

Europole

Projet européen, espace d'affaires, quartier central et isolé



Place Schuman, porte nord

(toutes les photographies ont été prises par les auteurs de ce dossier le mardi 24 octobre 2017)

BESNARD Mathieu
LATREILLE Amélie
LIBEAU Samuel
PESME Éric

Rapport de stage de terrain, Année Universitaire 2017-2018

Département Géographie et Territoires

Ecole Normale Supérieure



Introduction

Europole est un quartier triangulaire d'une douzaine d'hectares situé à l'ouest du centre-ville de Grenoble, à proximité immédiate de la gare de Grenoble qui le sépare du centre-ville, et délimité par la ligne de chemin de fer à l'est, la rue Pierre Sépard (D106) au sud-ouest et la rue Felix Esclangon au nord-ouest (D531). L'espace en était occupé par des infrastructures ferroviaires ainsi que quelques usines ou manufactures jusqu'aux années 1980, en continuité avec le faubourg ouvrier de Berriat Saint-Bruno situé au sud-ouest du triangle. Après une phase de déclin économique et démographique dans un contexte de crise des activités industrielles depuis les années 1950, la municipalité libérale d'Alain Carignon en accord avec la Chambre de Commerce et d'Industrie a décidé au début des années 1990 d'initier une phase de « reconquête » du quartier Berriat et de la friche de la Frise en construisant un quartier tertiaire proche du centre-ville et inspiré du modèle de La Défense près de Paris (Giroud, 2007).

