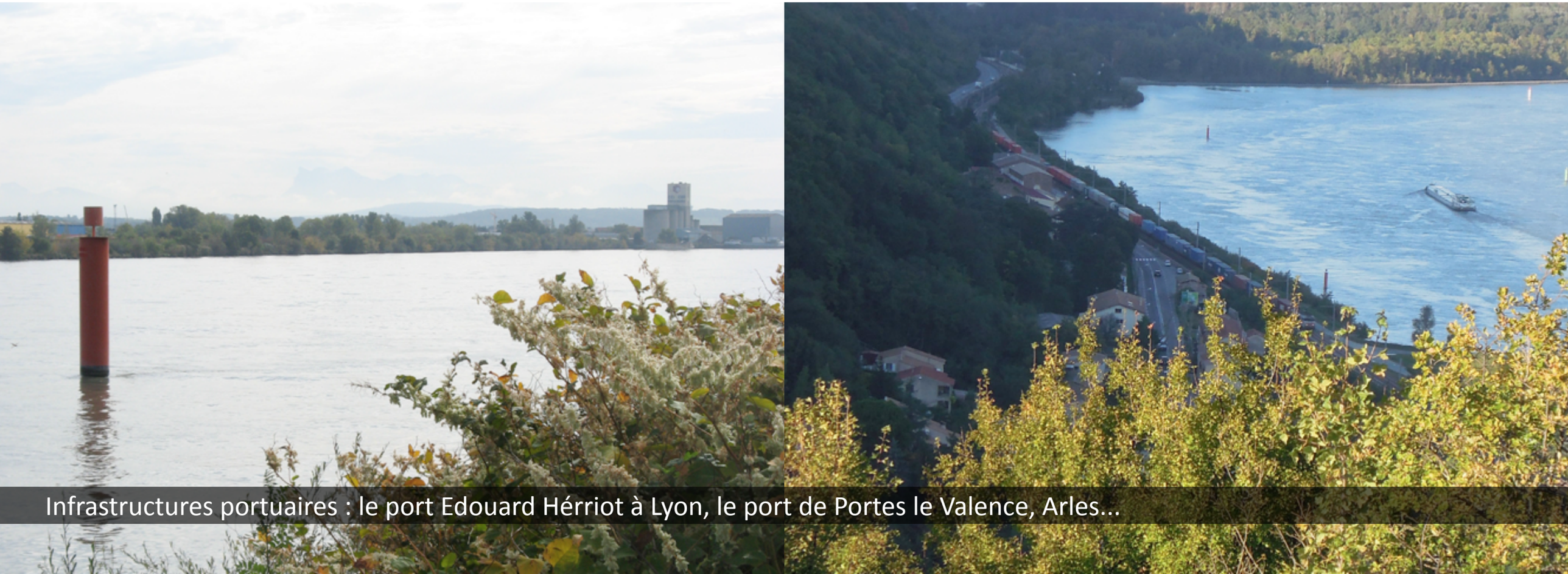


Source : Transport fluvial, idées reçues et chiffres-clés par la Maison du fleuve du Rhône

Infrastructures routières : L’autoroute A7, autoroute du Soleil, s’étends sur de 312 km,
la RN7, la route des vacances, ancienne plus grande routes nationales de France avec 996 km et la RN86.

Infrastructures ferroviaires : La LGV méditerrannée, une ligne de TER de part et d’autres des deux rives.

Infrastructures aériennes : La vallée du Rhône compte 48 aéroports, aérodromes, héliports ou altiports.



Infrastructures portuaires : le port Edouard Hérriot à Lyon, le port de Portes le Valence, Arles...

Le Rhône : une richesse oubliée

Le Rhône est aujourd'hui le troisième fleuve d'Europe après le Rhin et le Danube, en termes de longueur et de débit. Aménagé par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) depuis 1933, ce fleuve a été une des plus grandes richesses de notre territoire français. Patrimoine historique et économique, il est aujourd'hui délaissé, et doit être ramené au centre des nouveaux projets d'aménagement.

Historiquement, le Rhône est un axe majeur de transport fluvial, malgré son statut de fleuve fougueux et dangereux à naviguer. La mise en service des premiers bateaux à vapeur fit connaître à la navigation rhodanienne, son apogée dans la première moitié du XIXème siècle. Entre 1814 et 1830, ce furent 250 000 tonnes de marchandises qui transitèrent par le Rhône, soit un quart du tonnage fluvial en France. En 1840, il s'éleva à 370 000 tonnes.

Le Rhône, après avoir été le grand axe reliant le sud et le nord de l'Europe, va devenir étranger à l'activité économique de sa vallée. La rupture fut définitive lors de la construction de la ligne de chemin de fer unissant Paris-Lyon-Marseille, en 1856. Très vite, le tonnage du trafic fluvial chuta à 173 000 tonnes.

L'abandon devint irrévocable avec les RN7 et RN86 puis avec la construction de l'autoroute A7. Commence alors une vague de déclin économique pour toute une série de villes le long des deux rives du Rhône. Ce sont essentiellement de petites agglomérations à l'exception de deux villes moyennes Avignon et Valence. Pour elles, et depuis l'Antiquité, le fleuve est aussi bien une source de contraintes, avec les risques d'inondation, que d'avantages.
Les villes basses ont connu leur développement sur une base uniquement commerciale, le trafic du sel, le plus souvent, en rapport aux taxes médiévales. Il est donc compliqué pour elles, de se réorienter vers une nouvelle dynamique, sans parler des monopoles développés autour du fret ferroviaire, après la quasi disparition du fret fluvial.
Enfin, pendant des siècles, le fleuve fut un obstacle, car difficilement franchissable par un pont d'une rive à l'autre. Ce qui constitua une véritable rupture à l'expansion urbaine et "explique le caractère très asymétrique de l'urbanisation des villes rhodaniennes. Leur développement se concentre sur une rive et prend la forme d'une demi-lune puis d'une amande le long du fleuve".[2]
La morphologie urbaine de Valence illustre bien ces propos.

La frontière, c'est le Rhône!

A partir des années 1950, le développement des villes se fit "le long de ces axes de communication et non en bord de fleuve".[2]
En effet, comme l'a noté Emmanuelle Delahaye "la ville fait le choix d'affronter la contrainte fluviale en fonction d'intérêts qui ne sont pas forcément directement reliés au fleuve".[2]
Peu à peu les ports intérieurs, comme celui de Portes-Lès-Valence, ou celui d'Edouard Herriot à Lyon, deviennent des zones sinistrées, bien que toujours en activité grâce à la CNR.

Le Rovaltain et sa commune de Valence, édifié autour et par le Rhône, est aujourd'hui un territoire presque plus que traversé par son réseau hydraulique. Il n'existe plus que très peu d'activité et d'usage en lien avec le Rhône. Il est ressentit comme une frontière par les habitants, marquant la limite entre la Drôme et l'Ardéche. Pourtant source de paysages et d'écosystèmes singuliers et remarquables, le Rhône est une entité territoriale reniée par la population qui l'entoure, qui voient quotidiennement avec angoisse le moment de le traverser. En ce début du XXIème siècle, c'est une redéfinition du rôle urbain du fleuve, qui doit être proposée, lui permettant de devenir un véritable atout sur les plans paysager, patrimonial, culturel et récréatif.

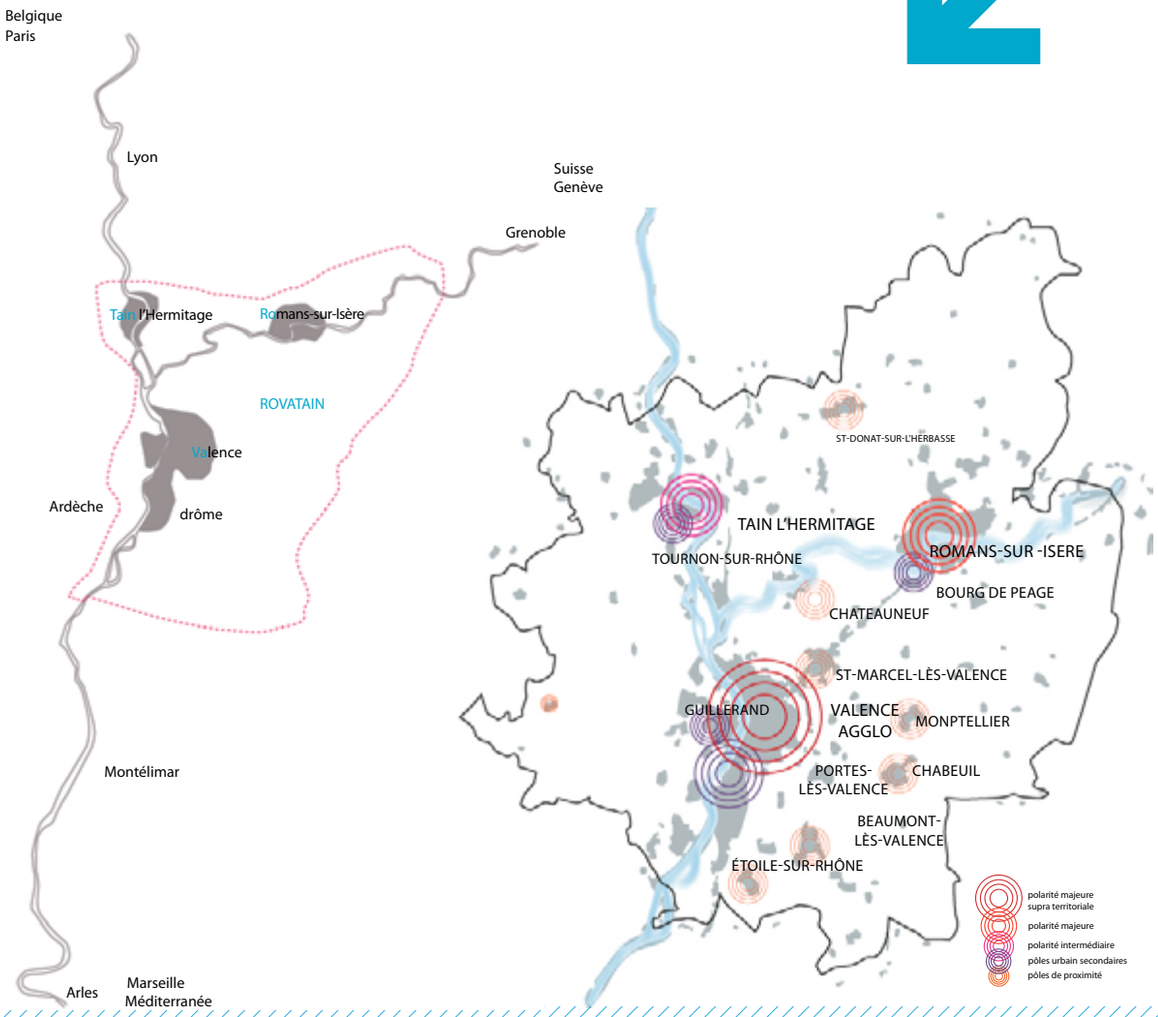
2. Emmanuelle Delahaye, *La dialectique des villes et du Rhône à l'aval de Lyon : des villes malgré le fleuve ?*, 2011.

L : Le Rovaltain, un territoire politique

Le Rovaltain ne s'apparente pas à un territoire connu, il est donc peu identifiable au sein de la représentation collective de la France. Il est de ce fait, primordial d'en souligner les limites.

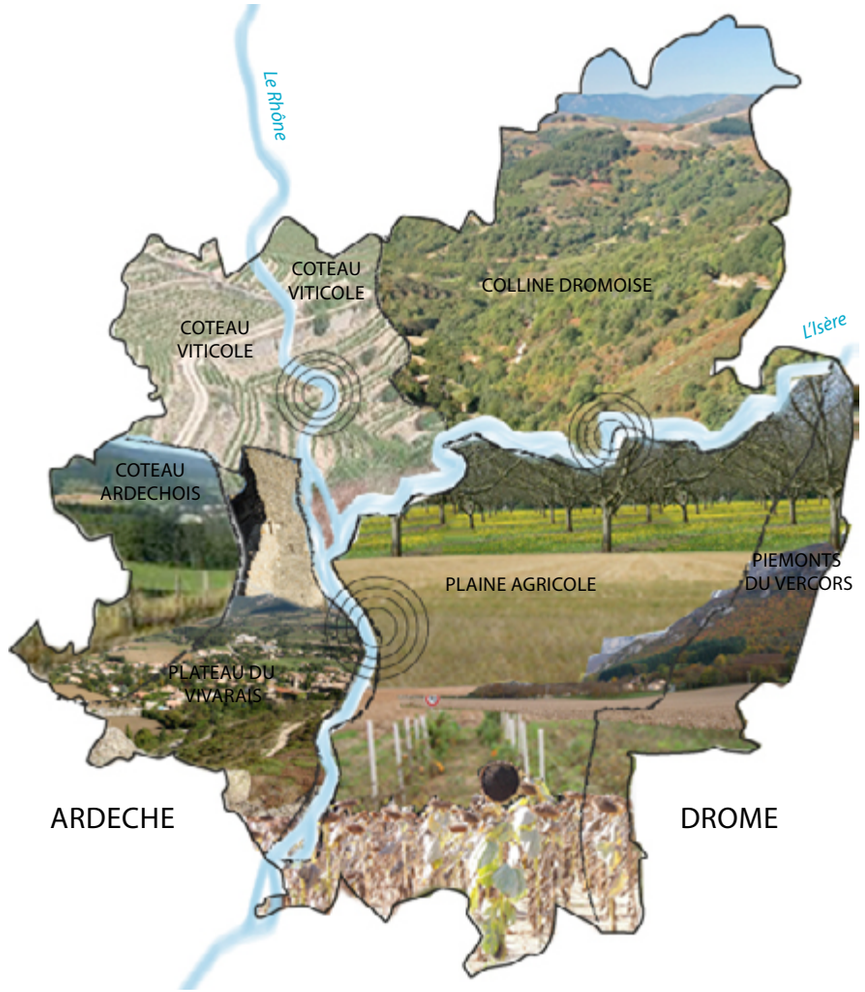
Le périmètre du SCOT Grand Rovaltain est arrêté par les Préfets de la Drôme et de l'Ardéche le 8 octobre 2009. Il s'agit de la contraction des noms de ville Romans sur Isère, Valence et Tain l'Hermitage, trois communes de la Drôme en région Rhône-Alpes.

Il regroupe 103 communes et deux départements : la Drôme et l'Ardêche, qui représentent aujourd'hui 300 000 habitants. Le Rovaltain constitue un vaste territoire de 1500 km2, situé au Sud de la région Rhône-Alpes.
Il mêle plaines, plateaux, vallées, versants et de nombreux espaces naturels, dont leurs principales caractéristiques sont leur variétés et leur proximité avec des pôles urbains.



