

COMMENT ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION DE LA ZONE D'ACTIVITÉ SAINT-JOSEPH À MANOSQUE FACE AUX ENJEUX D'URBANISME ET D'ÉNERGIE À VENIR ?

zone commerciale, zone d'activité, urbanisme, énergie, mobilités

Le territoire des Alpes de Haute-Provence, caractérisé par son climat méditerranéen, ses sols peu profonds liés à ses reliefs accidentés et une très faible densité de population vivant majoritairement en milieu rural, n'a jamais été un territoire permettant un développement important de l'agriculture.

Le Val de Durance fait exception puisque les sols alluvionnaires de la vallée ainsi que les grands travaux d'irrigation du XIX^{ème} siècle ont permis l'installation d'une agriculture plus prospère, ainsi qu'un développement plus important des communes et de l'activité industrielle. Ces activités industrielles en extension dans le Val de Durance permettent également l'extension de l'autoroute A51 qui relie Marseille à Manosque en 1986, puis à Château-Arnoux-Saint-Auban et Sisteron en 1990, les trois communes du département où s'installent des industries classées Seveso.

La commune de Manosque, située dans le Sud du Val de Durance, voit sa population doubler dans les années 70 pour atteindre aujourd'hui plus de 22 000 habitants et devenir la commune la plus peuplée du département. Ce phénomène est lié d'une part à l'installation des rapatriés d'Algérie mais également à l'installation d'industries exceptionnellement importantes à proximité de la ville.

En effet, Manosque s'est développée avec l'installation de l'un des neuf centres de recherche et de développement de l'énergie atomique français à Cadarache, d'une surface de 1100 ha en 1959, la création du plus grand projet scientifique mondial regroupant 35 pays dont les Etats-Unis, la Russie, la Chine, l'Inde et le Japon à travers le Réacteur thermonucléaire expérimental international (ITER), l'arrivée de Géosel en 1967, société spécialisée dans le stockage souterrain d'hydrocarbures qui implante le plus grand site européen de stockage d'hydrocarbures liquides avec sa capacité de 9 millions de m³, dans les collines bordant le Nord de la commune ou encore Géométhane, stock de gaz dans les mêmes collines qui occupe une place stratégique pour l'approvisionnement du Sud-Est de la France, ainsi que diverses plus petites industries bordant l'autoroute A51 et la Durance.

En parallèle de cette explosion démographique, la révolution de la voiture individuelle vient également s'inscrire fortement à travers l'urbanisme de la ville qui s'étend à travers une sectorisation des usages comme partout en France. Ainsi la ville développe un habitat pavillonnaire important, ainsi que la Zone Industrielle Saint-Joseph, une zone d'activité regroupant commerces, artisanat et industries.

A l'échelle du département des Alpes de Haute-Provence, la Zone Industrielle Saint-Joseph est la plus importante en superficie et la plus diversifiée en commerces. Elle draine une population habitant jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres de la commune de Manosque, créant ainsi une situation de centralité économique dans le territoire, en plus des flux pendulaires importants sur les grands axes desservant la ZI, l'autoroute A51 et le centre-ville.

En tant qu'habitant d'un village du Nord Luberon, mon rapport à Manosque est avant tout commercial. La ville est un point central de la consommation dans un territoire de petites communes rurales. Il faut alors prendre la voiture, traverser un territoire de vallées, de plateaux et du massif du Luberon dans le but de se rendre dans cette zone d'activité. Ces trajets, plutôt agréables grâce à la beauté des paysages de basse montagne perçus superficiellement depuis les voies de transport, masquent une forte dépendance à la mobilité motorisée de ce département rural, ainsi que la présence d'une industrie démesurée qui n'est jamais perçue dans ses dimensions physiques.

Ce développement industriel et commercial qui a été permis par l'usage de la voiture, est aujourd'hui une contrainte : la sectorisation des usages de la ville peut-elle encore fonctionner sans l'utilisation de la voiture ? De plus, l'industrie présente sur le territoire est considérée aujourd'hui comme viable, voire d'avenir pour ITER et la ville continue de se développer en artificialisant ses terres agricoles et en réduisant sa capacité de résilience face à des phénomènes à venir.

Comment la ville de Manosque pourra-t-elle faire face au probable déclin de son industrie pétrolière ? Comment les évolutions des conflits mondiaux actuels peuvent affecter l'industrie du gaz et du nucléaire ? De quelle manière la ville peut-elle se transformer face à un possible déclin du commerce mondial basé sur les énergies fossiles ? Comment Manosque peut-elle se réinventer à travers le tissu de la Zone Industrielle Saint-Joseph pour faire face au Zéro Artificialisation Nette ? Comment y produire de la ville en s'émancipant de la sectorisation des usages (habitat, consommation, loisirs, etc.) favorisant l'usage de la voiture ? Est-il possible de travailler avec les grands acteurs commerciaux, propriétaires de ces espaces, afin de ne pas se positionner contre eux, mais plutôt en leur donnant des clefs pour une évolution des pratiques urbanistiques productives et commerciales ?