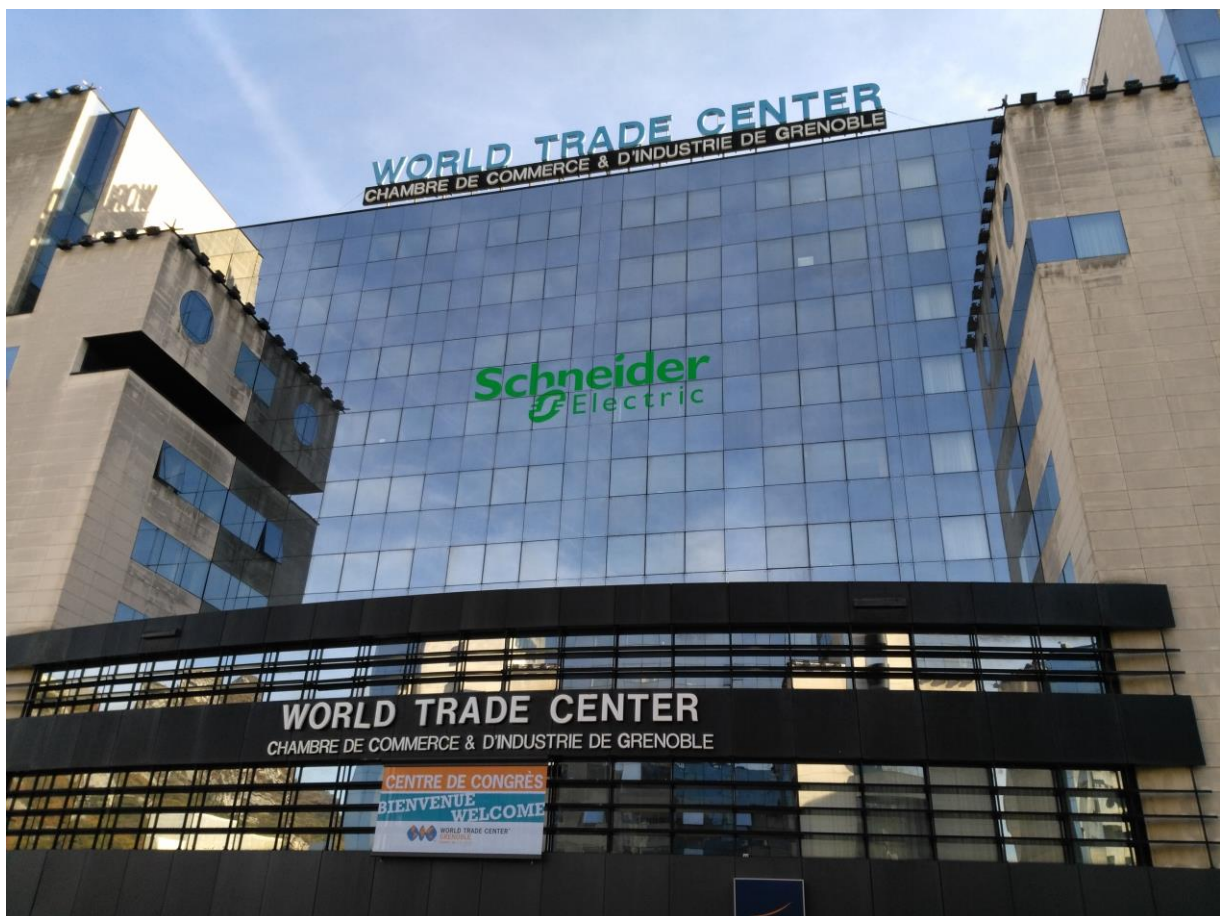
Le projet revêtait donc dès le début deux objectifs censés aller de pair : d'une part une stratégie de modernisation de l'image d'une ville appelée à devenir une métropole européenne par la construction d'un quartier d'affaires central apte à accueillir des entreprises à rayonnement international et un World Trade Center (Ambrosino, Linossier et Talandier, 2016), d'autre part un objectif de renouvellement urbain de l'ensemble du quartier dégradé et paupérisé de Berriat Saint-Bruno en l'articulant autour du nouveau pôle dynamique d'Europole : « il faudra que l'ouest grenoblois soit le service d'Europole », déclare à ce propos le maire Alain Carignon dans le *Dauphiné Libéré* du 07 juillet 1991 (cité dans Giroud, 2007). Une série de mesures (création de ZAC, modification du Plan d'Occupation des Sols et révision du zonage pour introduire des zones mixtes d'habitat et d'activité) est alors prise pour inciter les acteurs privés à transformer l'ensemble du quartier Berriat Saint-Bruno, en diversifiant et rénovant le parc de logements et d'activités. Le projet du quartier d'affaires Europole, quant à lui confié à une société d'économie mixte, Grenoble 2000, dans le cadre d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), est donc articulé d'emblée à une volonté d'accélérer la transformation de l'ouest grenoblois. Pour éviter que le quartier d'affaires soit déconnecté de son environnement (comme à La Défense), la ZAC d'Europole est censée participer à la hausse de la mixité fonctionnelle et sociale de cet espace, et à moyen terme s'inscrire dans un ensemble urbain complémentaire et intégré, sans que se crée une discontinuité majeure entre le Triangle et le reste du quartier Berriat Saint-Bruno. La question de la continuité avec le Polygone scientifique plus au nord est moins problématique, l'affirmation de la ville comme un modèle technopolitain se prolongeant par son ambition à devenir une métropole européenne dont la porte et la vitrine seraient le quartier d'Europole ; l'inauguration de Minatec (site du pôle grenoblois de micro- et nanotechnologies) en 2006, entre le Polygone scientifique et Europole, tente d'en matérialiser la continuité.

À mi-chemin des objectifs d'affirmation internationale et de renouvellement urbain, une troisième fonction est également très tôt associée au quartier d'Europole : celle de devenir un centre de services publics municipaux, départementaux ou encore « métropolitains » (statut acquis en 2015 grâce à la loi MAPTAM), grâce à l'installation de quelques grands équipements publics comme le nouveau Palais de Justice. Dans quelle mesure le quartier actuel d'Europole assure-t-il et articule-t-il toutes ses différentes fonctions ?

I. L'aménagement d'un quartier d'affaires à vocation internationale

Une concentration d'institutions commerciales et d'entreprises au sein d'un quartier d'affaire à vocation internationale