C'est un territoire traversé par deux cours d'eaux importants : le Rhône et l'Isère. Il est reconnu pour sa qualité de vie et son cadre paysager remarquable. En effet, au carrefour des influences climatiques du Massif Central, des Alpes et de la Méditerranée, le Rovaltain s'observe comme un territoire d'interface.

Cette situation, en plus d'offrir une diversité de paysages, est à l'origine d'une structuration de l'espace original. L'agriculture et les espaces dits naturels représentent 90 % de l'occupation des sols (57% par l'agriculture), faisant du Rovaltain un réel poumon agricole.

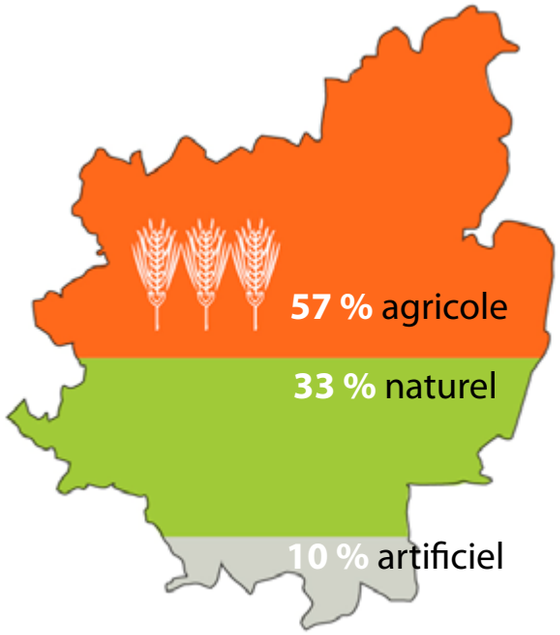


M : La plaine de Valence, un territoire productif et comestible

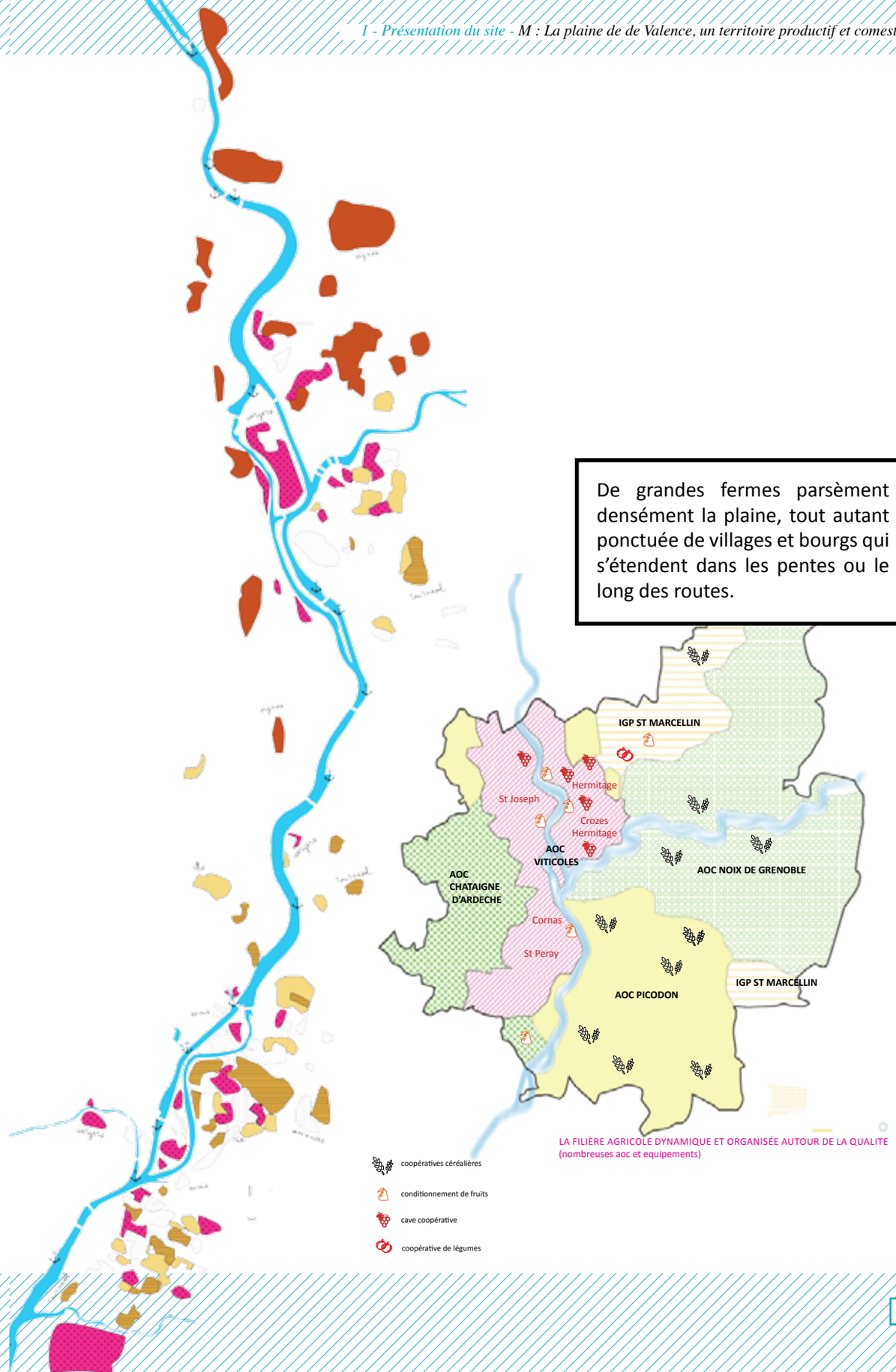
L'immense Plaine de Valence est toute en contraste entre la modernité des infrastructures de transport qui la traversent (TGV, A7 et routes nationales) et le caractère encore rural de certains paysages agricoles.
Aujourd'hui elle s'identifie avant tout par son *cœur vide*, une appellation désignant l'occupation par l'agriculture. En effet, la majorité de sa superficie reste essentiellement agricole. La plaine est creusée par les canaux et rivières qui l'irriguent et les pratiques agricoles s'y sont largement intensifiées : culture de maïs, agrandissement des parcelles, remembrement, construction de hangars, irrigation par pompage.
La plaine de Valence est caractérisée par ses vergers et ses étendues céréalières. Principalement constituée de parcelles de production intensive, la grande majorité des récoltes est utilisée pour l'export.

L'agriculture, principale activité et ressource de la plaine de Valence, n'est pas menacée, excepté sur les premiers coteaux du Vercors. Composée d'une frange étroite de constructions industrielles ou artisanales, de type *boîte à chaussures*, la zone péri-urbaine crée une barrière avec la plaine. Corollaire de cette activité et renforcée par la présence des grands centres urbains et pôles d'emploi de Valence et Romans, l'urbanisation s'étend également le long des routes, les lotissements fleurissent aux abords des villages, les pentes des reliefs périphériques se construisent sans cohérence.

Après de nombreux entretiens, le constat est unanime : il est très difficile de trouver des produits locaux sur les marchés de la plaine de Valence, qui sont d'ailleurs en sous nombre! Une aberration pour un territoire comestible.



1 - Présentation du site - M : La plaine de de Valence, un territoire productif et comestible



De grandes fermes parsèment densément la plaine, tout autant ponctuée de villages et bourgs qui s'étendent dans les pentes ou le long des routes.

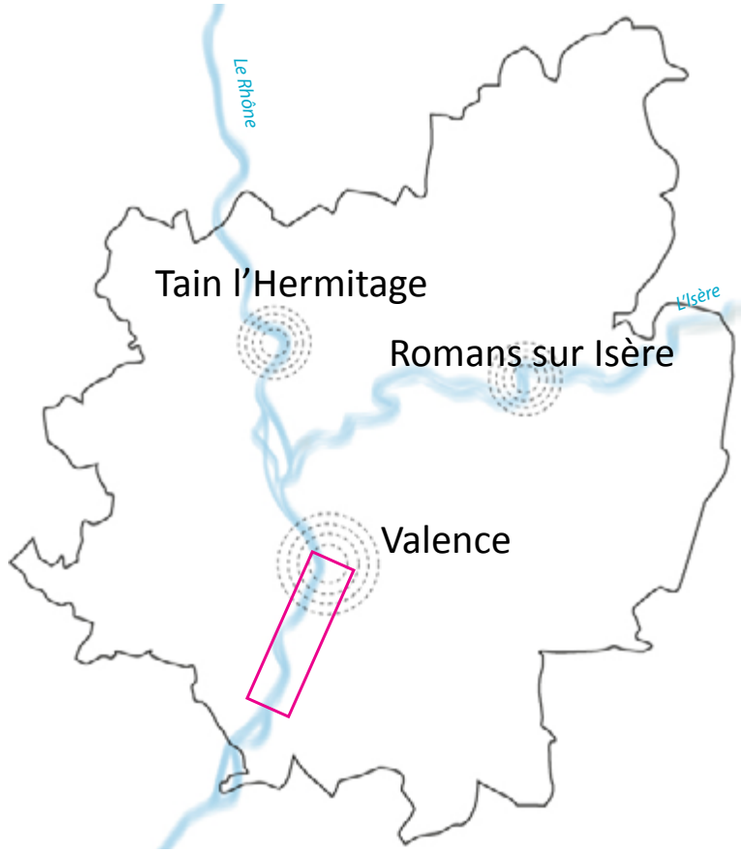
Sur 2400 exploitations en 2010 :

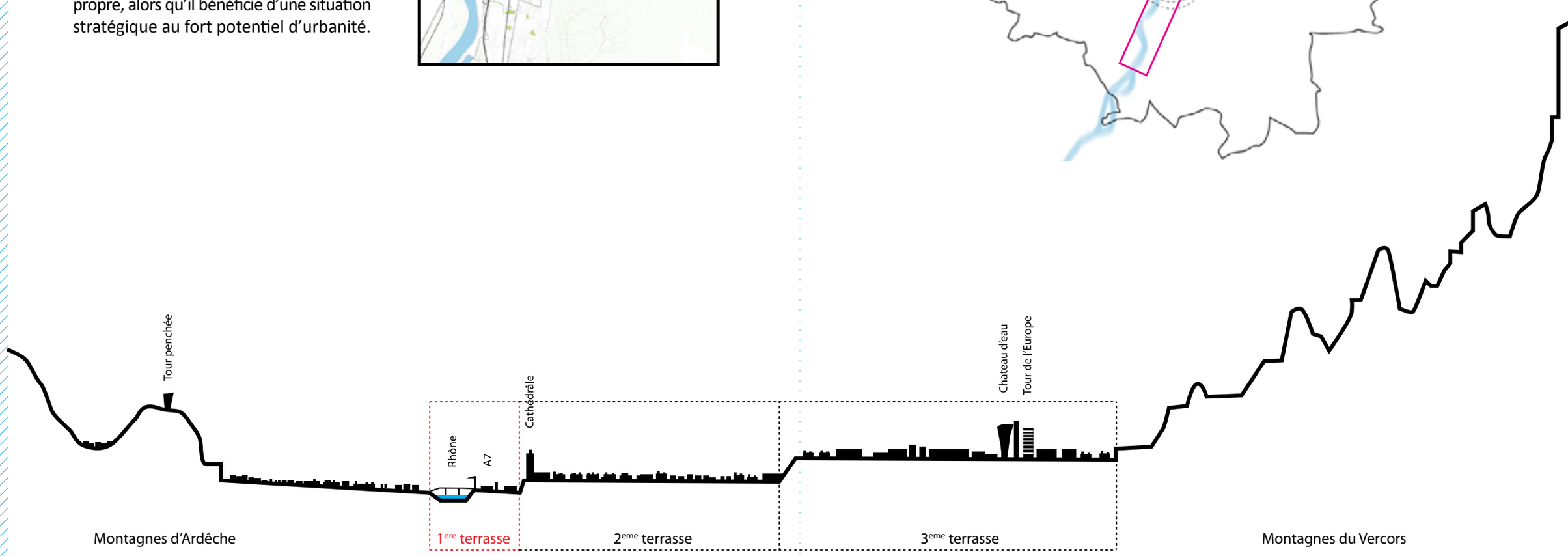
S : Le site de projet, les berges de Valences Sud

Le site du projet se situe au Sud de l'agglomération de Valence, la célèbre "porte du midi". La ville s'est construite autour du Rhône, qui était dans l'âge industriel une ressource commerciale inépuisable.
De par la géographie du site et l'omni-présence du Rhône, Valence s'est édifiée en demi-lune consituée de trois terrasses.

Le site d'étude est situé sur la troisième terrasse de la ville soit la plus proche du Rhône. Cette terrasse était utilisée uniquement à la production agricole et à l'extraction minière. Il est aujourd'hui un espace d'entre deux, sans définition propre, alors qu'il bénéficie d'une situation stratégique au fort potentiel d'urbanité.