La place Schuman est au centre d'un quartier d'affaires où se concentrent des bâtiments construits sous l'impulsion de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Grenoble à partir des années 1980. Ayant acquis la licence World Trade Center (WTC) en 1988, la CCI inaugure le quartier d'affaires en 1993, et cherche à remplir sa mission d'offre de divers services aux entreprises de la région de Grenoble, dans le but de soutenir l'économie locale, d'aider à la création d'entreprises, comme de leur fournir l'information nécessaire à leur bon développement. Acteur économique majeur de l'agglomération et de la proche région de Grenoble, la CCI joue un rôle crucial dans le projet Europole. Propriétaire des cinq premiers étages du WTC, la CCI grenobloise n'apparaît pas seulement comme l'initiateur du projet mais bien comme une de ses forces vives. Alors que le projet Europole vise à développer le rayonnement de la ville, promue en métropole européenne, la CCI de Grenoble a à ce titre mis en place un établissement dédié spécifiquement aux questions internationales, Grex, ou centre de commerce international, œuvrant au sein du WTC, pour développer un « écosystème » entrepreneurial d'ancrage régional mais à vocation mondiale. Cette volonté de « clusterisation » se lit aussi dans la juxtaposition au sein du même bâtiment de la CCI, de Schneider Electric et de Novotel, qui est révélatrice de la volonté d'associer étroitement différentes fonctions économiques de prestige, pour tirer parti des synergies et de potentielles économies d'agglomération. Cette proximité favorise une plus grande visibilité du quartier, à la fois promu comme centre d'encadrement économique régional, pôle d'impulsion régionale d'une entreprise mondiale, et lieu pouvant accueillir des congrès.



Vue du World Trade Center, au sud de la place Schuman

Europole, témoin et acteur de la circulation des modèles d'aménagement...

Europole est un quartier conçu comme un quartier d'affaires, inspiré dans son architecture et son aménagement par le modèle du CBD, un modèle né aux États-Unis pendant le XIX^{ème} siècle, diffusé en Europe au cours du XX^{ème} siècle, et revivifié à partir des années 1980 dans les métropoles mondiales du fait de la globalisation financière. Drozd et Appert observent à ce titre une « *cbdisation* » à l'œuvre dans les villes de moindre importance (Drozd et Appert, 2011), villes secondaires qui cherchent par la constitution d'un CBD à tirer profit du regroupement de fonctions économiques spécialisées dans un même espace, mais aussi à témoigner de leur dynamisme urbain, via l'adoption d'une stratégie monumentale. Si les auteurs pensent à Liverpool et Barcelone, leur raisonnement peut sans doute être étendu à Grenoble qui, par Europole, entreprend, depuis la fin des années 1980, de constituer un quartier d'affaires ayant la vocation de correspondre aux standards internationaux du CBD et du paysage urbain métropolitain. Les immeubles de la place Schuman sont en effet imposants, vitrés, aux formes droites ; leur verticalité est mise en avant, ce qui esquisse un paysage urbain en conformité à ceux véhiculés par les modèles internationaux d'aménagement des quartiers d'affaires.

... comme de gouvernance

Le projet Europole a cherché parallèlement à s'approprier les modèles de gouvernance en circulation à l'échelle mondiale. Le quartier s'insère ainsi dans le réseau des World Trade Centers, et voit son fonctionnement normalisé. L'association WTC (WTCA) est une association à but non-lucratif, fondée en 1968 à la suite de la constitution du premier WTC en 1968 à la Nouvelle Orléans puis du WTC de New-York City en 1973. Elle vise à promouvoir l'expansion du commerce international, via l'élargissement de ses réseaux (délivrance de licences à de nouveaux centres d'affaires, comme celui de Grenoble en 1988) et le resserrement des liens existant entre les différents WTC, autant de nœuds en interaction. L'association affirme sa vocation mondiale, sinon internationale, regroupant 316 membres issus de 91 pays différents, mais, ancrée dans la mondialisation, ses réseaux et son discours, elle a tout autant vocation à articuler l'échelle globale au local et à créer des synergies à différentes échelles. Ainsi, les treize WTC français sont-ils en lien étroit pour promouvoir « *peace and stability through trade* » pour reprendre le slogan de l'association internationale. Les échanges et les circulations de savoirs et savoirs-faire en sont facilités, et ce à des échelles internationales comme nationales.

Pour faire bénéficier les entreprises grenobloises de ces échanges, la CCI abrite un établissement dédié spécifiquement aux questions internationales, Grex, ou centre de commerce international, œuvrant au sein du WTC. Directement axé sur le développement international des entreprises qui le sollicitent, Grex aide celles-ci à s'implanter à l'étranger, fournit les informations nécessaires en termes de réglementation et développe des formations à destination des entrepreneurs qui, pour 864€ par an, peuvent devenir membres et bénéficier d'avantages financiers et matériels (accompagnement personnalisé, formation à coût réduit, mise à disposition gratuite d'une salle de réunion au Business Center, location à prix réduit d'une salle au Centre de congrès). Le WTC n'est donc pas seulement une antenne d'un réseau mondial, mais aussi un centre de services pour les entreprises grenobloises, afin de les aider à se développer à l'étranger. La place Schuman s'affirme donc comme le cœur du quartier d'affaires à rayonnement international.

En outre, le WTC de Grenoble place la ville au sein d'un réseau de métropoles, accroissant ainsi sa visibilité. Cette appartenance à un réseau mondial est aussi un moyen pour Grenoble de se représenter comme une métropole ouverte sur l'international, ce qui est un atout pour l'attractivité de la ville dans un contexte de concurrence accrue entre les territoires. L'accès au label est enfin l'indice d'un dynamisme économique important, l'Isère étant en effet le premier pôle de recherche publique en France après l'Île de France, et la ville ayant été classée comme la 5^{ème} ville la plus

innovante au monde en 2013 par le magazine Forbes¹. La spécificité grenobloise qui lui permet d'avoir un tel rayonnement international en dépit de la petite taille du bassin d'emploi (509000 emplois en Isère, soit 15,3% d'Auvergne-Rhône-Alpes²) est l'importance de l'innovation, grâce aux liens entre les entreprises, la formation et la recherche, comme au sein du pôle de compétitivité mondiale Minalogic, dédié aux micro et nanotechnologies et aux logiciels embarqués. Grâce à son appartenance au réseau des WTC, la ville peut faire connaître et valoriser ses atouts économiques dans le monde entier.

II. Un pôle administratif majeur de l'agglomération grenobloise

Une forte concentration de services publics

Dès 1993, la crise immobilière a réduit les ambitions internationales du projet Europole et contraint à réduire la surface accordée aux bureaux qui ne trouvaient pas toujours preneur. Le cœur des affaires se limite ainsi aujourd'hui en pratique aux bâtiments entourant la place Schuman. Outre l'implantation du nouveau Palais de Justice et de la Cité internationale, prévus dès les premières années du projet, plusieurs équipements publics (Caisse nationale d'assurance maladie, Pôle emploi, la Maison de l'autonomie du Conseil général de l'Isère) sont venus progressivement s'installer dans le quartier. La plupart de ces derniers établissements sont mêlés aux bureaux et au parc de logements neuf qui s'est développé de part et d'autre de l'avenue Doyen Louis Weil, parallèle à la voie ferrée, en direction du Polygone scientifique. Ces services administratifs contribuent certes à la centralité du quartier à l'échelle de l'agglomération ou du département, mais n'ont pas de vocation internationale.

La Cité scolaire internationale

La Cité scolaire ouvre ses portes en 2001, au moment où le quartier Europole est en train de sortir de terre. Avant son inauguration (au bout de l'avenue Doyen Louis Weil, près de Minatec), les sections internationales sont prises en charge par le lycée Stendhal, dans le centre historique de Grenoble. Mais la région souhaite affirmer la vocation internationale de la métropole en construisant un lieu spécialement dédié à l'enseignement des langues et à l'accueil d'élèves étrangers (collège et lycée). Elle inscrit donc le projet dans la dynamique d'ouverture internationale, portée dans le cadre du projet Europole.

En effet, l'idée est de faire du quartier en projet un véritable lieu de vie pour des populations qualifiées, venues du monde entier. Les ingénieurs du Polygone scientifique et les cadres des sièges sociaux du WTC doivent pouvoir loger sur place, dans les immeubles de standing, et scolariser leurs enfants dans un lycée international offrant une « formation d'excellence ».