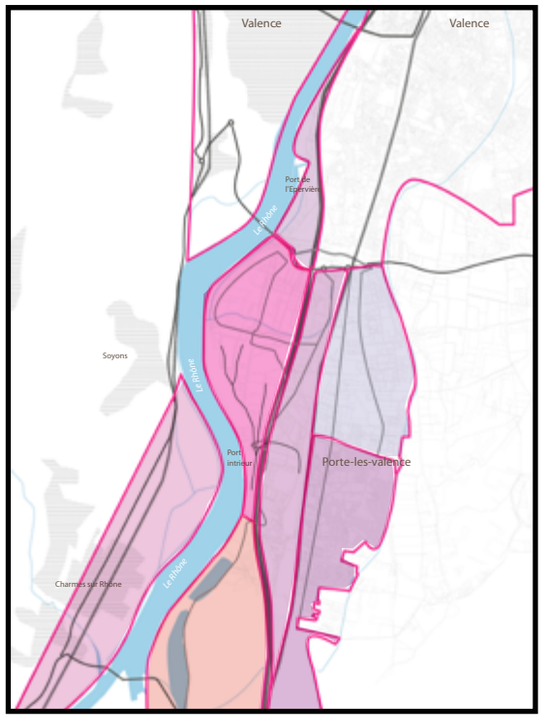
1 - Présentation du site - S : Le site de projet, les berges de Valence Sud

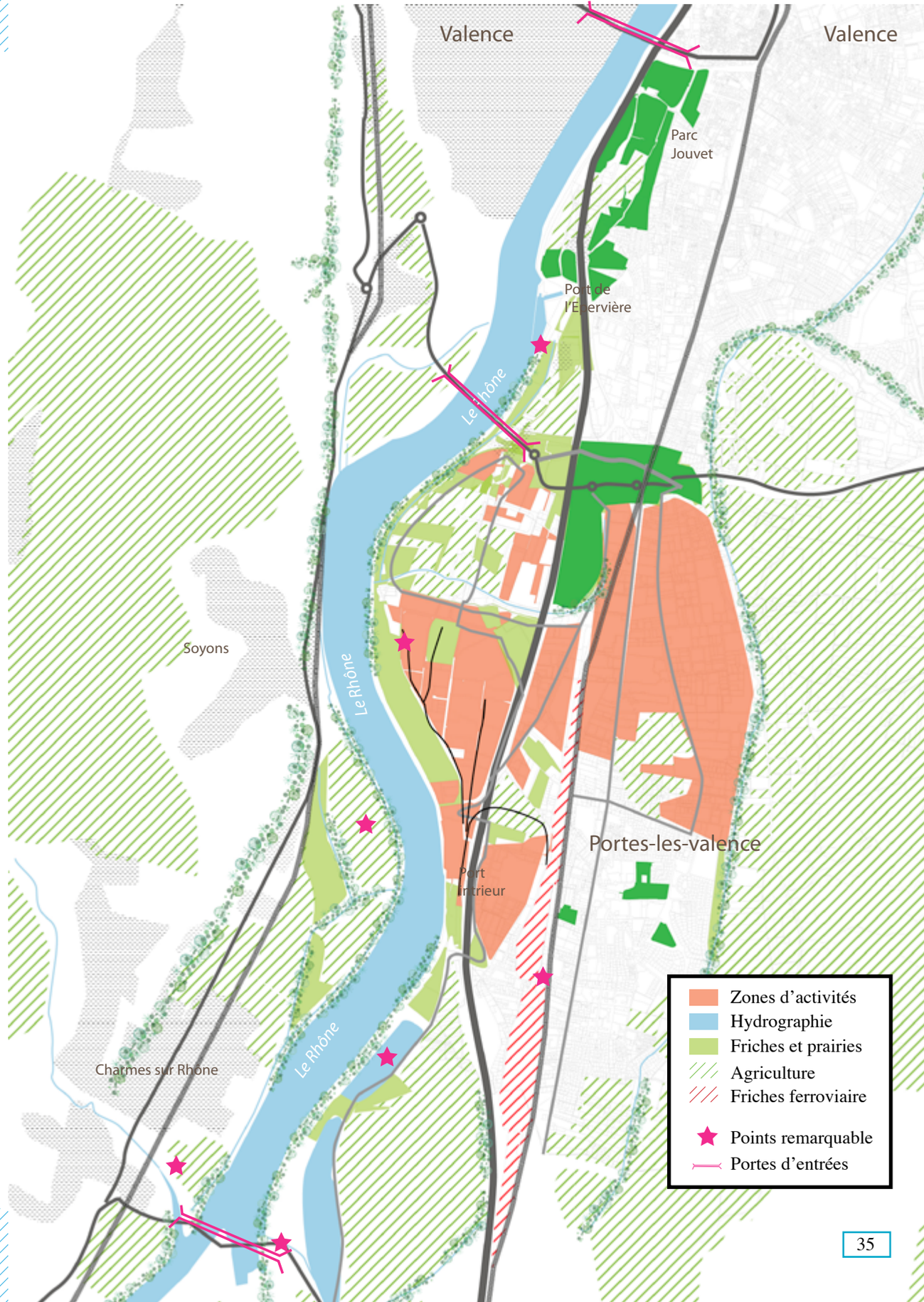




Les points remarquables du site sont la forte présence de l'eau dans le paysage, une entité pourtant très peu exploitée à ce jour.
De nombreuses infrastructures, certes vecteurs identitaires du territoire, viennent diviser le site de manière longitudinale (Nord-Sud), laissant apparaître un vrai manque de transversales Est ouest et donc seulement deux portes d'entrée sur le site, qui sont, par ailleurs, uniquement réservées aux automobilistes.
L'agriculture est également prédominante, que ce soit dans les marges que dans les poches du tissu urbain, qui lui est constitué de zones industrielles, en friche, et d'habitats pavillonnaires.

Toutes ces entités forment un territoire parcellé, divisé, morcelé que l'on peut identifier presque comme insulaire.

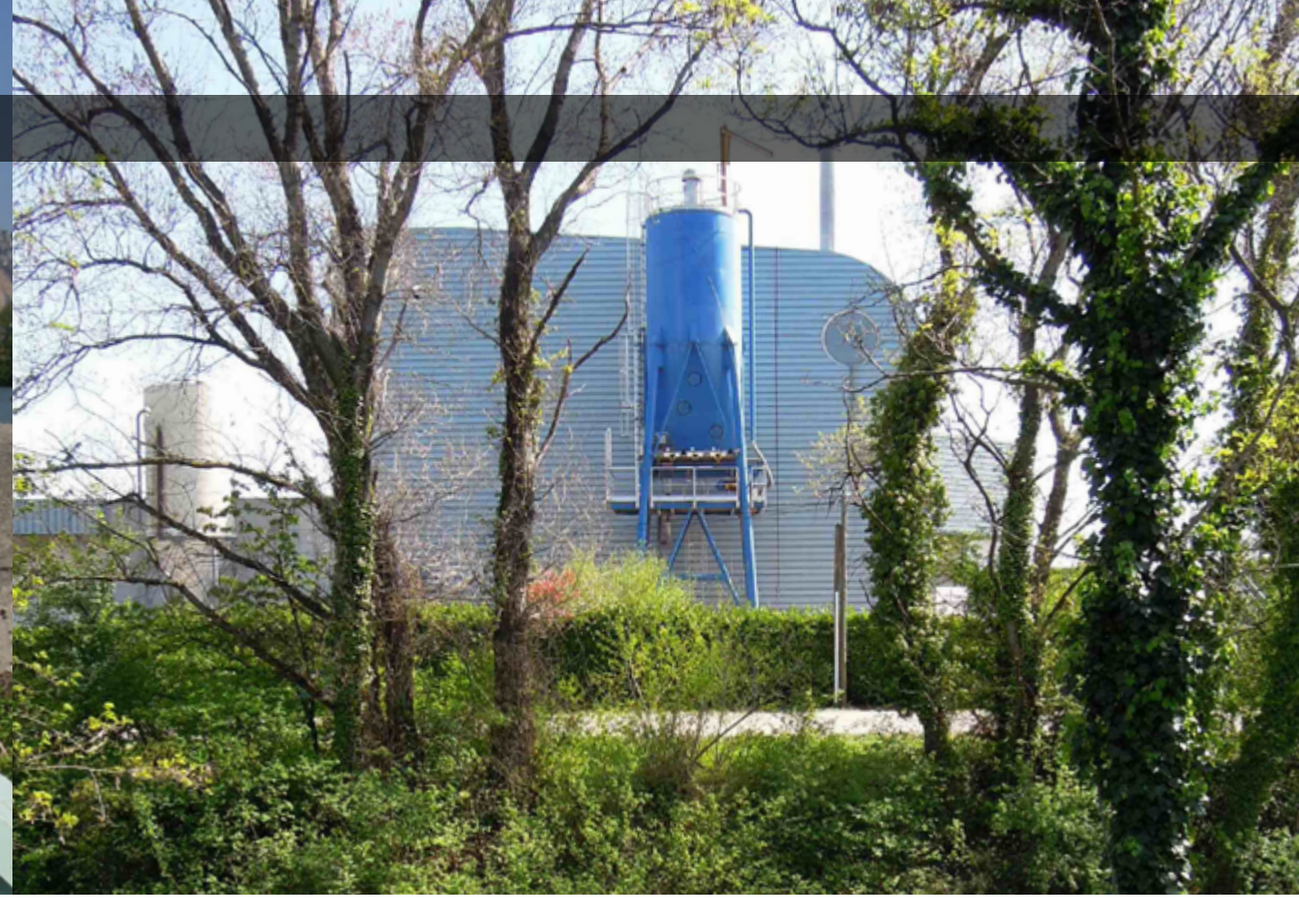




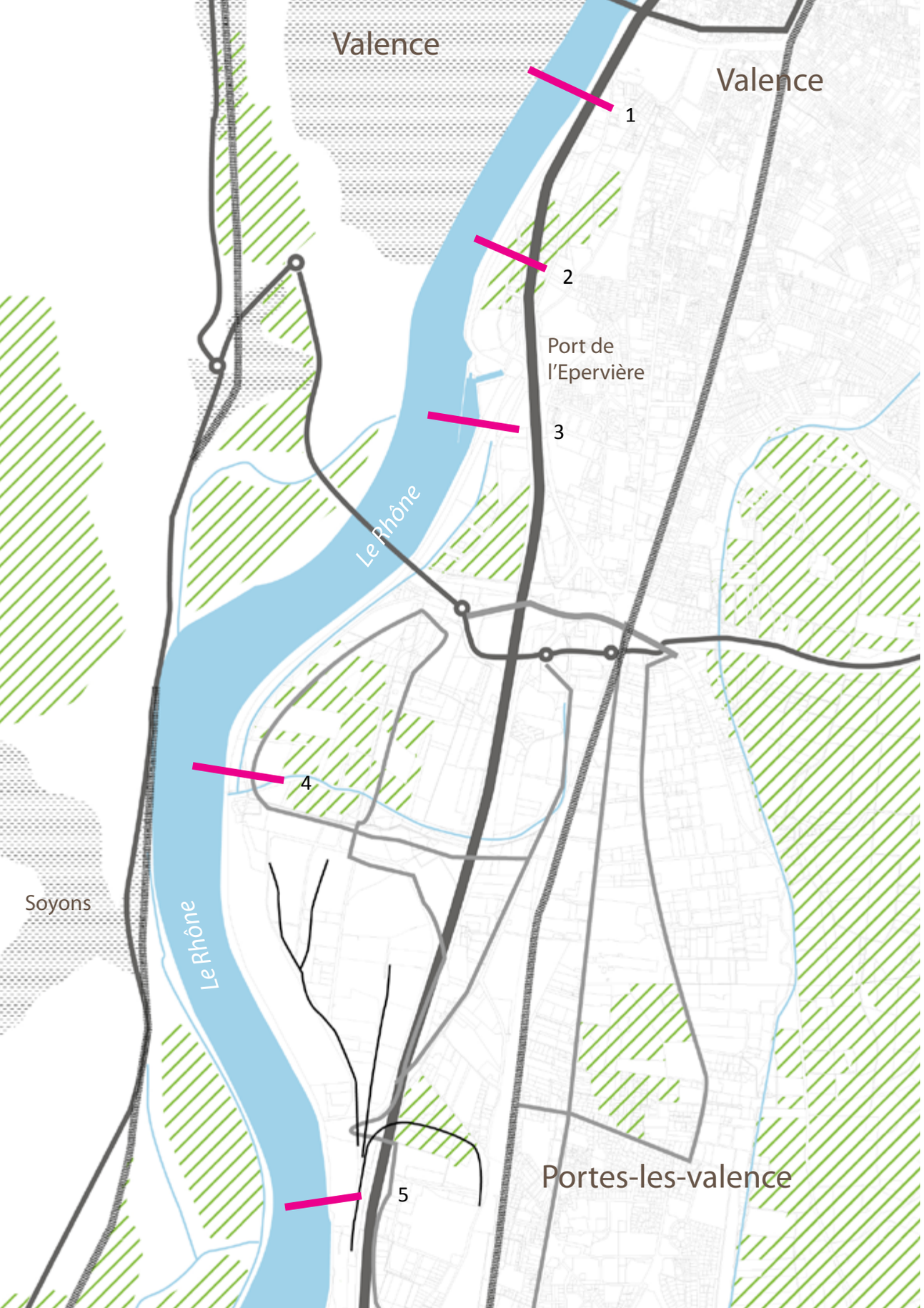
Un rapport au fleuve dénudé, une ouverture sur la rive d’en face et son grand paysage.

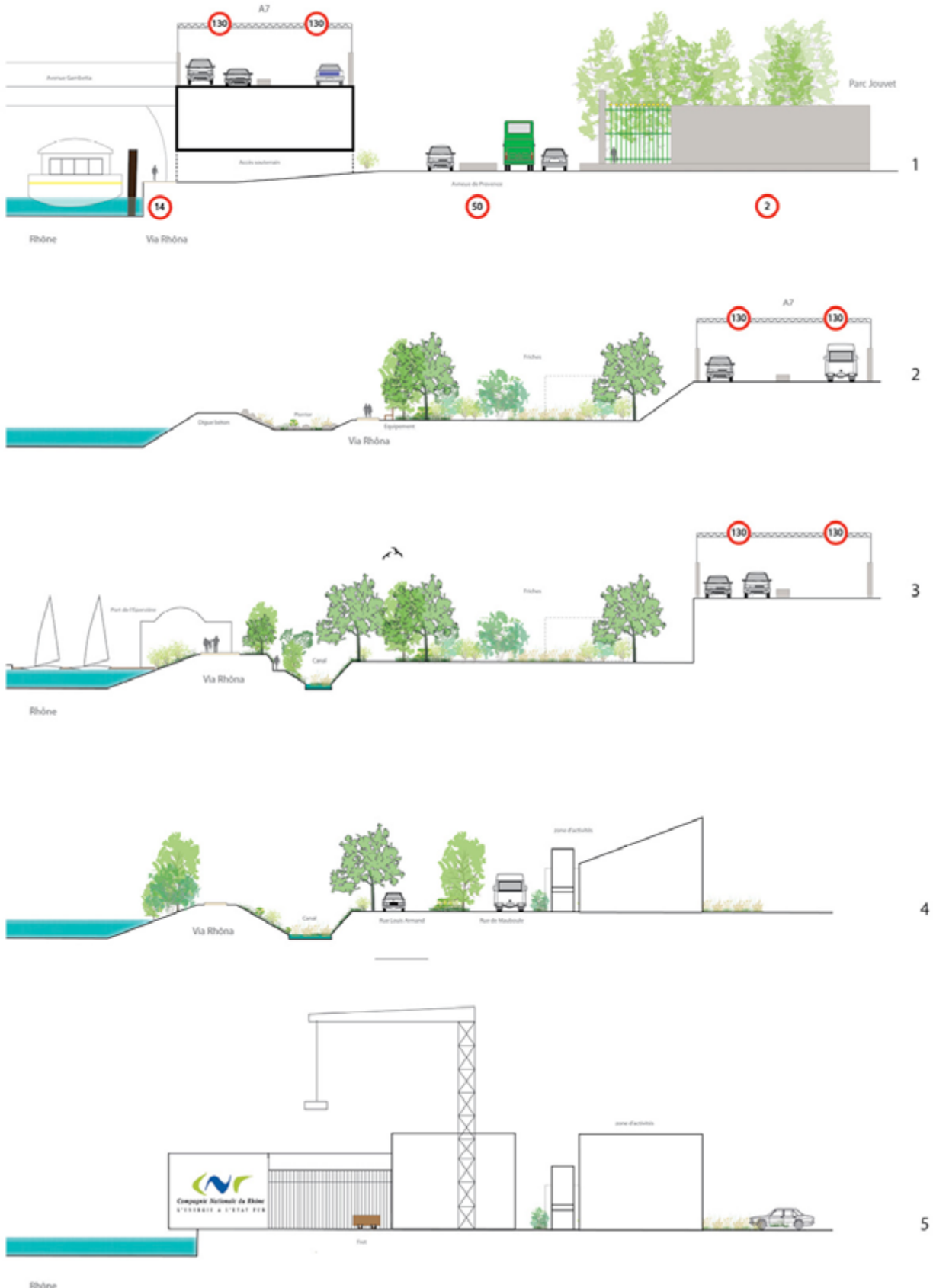
Des univers et des ambiances entre extérieur et intérieur, confinement, affrontement, liberté et délaissé.