La Cité scolaire résume son projet pédagogique dans une devise : « Cultiver l'esprit d'ouverture, de tolérance, éduquer la différence, de manière volontariste, dans un contexte multilingue et multiculturel »³. L'établissement construit son identité sur les dynamiques

1 CCI de Grenoble, Chiffres clé – édition 2017-2018, consulté le 24 janvier 2018 à 12h24 (<http://www.grenoble.cci.fr/chiffres-cles-edition-2017-2018-27834.kjsp>)

2 CCI de Grenoble, Chiffres clé – édition 2017-2018, consulté le 24 janvier 2018 à 12h24 (<http://www.grenoble.cci.fr/chiffres-cles-edition-2017-2018-27834.kjsp>)

3 Cité scolaire internationale de Grenoble, « Présentation de la CSI », consulté le 24 janvier à 17h08 (<http://www.ac-grenoble.fr/cite.scolaire.internationale/spip.php?rubrique84>)

d'échanges internationales entre ses six sections internationales ou binationales (allemande, anglaise, arabe, espagnole, italienne et portugaise), et héberge en outre une école américaine privée indépendante, l'American School of Grenoble.

L'existence de la cité scolaire internationale accompagne et amplifie donc la politique d'ouverture internationale de la métropole. Même s'il semblerait que la grande majorité des 1250 élèves soit issue de familles grenobloises, extérieures au quartier, elle permet aux cadres ou aux chercheurs étrangers de faire le choix de venir s'installer à Grenoble, sans être dissuadés par le manque d'offre scolaire.

La cité judiciaire

Le conseil départemental profite du projet urbain Europole pour élaborer un plan de regroupement des différentes instances juridiques iséroises. L'idée est de créer une grande cité judiciaire à proximité du centre-ville de Grenoble, donc des justiciables. En 2004, la cour d'appel, le tribunal d'Instance, le tribunal de Grande Instance, le conseil des prud'hommes et le tribunal de commerce s'installent donc dans des locaux communs, en plein cœur du nouveau quartier Europole. Le déménagement du tribunal, anciennement situé dans le palais du Parlement du Dauphiné, place Saint-André, s'inscrit dans la dynamique de déplacement des services publics du centre historique de Grenoble aux quartiers modernes plus périphériques.

Si le projet de cité judiciaire est intégré au projet urbain Europole, dans les faits, l'institution judiciaire semble peu mêlée au reste du quartier. Un entretien spontané avec une greffière du Palais de Justice amène même à remettre en question la cohésion du quartier Europole dans son ensemble. En effet, selon elle, les personnes qui travaillent au Palais ne fréquentent pas le reste du quartier. De façon générale, elle considère Europole comme un quartier sans vie, avec très peu de commerces et d'espaces verts où s'installer pour discuter. Elle explique ainsi que « le soir venu, le greffier se dépêche de fermer son bureau pour rentrer vite chez lui ».



Le Palais de justice vu de la rue d'Arménie

III. Europole et la gare : un quartier relié à l'Europe mais isolé de la ville ?

Le quartier d'Europole parvient à assurer ses différentes fonctions et son rayonnement à différentes échelles (municipale, métropolitaine, régionale, nationale ou européenne) grâce à sa proximité immédiate avec le pôle multimodal de la gare de Grenoble, dont une partie des aménagements s'insère dans le quartier d'affaires.

La centralité du « quartier de la gare »

Le quartier d'Europole a été construit à proximité immédiate de la gare ferroviaire (TER et TGV), afin de l'ouvrir directement sur l'Europe en offrant une liaison directe au réseau ferré national et européen, grâce à la desserte par le TER (fréquents allers-retours avec Lyon, Genève, Annecy et Chambéry) et le TGV : les premiers trajets en TGV Paris-Lyon datent de 1983, avec un changement à Lyon pour poursuivre sur Grenoble (4h de trajet au total), en 1985 circulent les premiers TGV directs Paris-Grenoble (3h30 environ, aujourd'hui 3h environ, à raison d'une dizaine d'allers-retours par jour), et en 1996-1997 circule même un TGV direct Bruxelles-Grenoble (passant par Roissy-CDG, Lille).

À l'échelle de l'agglomération cependant, Europole bénéficie aussi d'une centralité grâce au pôle multimodal développé autour de la gare, lui permettant de bénéficier d'une bonne accessibilité pour les Grenoblois amenés à fréquenter les services publics d'Europole (palais de justice, écoles ...), à travailler dans le quartier ou à y étudier. Les deux lignes de tramway les plus anciennes passent en effet par la gare : le tram A depuis sa mise en service en 1987 (arrêt de l'autre côté de la gare par rapport à Europole), et le tram B inauguré en 1990 desservant l'autre côté de la gare aussi, mais prolongé au Palais de Justice en 1999, puis à la Cité Internationale en 2001 (et seulement au début de la décennie 2010 au Polygone scientifique). Des accès pour les voitures (parkings, dépose-minutes), une gare routière et de nombreuses lignes de bus complètent la plateforme multimodale de la gare de Grenoble.