Un passé et un présent industriel délaissé, à mettre en avant.



Des familles du coin, des vacanciers et des sportifs, les berges de Valence Sud sont que trop peu utilisées et connues.


Valence
Valence
1
2
Port de
l'Epervière
3
Le Rhône
4
Soyons
Le Rhône
5
Portes-les-valence


A7
130
130
Parc Jouvet
Rhône
Via Rhôna
14
50
2
1
A7
130
130
Via Rhôna
2
130
130
Via Rhôna
Rhône
3
Via Rhôna
4
5

2

Mise en place d'une méthode **agri-urbaine**

Qu'est ce que l'Agri-urbanité ? p48
principes fondamentaux

Un réseau agri-urbain vecteur d'une nouvelle image p50
une économie solidaire
les véhicules marchés
L'écologie industrielle

Qu'est ce que l'agri-urbanité?

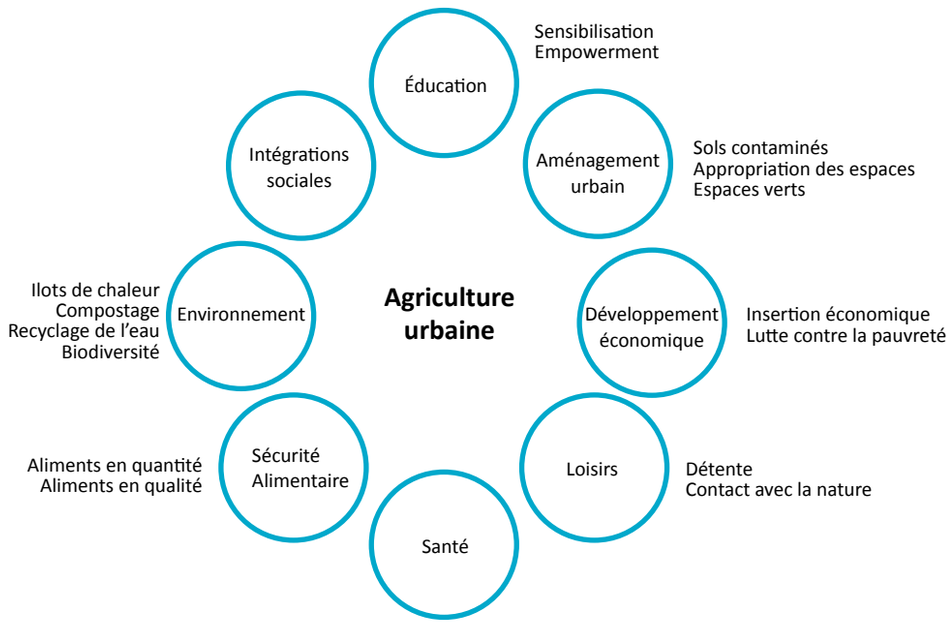
Principes fondamentaux

" L'agriculture a toujours existé en milieu urbain. Les ceintures maraîchères et les jardins ouvriers sont deux exemples qui attestent des liens étroits et complexes tissés entre un espace – l'urbain – et une activité – l'agriculture. Relevant d'un oxymore, l'agriculture urbaine "semble être maintenant tendance" (Torre et Bourdeau-Lepage 2013) : l'engouement croissant des acteurs de la ville et la prise de conscience des populations urbaines lui promettent un rôle majeur dans les réflexions et interventions territoriales des professionnels et collectivités territoriales."[1]

Les principes fondamentaux de l'agriculture urbaine sont les suivants :

- **Autosuffisance** pour une partie des besoins, en fruits et légumes par exemple.
- **Recyclage** rapide de certains déchets organiques, en veillant à limiter et suivre les risques de pollution.
- **Protection** du foncier face au front d'urbanistion, de maintien de coupures vertes contre l'étalement urbain.
- **Lien** fictif entre la ville et la campagne, le rural et le citadin.
- **Limite** les chaînes de transport et de conservation coûteuses en engins, machines et carburants, en rendant les populations plus autonomes.

Une agriculture urbaine et de proximité permet des boucles en *cycle court*, diminuant les coûts, les émissions de CO2, le besoin en énergie et en carbone.



Source : Duchemin et al.2010

1. François Déalle-Facquez, *L'agriculture en ville : un projet urbain comme un autre*, Métropolitiques, 2013.

L'agriculture urbaine en réseau

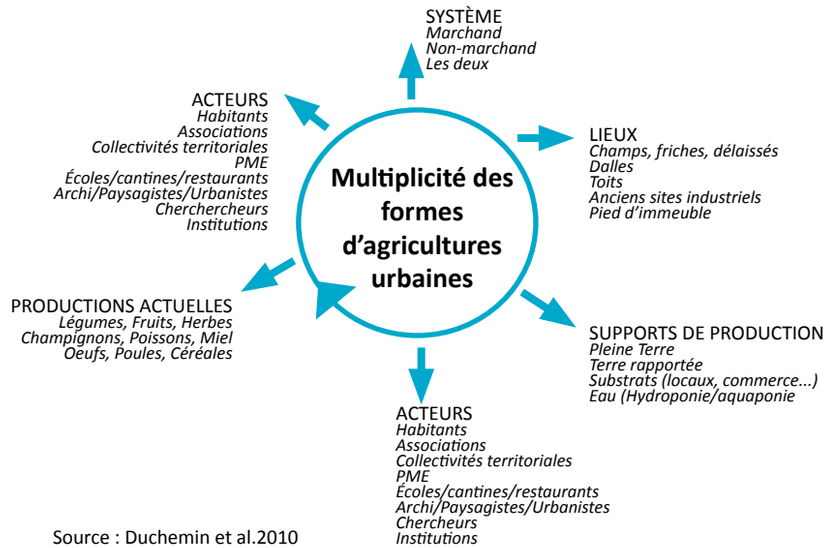
Dans son utilisation actuelle, le terme *agriculture urbaine* se limite la plupart du temps "aux cultures de produits destinés à l'alimentation, réalisées dans un milieu urbain par ses habitants"[2]. Ainsi, elle réfère généralement au jardinage, qui s'inscrit dans une action sociale. On parle de jardins communautaires, de jardins collectifs, de jardins privés ou de jardins sur les toits, avec des objectifs associés à la sécurité alimentaire, l'appropriation du territoire par les citoyens, la solidarité et à l'initiative citoyenne. Tous ces combats pour l'agriculture urbaine à l'échelle du citoyen sont d'une grande importance et doivent se poursuivre.

Mais la portée de l'agriculture urbaine n'est elle pas aujourd'hui restreinte, alors que tous les enjeux sociaux, environnementaux et économiques, actuels et futurs justifieraient plutôt une agriculture urbaine aux dimensions plus vastes ?

Les interventions de ce secteur doivent, maintenant répondre à des enjeux territoriaux.

Il faut penser l'agriculture urbaine de façon à joindre l'action citoyenne et l'activité commerciale au sein d'une même planification à l'échelle des agglomération. "Tout en conservant et améliorant le volet citoyen de l'agriculture urbaine, les villes doivent l'intégrer à un vision d'ensemble de laquelle découleront aussi une série de mesures pour verdir les villes, améliorer la biodiversité urbaine, favoriser la production agricole de proximité, protéger le territoire agricole existant dans les villes et leurs périphéries, bref répondre aux impératifs d'un développement urbain viable."[3]

Sur les traces de cette reflexion de l'agriculture urbaine à l'échelle territoriale, nous proposons la mise en place d'un réseau, reliant les différentes formes d'agricultures urbaines. Le but ici, est d'expérimenter une méthode innovante vecteur d'un nouveau type de dynamisme urbain, basée sur des fondements ancestraux de la société (agriculture, troc, commerce...).



Source : Duchemin et al.2010

2. Regroupement des Jardins Collectifs du Québec, p.3, *Enjeux autour de l'agriculture urbaine contemporaine*, 2007

3. Christian Petit, *Concilier agriculture et urbanité*, http://www.sagacite.org/, 2011

2 - Mise en place d'une méthode agri-urbaine - Un réseau agri-urbain vecteur d'une nouvelle image

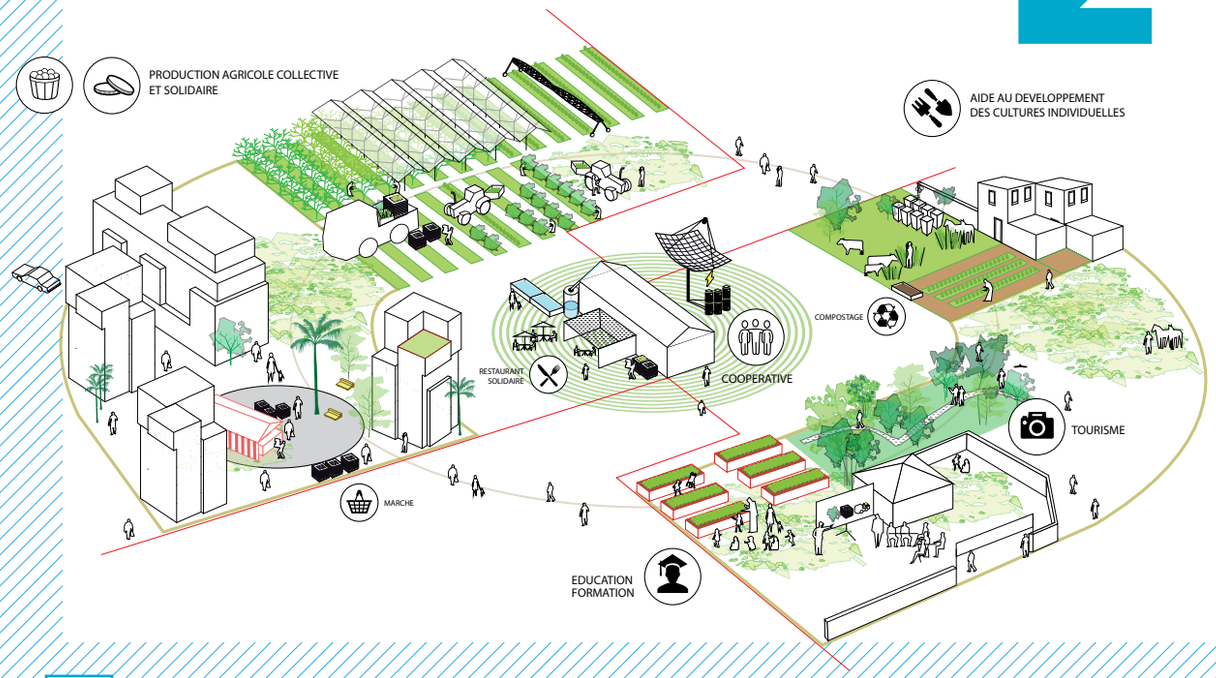
Un réseau agri-urbain vecteur d'une nouvelle image

Une économie solidaire

Afin de palier à la production intensive de la plaine de Valence, et de redonner une dimension locale à l'agriculture, il faut tout d'abord repenser un système économique solidaire, responsabilisant tous les acteurs du réseau. Or, seule une faible part de la population recherche et serait prête à payer actuellement pour des produits locaux, autour de 2 à 3% du marché actuellement en France, mais qui pourrait atteindre près de 10% dans les prochaines années. Les consommateurs demandent une meilleure gestion de la transparence de la chaîne de production.

Le réseau agri-urbain de la plaine de Valence répond, dans un premier temps, à la recherche d'autonomie alimentaire locale pour la vallée du Rhône en reconstruisant une ceinture maraîchère. Il permet de passer d'une agriculture intensive et uniquement productive à une culture des sols mixte : potagers, bocage, permaculture, etc.

Dans un deuxième temps, le réseau fonctionne à l'image d'un *supermarché vert,* ou d'une grande coopérative régionale. La plupart des intermédiaires étant supprimés, les consommateurs et les producteurs ont une plus grande visibilité sur les échanges et le circuit de la production alimentaire. L'originalité de ce réseau, est que l'écononomie est également engendrée par des activités non productives. En effet, juxtaposé au circuit d'autosuffisance alimentaire, un chapelet de nouveaux usages en lien avec la géographie, l'écologie urbaine et les loisirs est développé le long de la vallée du Rhône.



Des véhicules marchés verts

Ce réseau agri-urbain a autant des avantages économiques qu'écologiques .Il faut mettre en place un circuit de proximité à l'échelle locale, relié aux grandes infrastructures, grâce à des véhicules marchés verts, soit le fret ferroviaire et des péniches maraîchères.

"Ce sont avant tout des vecteurs pour bouleverser les habitudes et estomper l'inertie. Depuis la frange agricole péri-urbaine vont et viennent les *véhicules marchés* : Ce sont les nouveaux modes de transport logistique *verts.* Ces *véhicules marchés* distribuent directement et de manière courte les productions de la frange agricole de la métropole. Les points de rencontre, les croisements multipliés deviennent autant des lieux à partage".[4]

Ce nouveau type de transport est également innovant par son rayonnement à double échelle. En effet, à l'échelle *macro*, ici la vallée du Rhône, ils servent de liants entre les différentes entités territoriales et projectuelles. Alors qu'à l'échelle micro, ou locale, ils sont utilisés comme transports publics afin de desservir, au mieux, la totalité du site de projet. On peut parler d'une conception en espace et en temps partagé dans une logique "d'aménagements réversibles qui offrent la possibilité aux citoyens d'apporter leur point de vue, et aux acteurs techniques de l'espace public d'ajuster graduellement des solutions calibrées."[5]

1 ha de légumes en maraîchage = 20 tonnes de légumes / an

1 français consomme en moyenne 35kg de légumes frais / an

1 ha de maraîchage permet de nourrir 550 à 600 habitants

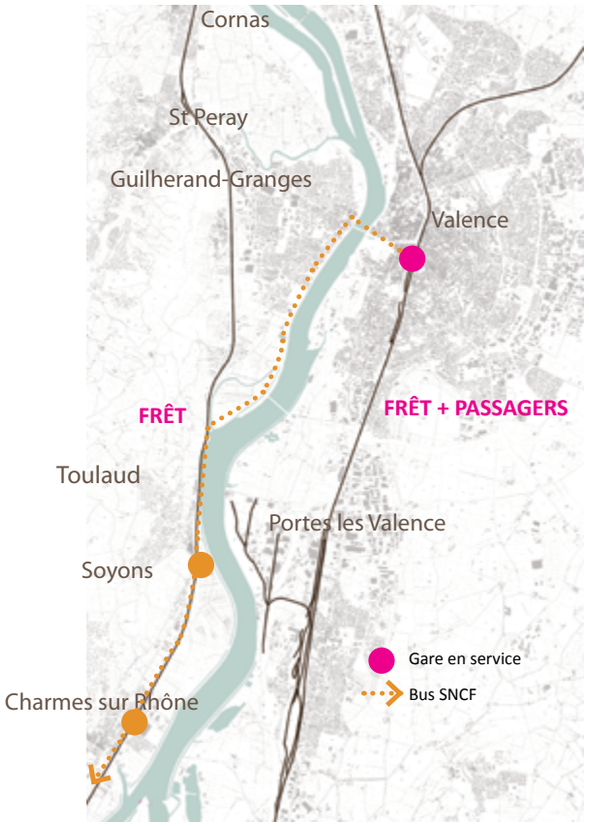
Pour nourrir les 300 000 habitants du Scot en légumes frais locaux, il suffirait d'environ 500 ha de maraîchage. Le territoire compte déjà environ 1500 ha en légumes

4. B. Mariolle et P. Villien, p 113 Subagglo 2030, Ed. Recherches/ENSAPB .
5. APUR, 2010

Ces deux types de transports existent d'ores et déjà dans la plaine de Valence. Malheureusement ils sont sous-utilisés et remplacés par des transports routiers, polluant l'air et le trafic, qui acheminent quotidiennement des marchandises (souvent dangereuses) à travers les zones urbaines.

Les voies de chemins de fer drômoises, longeant le site, sont aujourd'hui désaffectées. Cela est dû à la délocalisation des lignes LGV et de la plate-forme de fret à Portes-lès-Valence. Les lignes ardéchoises ne sont pas plus utilisées, avec un réseau TER très limité et diffus, et des wagons frets rarissimes. Il y a donc un réseau ferroviaire disponible pouvant servir de support à la mise en place du réseau.

Un des deux nouveaux transports marchés et publics, liant les différentes entités du réseau, est le train.
Tout d'abord afin d'assurer l'acheminement des denrées alimentaires à la plate-forme de conditionnement, récupérées le long de la vallée du Rhône, via des wagons tombereaux. À une échelle plus locale, il permet de rendre accessible la totalité du site via la mise en place d'un tram train.

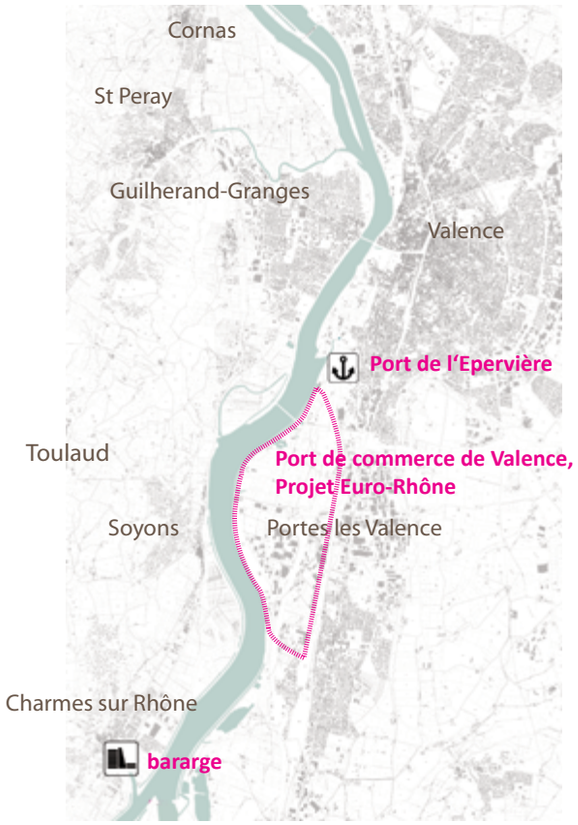


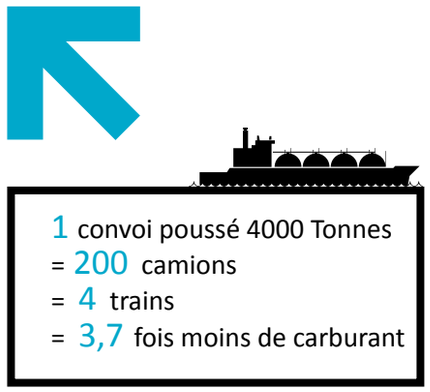
2 - Mise en place d'une méthode agri-urbaine - Un réseau agri-urbain vecteur d'une nouvelle image

Le second est le transport fluvial, utilisé également pour l'acheminement des denrées et le transport des personnes.
"La question d'une coexistence possible du transport fluvial de marchandises avec d'autres usages s'inscrit dans la volonté récente d'une relance du transport de marchandises par la voie d'eau et d'une ouverture maritime [...]"[6] de Valence. Il faut redonner une image positive au fret fluvial et ouvrir le fleuve à de nouveaux usages, pour que la plaine de valence puisse à nouveau bénéficier de son dynamisme fluvial.

Si l'on considère tous les usages potentiels du fleuve correspondant aux attentes actuelles des habitants, tous sont possibles et d'ores et déjà présents sauf la baignade. Cependant la prééminence du transport et en premier lieu du fret se maintient à des acquis historiques qui ne sont pas remis en cause pour la navigation. Le transport de personnes reste cantonné à la pratique individuelle.
La cohabitation des activités n'est envisagée que par une séparation physique des activités dans le lit du fleuve ou sur les berges.

À l'échelle de la vallée du Rhône, il parait primordial de décongestionner les routes. Une fois les denrées conditionnées, elles sont conduites à la plate-forme de distribution, en lien avec le fleuve. Les cagettes sont réparties dans des péniches maraîchères qui distribuent et approvisionnent les points de vente. À l'échelle locale, un système de navette fluvial permettra de passer d'une rive à l'autre du site de projet.





6. Catherine Carrée, *Les métropoles fluviales* p 211, Ed. l'oeil d'or

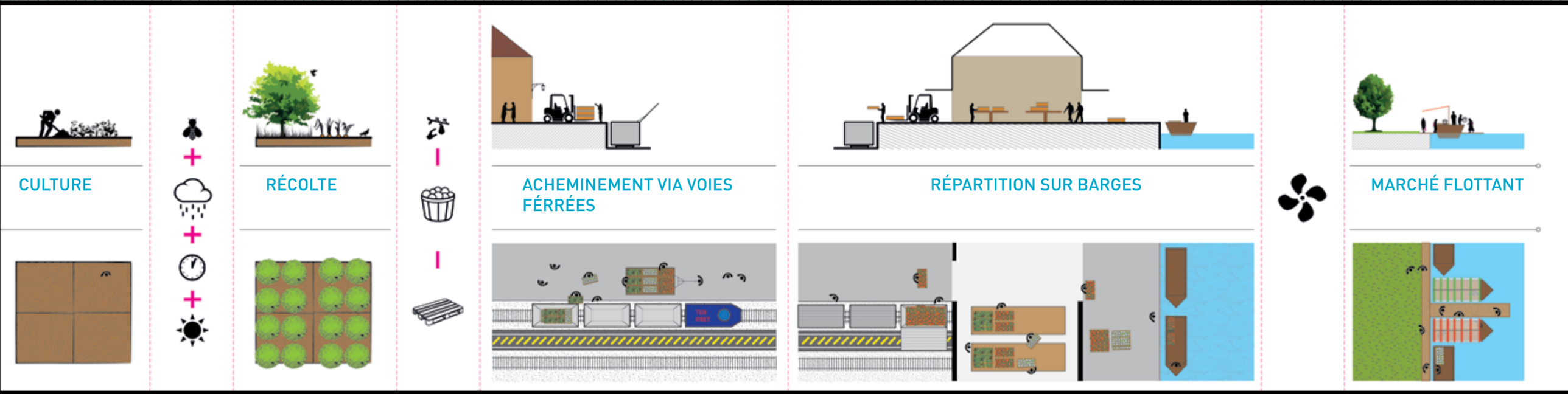


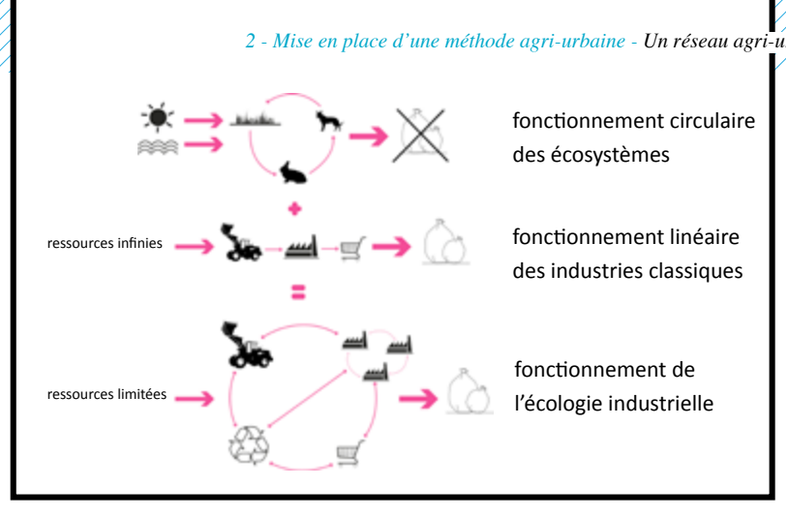
SCHÉMA DE FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU AGRI URBAIN

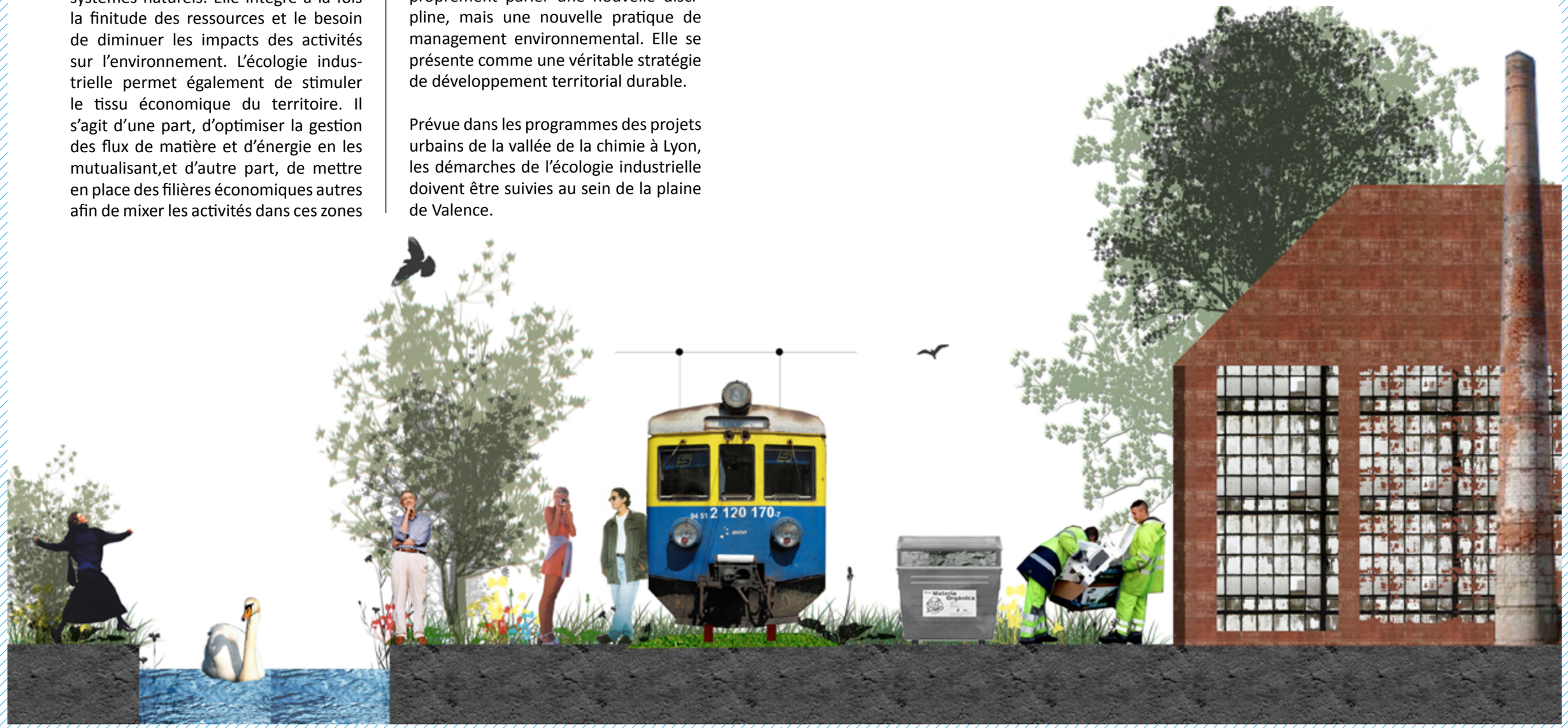
L'Écologie industrielle

Traduit de l'anglais *industrial ecology*, il faut interpréter *industrielle* comme étant un qualificatif représentant l'ensemble des activités économiques d'un territoire (industrie, agriculture, commerce, transport…). Ainsi, l'écologie industrielle prône une approche systémique des activités, inspirée des écosystèmes naturels. Elle intègre à la fois la finitude des ressources et le besoin de diminuer les impacts des activités sur l'environnement. L'écologie industrielle permet également de stimuler le tissu économique du territoire. Il s'agit d'une part, d'optimiser la gestion des flux de matière et d'énergie en les mutualisant,et d'autre part, de mettre en place des filières économiques autres afin de mixer les activités dans ces zones compactes. Elle se différencie de certaines autres filières classiques de gestion de l'environnement par le souci de combiner les approches sectorielles et transversales dans des processus intégrateurs.

L'écologie industrielle n'est donc pas à proprement parler une nouvelle discipline, mais une nouvelle pratique de management environnemental. Elle se présente comme une véritable stratégie de développement territorial durable.

Prévue dans les programmes des projets urbains de la vallée de la chimie à Lyon, les démarches de l'écologie industrielle doivent être suivies au sein de la plaine de Valence.





3

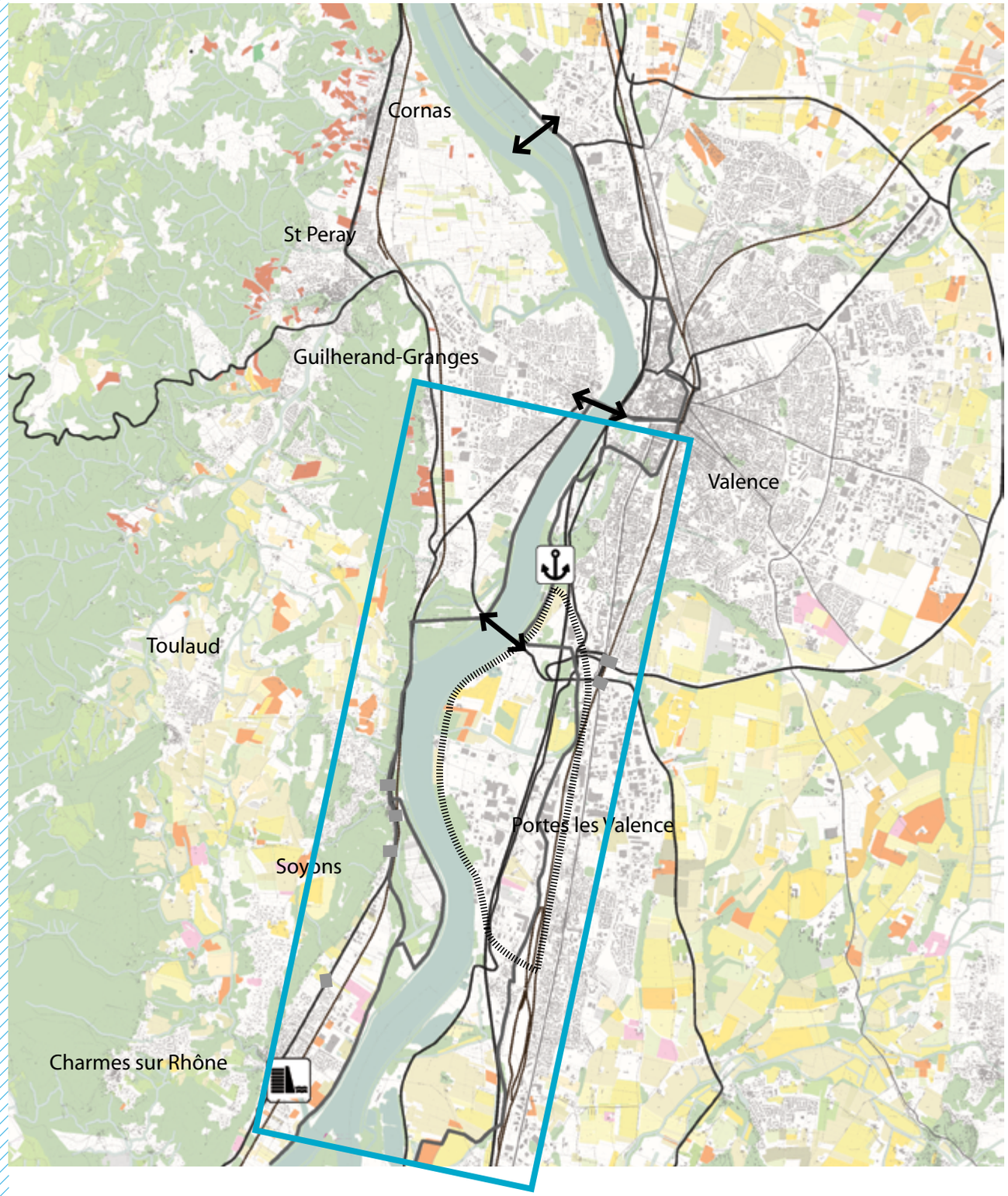
Le **parc agri-urbain** des berges de Valence

Cadrage et enjeux du site	p61
Problématiques	p64
Scénarii	p66
Stratégies territoriales	p70
Time line du projet	p76

Fort de sa position stratégique dans la vallée du rhône, Valence , le pole urbain dominant du Rovaltain tend à devenir une métropole intermédiaire de poids entre Lyon et Marseille notamment dans le commerce européen fluvio maritime. Bien que constituée et traversée par le Rhône, elle semble lui tourner le dos dans ses activités locales. Il est communément vécu par les habitants comme une réelle frontière entre l'Ardèche et la Drôme. Après avoir choisis le cadrage du site et compris ses enjeux, nous avons élaboré un scénario répondant aux problématiques des berges de Valence Sud, mettant en scène un parc agri-urbain. La mise en place du réseau répond à une démarche systémique, évoluant dans le temps et dans les espaces.

1 - Présentation du site - Un territoire multi scalaire / XL à S

Cadrage et enjeux du site



Enjeux du site

- Faire de Valence et du Rovaltain une capitale qui compte dans l'Axe Rhôdanien, pourvoir le territoire d'une qualité urbaine à la hauteur de ses ambitions.

Aménager des berges de Portes Les Valences comme nouvel espace public.

- Mobiliser l'agriculture, richesse locale, comme moyen de renouveau urbain.

Créer un réseau agricole solidaire et local sur le territoire.

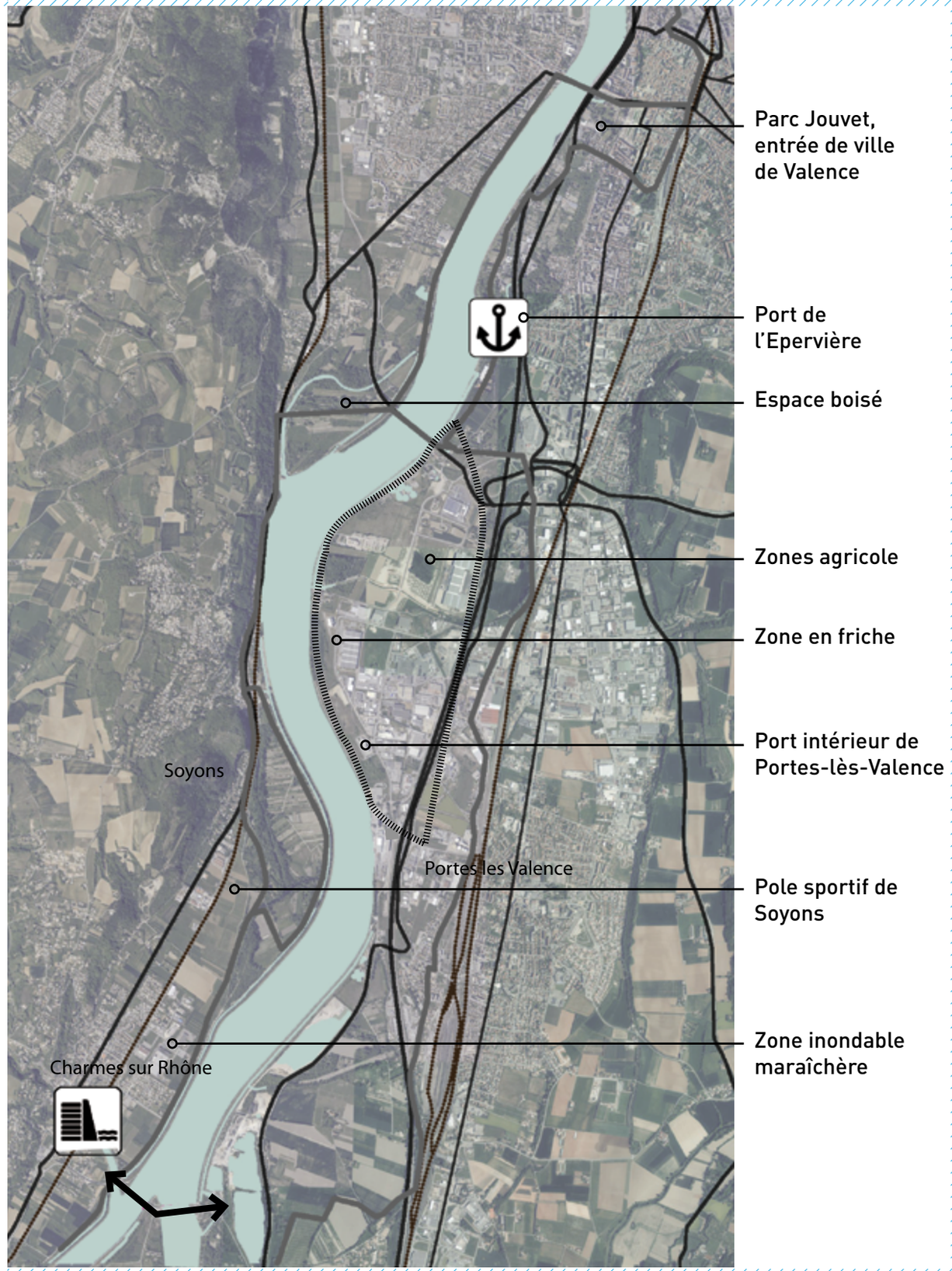
- Utiliser les potentiels locaux pour réinvestir le Rhône à l'échelle locale : retrouver le temps du quotidien au Rovaltain, véritable carrefour international.

- Passer du Rhône frontière au Rhône réunificateur : relier les deux rives du Rhône par des usages communs / donner de l'épaisseur au fleuve.

Favoriser et multiplier les transversalité Est-Ouest.

- Mobiliser les parcelles maraîchères en friches, les infrastructures disponibles sur le site pour mettre en place un circuit court performant et autonome.

Réinvestir les délaissés de la zone d'activité de Portes-Lès-Valence.



3 - Le parc agri-urbain des berges de Valence - Problématiques

Problématiques

Comment **réinvestir le fleuve** pour qu'il soit porteur d'un nouveau **dynamisme territorial ?**

Le Rhône au centre : comment intensifier **le dialogue** entre les deux **rives ?**

Comment mobiliser les potentiels locaux pour créer une nouvelle **synergie urbaine** pour demain ?

Comment concilier l'**avenir métropolitain** de Valence et son **devenir local ?**

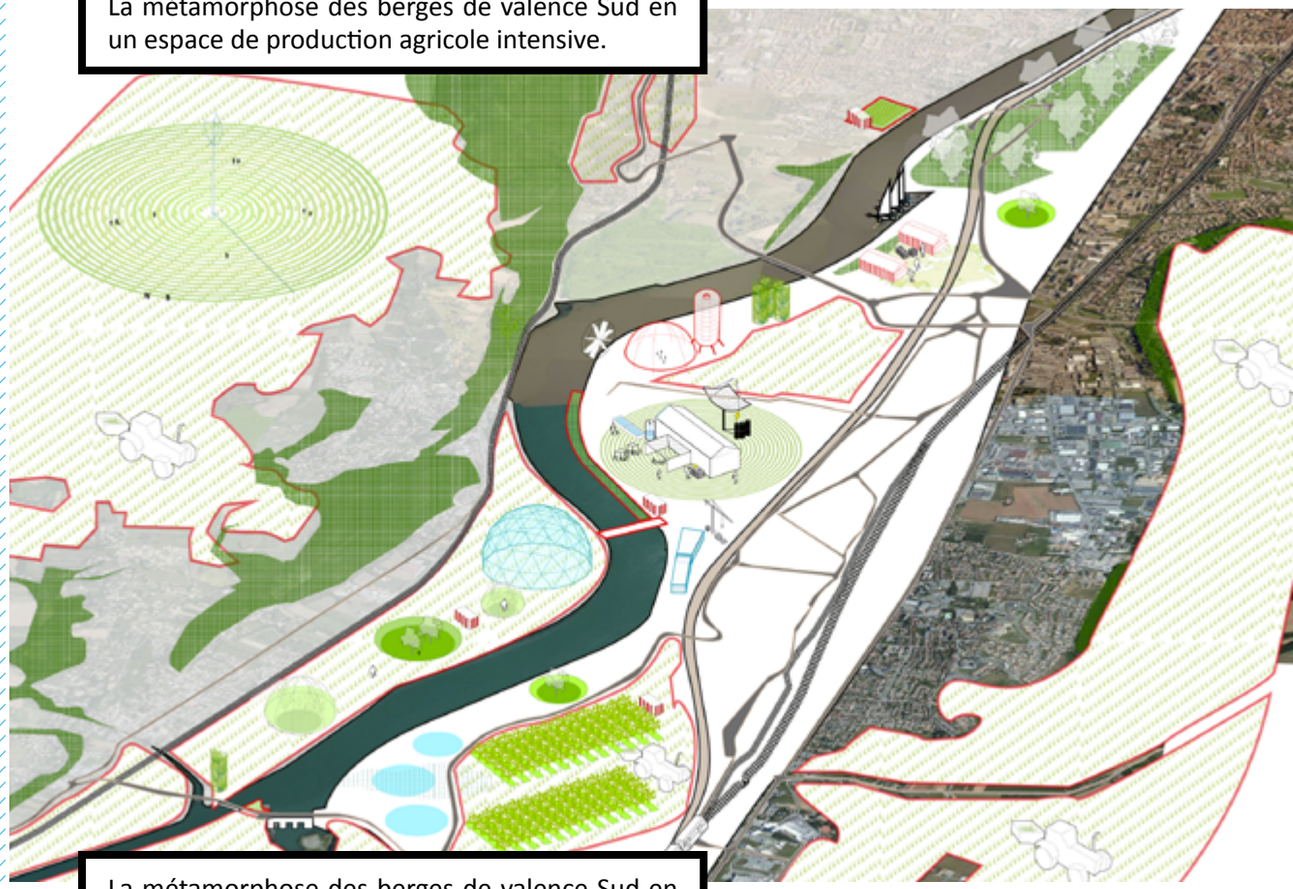
Comment une production **agro-fluvial** peut-elle être une **solution locale** novatrice ?

Scénarii

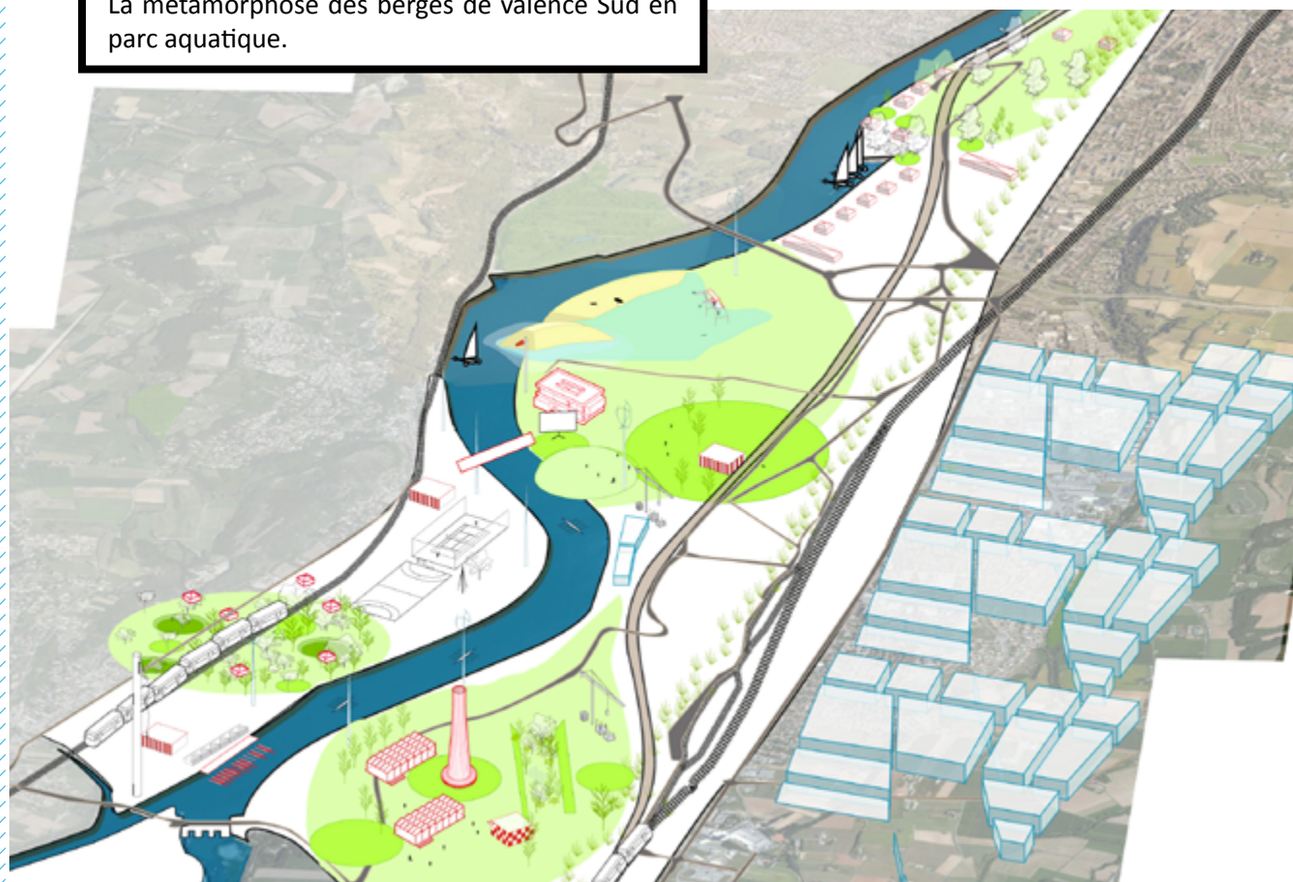
Afin de répondre à ses problématiques, nous avons élaborés deux scénariis extrêmes, un premier développant des activités pro agricoles et un second axé uniquement sur les usages fluviaux.

Le scénario médian et final, mixe et met en scène le réseau agri-urbain, exposé dans la partie précédente. Nous proposons alors une métamorphose des berges de Valence Dud en parc agri-urbain.

La métamorphose des berges de valence Sud en un espace de production agricole intensive.

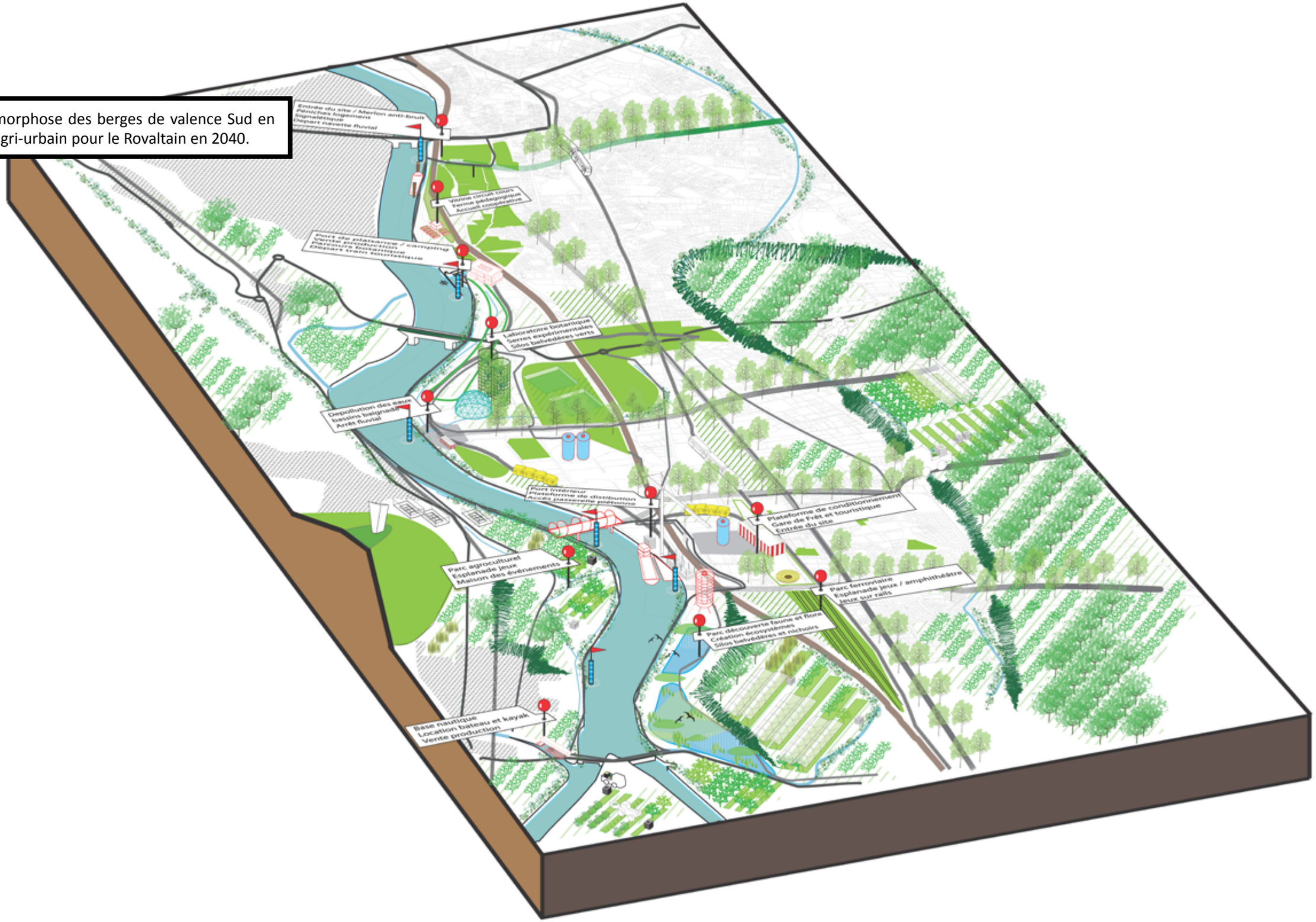


La métamorphose des berges de valence Sud en parc aquatique.



3 - Le parc agri-urbain des berges de Valence - Scénarii

La métamorphose des berges de valence Sud en un parc agri-urbain pour le Rovaltain en 2040.



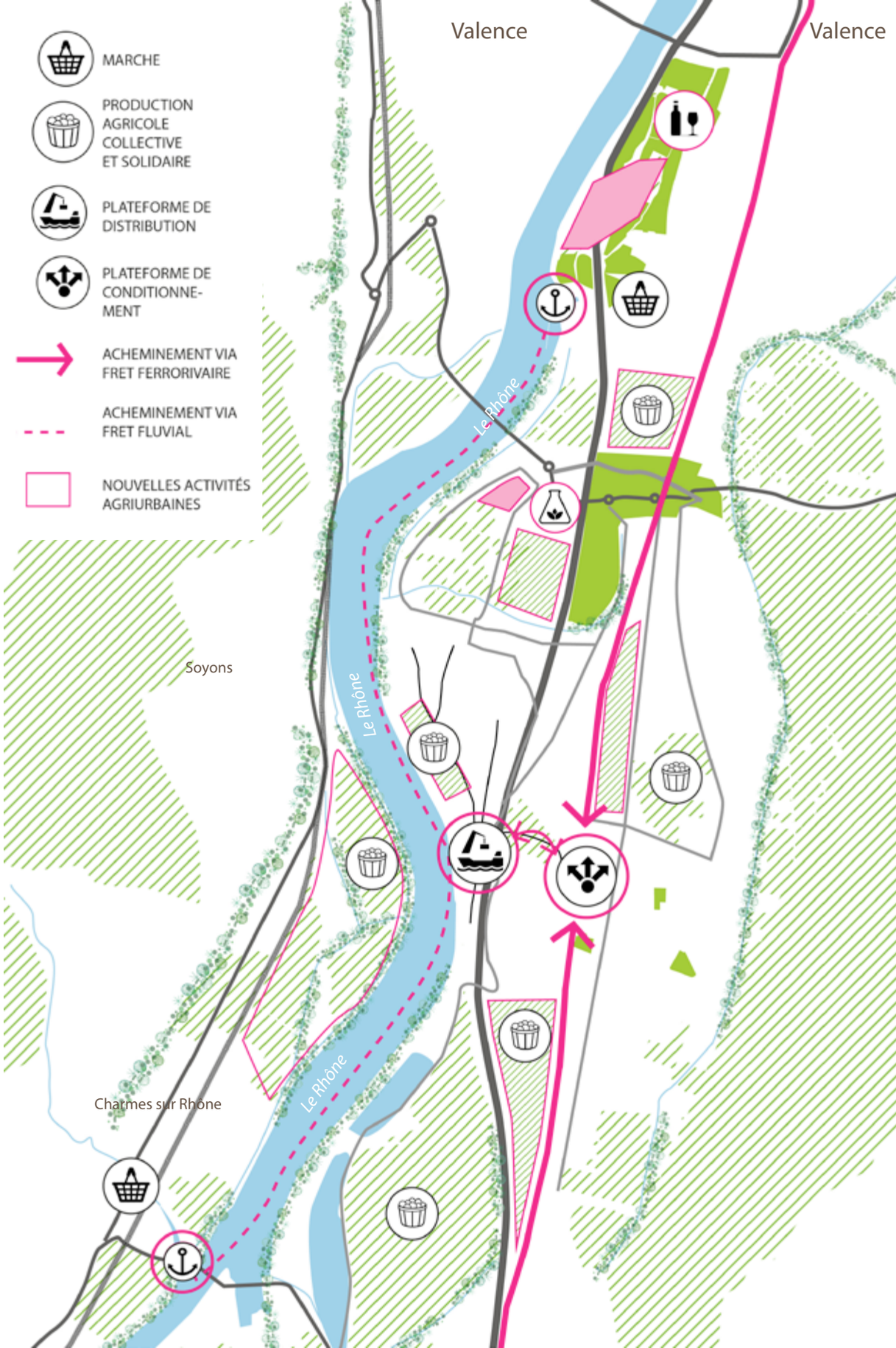
Stratégies territoriales

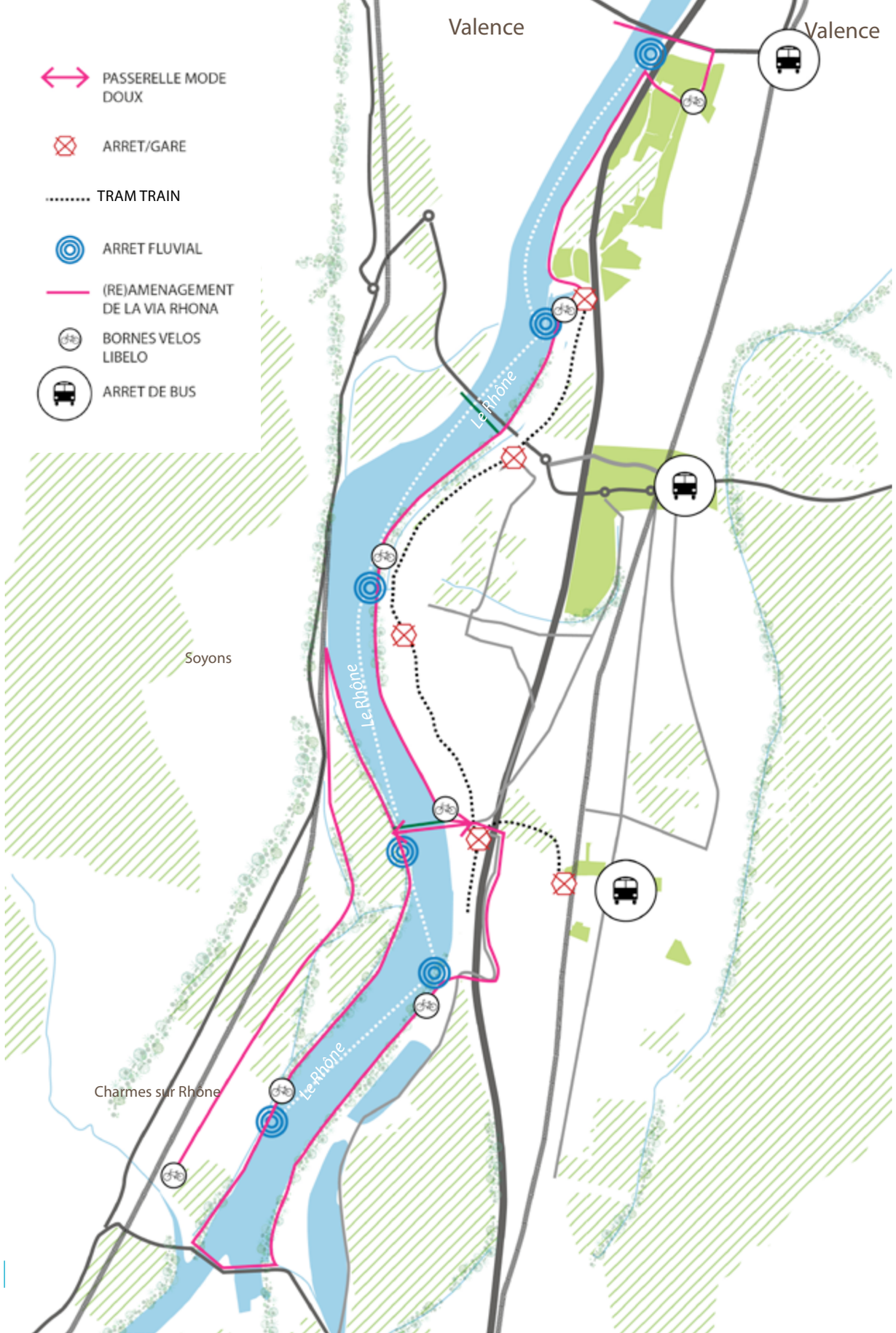
La mise en place d'un réseau agri urbain
Il mobilise trois zones clés pour l'articulation du réseau :
- les friches de la zone de fret de Portes les Valences pour recevoir la plateforme de conditionnement des denrées
- le port de commerce de valence pour accueillir la plateforme de distribution urbaine avec la mise à l'eau et le début du trajet de péniches maraichères en direction du marché flottant
-des lieux d'arrêts, nouvelles centralités pour le territoire, où un support vente à quai est également prévu.

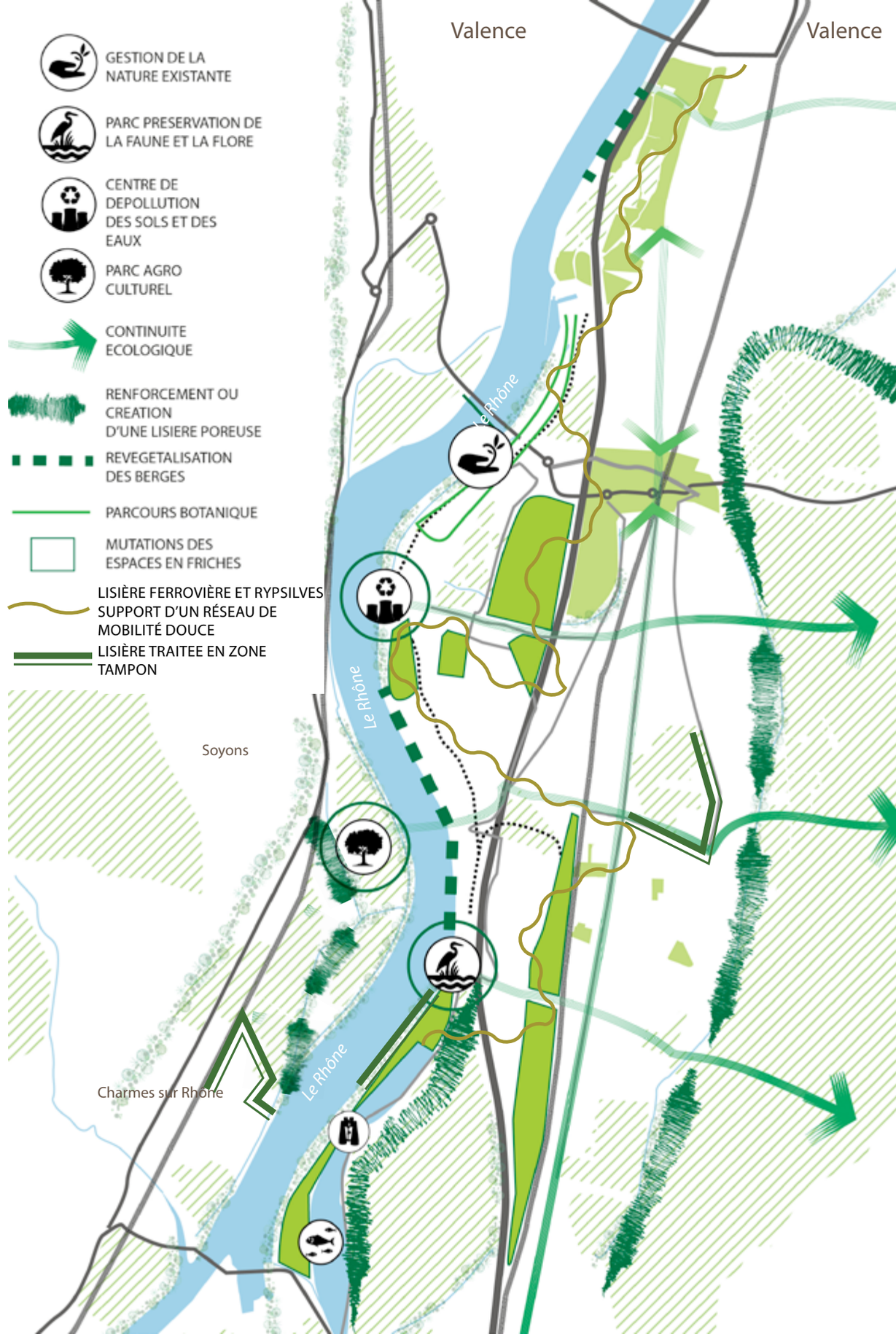
Tout cela va permettre de développer de nouveaux usages, résultats visibles de l'économie locale que le réseau aura permis d'insuffler. En effet, au-delà de la mobilisation de l'agriculture qui se révèle par ailleurs comme une véritable ressource territoriale, les activités directes et indirectes créées par le réseau permettront de former de nouvelles aménités pour le territoire, dans le cadre de vie, l'attractivité et l'économie résidentielle, facteurs clés de la réussite de notre économie territoriale de demain.

Rendre les berges accessibles à tous, afin de renouer avec le Rhône.
Il est voulu ici d'opérer afin de drainer les flux vers les berges, de doter ses dernières de micro centralités qui concentreront et centraliseront ses flux. Les promeneurs pourront alors accéder facilement au bord du fleuve et ainsi vivre le Rhône. Dans cette volonté, le fleuve se dotera notamment d'un circuit fluvial assuré par des navettes avec des arrêts tout au long du parc.

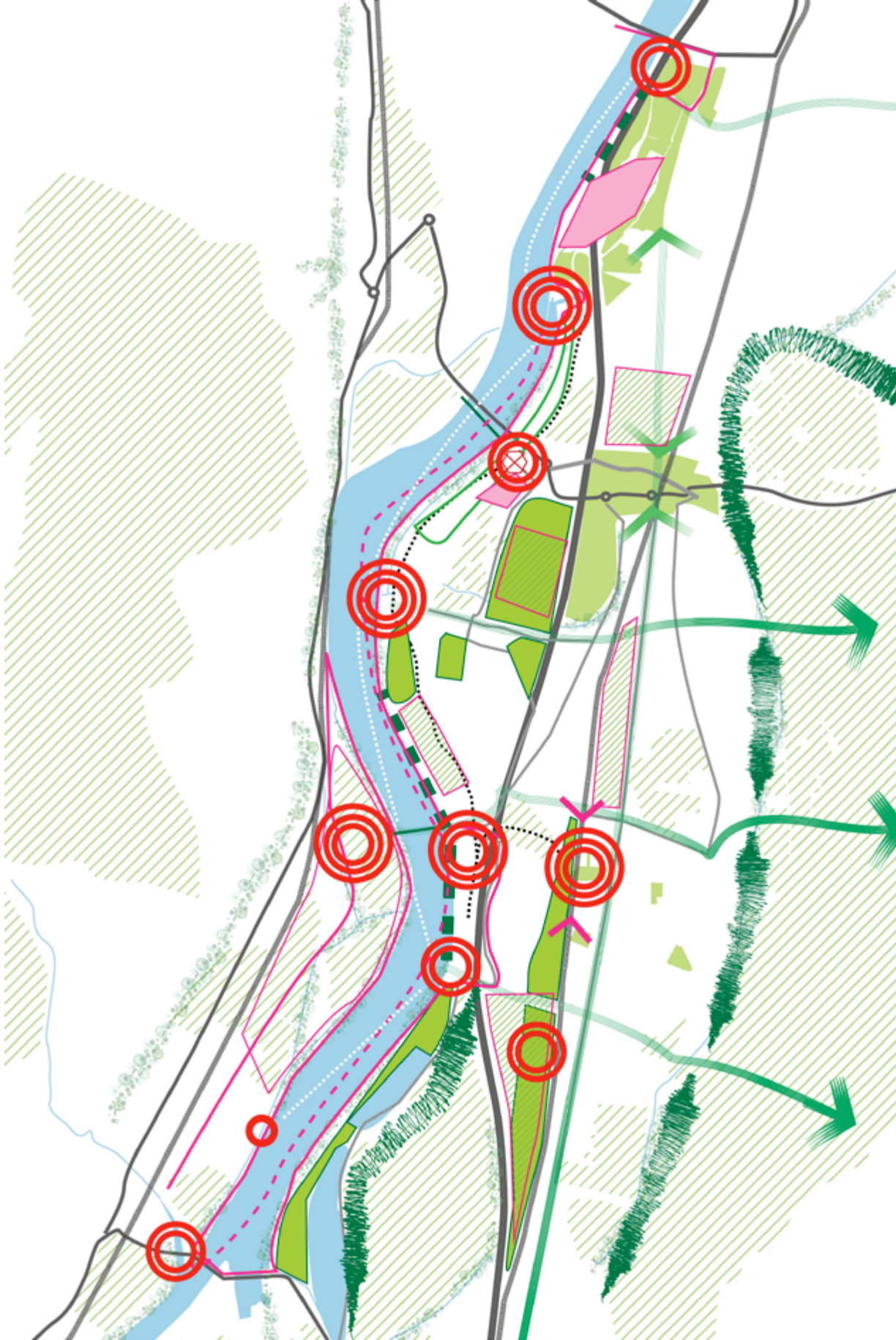
La mise en place d'une trame écologique
L'objectif est de préserver le paysage et les potentiels vert du site au maximum, notamment au travers d'espace tampon. Cela notamment en qualifiant et donnant une épaisseur à la lisière, interface entre les pleins et les vides. Aussi, en connectant ou développant une continuité paysagère les discontinuités urbaines observées sont fortement atténués. Ces deux actions permettront de mettre en place un vrai maillage sur la totalité du site. Quelques éléments programmatiques viendront garantir une gestion globale du site, avec par exemple un parcours botanique, un centre de dépollution, un parc ornithologique.




PASSERELLE MODE DOUX
ARRET/GARE
TRAM TRAIN
ARRET FLUVIAL
(RE)AMENAGEMENT DE LA VIA RHONA
BORNES VELOS LIBELO
ARRET DE BUS
Valence
Valence
Le Rhône
Le Rhône
Le Rhône
Soyons
Charmes sur Rhône


GESTION DE LA NATURE EXISTANTE
PARC PRESERVATION DE LA FAUNE ET LA FLORE
CENTRE DE DEPOLLUTION DES SOLS ET DES EAUX
PARC AGRO CULTUREL
CONTINUITE ECOLOGIQUE
RENFORCEMENT OU CREATION D'UNE LISIERE POREUSE
REVEGETALISATION DES BERGES
PARCOURS BOTANIQUE
MUTATIONS DES ESPACES EN FRICHES
LISIÈRE FERROVIÈRE ET RYPSILVES SUPPORT D'UN RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE
LISIÈRE TRAITEE EN ZONE TAMPON
Valence
Valence
Le Rhône
Le Rhône
Le Rhône
Soyons
Charmes sur Rhône

Finalement l'accumulation des trois stratégies et leurs déploiements, propose une prévisualisation du notre prospective territoriale.



Time line du projet

Afin de mieux comprendre comment les différentes actions et temporalités du parc agi-urbain s'entrecroisent et se mettent en place, nous avons dessiner la time line du projet. Elle se déroule sur 15 ans et selon 3 thèmes principaux : l'écologie territoriale et industrielle (en vert) , le traitement des eaux et des sols (en bleu), et enfin les énergies et les réseaux (en rose).

Il existe 3 types d'actions : des mutations, des constructions et des événements plus ou moins ponctuels et éphémères.

Conclusion

Après avoir découvert le périmètre du Rovaltain, vaste territoire politique au Sud de la vallée du Rhône, analysé et compris les enjeux territoriaux, nous avons conclu qu'un vrai travail de maillage des usages et des entités était nécessaire afin de redonner une identité forte à la plaine de Valence. Le territoire est questionné sur sa localisation stratégique, sa relation ville-fleuve, ses perspectives en termes économiques, sociologiques, géographiques et plus globalement en termes de problématiques d'aménagement et d'urbanisme.

Entre logiques de transport et échelles du jeu urbain, ce mémoire introductif tend à exposer la mise en place d'un réseau agri urbain, le long de la vallée du Rhône. Celui-ci est plus concrètement représenté par l'installation d'un parc agri-urbain sur les berges de Valence Sud, terrasse alluviale, en quête de requalification urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

Livres

Agriculture urbaine

- Tim WATERMAN, *Fundamentos de paisagismo,* ed. Bookman, 2010.
- Mark GORGOLEWSKI, June KOMISAR, Joe Nasr, *Carrot citu - creating places for urban agriculture,* ed. The Monacelli Press, 2011.
- Bétratrice MARIOLLE, Philippe VILLIEN, *Subbaglo 2030 - Grand Paris Hors les murs*, ed. Recherches / ENSAPB.

Circuits courts et fleuve

- Antoine BEYER et Jean DEBRIE, *Les métropoles fluviales - concilier aménagemnet et logistique pour un déve loppement urbain durable,* ed. l'oeil d'or - critiques et cités, 2013.

Aménagement urbain

- Ed WALL, Tim WATERMAN, *Design Urbain,* ed. Pyramid, 2012.
- Jean Jacques Terrin, *Le piéton dans la ville - l'espace public partagé,* ed. Paranthèses, 2011.
- BAZAR URBAIN, CONTREPOINT, CHRONOS, ZOOM, *Amiens 2030 - le quotidient en projets,* ed. Bazar urbain éditions, 2013.

Webographie

Agriculture urbaine

http://gatinais.amapp.fr/spip.php?rubrique45
http://www.eco-logiques.org/La-peniche-Remise-a-flots.html
http://www.faltazi.com/wordpress/economie-circulaire/
http://agriurbain.ning.com/
http://www.metropolitiques.eu/L-agriculture-en-ville-un-projet.html

Circuits courts et fleuve

http://www.marchesflottants.fr/
http://www.marchesurleau.com/
http://www.nxtbook.fr/newpress/mairiedeparis/Aparis_46-Printemps_2013/index.php#/40
http://www.fleuverhone.com/Le-fleuve-demain/Le-Plan-Rhone-contrat-de-projets-interregio-nal-2007-2013

Aménagement urbain

http://www.horizons-paysages.fr/
http://www.brueldelmar.fr/fr/project/4/barrage-sur-la-meurthe-a-nancy/
http://issuu.com/birkhauser.ch/docs/river-space

REMERCIEMENTS

à Laura, ma coéquipière de l'extrême,

à Bénédicte, une marcheuse hors pair à la voix cristalline,

à Eric, pour sa puissance graphique,

à Thomas, pour son soutien et son bescherelle,

à ma famille et mes amis, pour m'avoir soutenue dans cette nouvelle année d'étude,

à toute la promotion et aux enseignants du Master Design Urbain, pour m'avoir permis de m'orienter vers une discipline nouvelle,

et au Sud-Ouest, pour le pâté, le foie gras et pour avoir ensoleillé mes journées de grisaille grenobloise,

Merci!

RÉSUMÉ (Français)

Ce mémoire introductif de projet de fin d'étude présente la mise en place d'une méthode innovante , créatrice de dynamisme urbain au sein de la vallée du Rhône : un réseau agri-urbain.
La plaine de Valence, territoire agricole, est en demande de renouveau urbain et de requalification de ses berges, afin de prétendre au statut de véritable métropole de l'axe rhodanien. En se basant sur une économie solidaire et les principes de l'agriculture urbaine, repensés à l'échelle territoriale, la troisième terrasse de Valence se voit métamorphoser en un parc agri-urbain, redonnant une image positive et dynamique de l'agriculture urbaine.

RESUMEN (Español)

Este documento es un introdución del proyecto final. Ele presenta la colocación de un principio que inova y que crea un dynamismo urbano, a lo largo de la vallé del Rhône : es un red agri-urbano.
La llanura de Valence, un territorio agrícola, está en necesidad de renovación urbana y de requalificación de sus orillas, para aspirar a estar una verdadera metrópoli al dentro del axo del Rhône.
Apoyándose en una economía solidaria y los principios de la agricultura urbana, que fueron pensados a la escala territorial, la tercera terraza de la ciudad de Valence, està mudando en un parque agri-urbano. Esso en la idea de cambiar la imagen de la region y dar una vision positiva y dynamica de la agricultura urbana.