La ligne de tramway B passant le long du Palais de Justice

Un quartier mieux inséré par la modernisation de la gare ?

La gare de Grenoble, qui n'avait pas été rénovée depuis les Jeux Olympiques d'hiver de 1968, a fait l'objet de travaux ambitieux de la fin de l'année 2014 au début de l'année 2017. L'ancienne gare a été transformée en « pôle d'échanges multimodal », inauguré le 14 février 2017. Le projet est soutenu par une pluralité d'acteurs : Etat, région, département, Grenoble Alpes Métropole, ville de Grenoble, Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération de Grenoble, Réseau ferré de France (RFF), SNCF. En dépit des retombées positives sur l'image et la centralité de leur quartier, les acteurs privés ou mixtes d'Europole n'ont pas pris part au financement du projet, auquel ils participent indirectement par les impôts et taxes.

Les objectifs principaux de ces travaux sont de deux ordres : la transformation de la gare doit faire face à l'augmentation attendue du nombre de voyageurs et sa modernisation cherche à répondre aux attentes des usagers consultés en 2011 (variété des services, confort). Le dossier de presse de la SNCF du samedi 19 septembre 2015 mentionne ainsi que : « depuis sa création en 1968, la fréquentation de la gare de Grenoble est passée de 12000 à 25000 voyageurs/jour. À l'horizon 2030, ce sont 57000 voyageurs qui transiteront quotidiennement. » Les chiffres disponibles sur SNCF Open Data pour les années 2014, 2015 et 2016 ne montrent cependant pas une tendance à la hausse de la fréquentation, quelles qu'en soient les causes : le nombre de voyageurs en 2016 est de 7 256 999 contre 7 530 317 en 2015 et 7 677 526 en 2014. Le volume total d'usagers de la gare (en incluant les non voyageurs) est lui aussi passé de 11 126 850 en 2014 à 10 451 577 en 2016. Ces objectifs internes ambitieux ne semblent pas justifiés à court terme, mais cherchent à anticiper un moyen terme encore hypothétique, à moins que la gare soit déjà saturée, ce qui n'est cependant pas l'argument utilisé.

D'autres avantages sont recherchés dans cette modernisation, plus immédiats pour la ville de Grenoble et le quartier Europole, avec des objectifs se rapportant à l'inscription de la gare dans son environnement urbain : l'amélioration des liaisons entre les différents modes de transports, et la volonté de faire de la gare de Grenoble un « pôle d'échanges multimodal urbain moderne, à l'image de la ville dans laquelle il est inséré »⁴. L'intermodalité n'est pas une nouveauté: les lignes de tram A et B y ont déjà un arrêt, une gare routière et des parkings existent déjà. Une rénovation et une augmentation des capacités est néanmoins entreprise, avec la construction d'une nouvelle gare routière. Dans le souci de renforcer l'intermodalité de la gare et de favoriser des modes de déplacements doux et durables sont construits des « silos à vélos » (1150 places de stationnement pour vélos) ainsi qu'une agence commerciale de location de vélos du réseau Métrovélo de l'agglomération de Grenoble.

La modernisation de la gare peut donc générer un effet positif pour l'intégration d'Europole. La transformation du parvis et du hall d'accueil principal (comprenant 440 m² de surfaces commerciales), partie la plus visible du projet pour la plupart des usagers qui fréquentent ces lieux, permet ainsi de moderniser l'image de la ville et de créer une continuité urbanistique entre les quartiers de la gare, d'Europole et du Polygone scientifique. Est aussi présente une volonté « d'ouvrir la gare vers les quartiers d'Europole et Presqu'île » (ibid.) : un nouveau bâtiment a été construit du côté de la place Robert Schuman, proposant une panoplie de service aux usagers venant d'Europole (automates vendant ou compostant des billets, espace d'attente avec écrans d'information). Europole bénéficie donc désormais d'un accès direct, plus fonctionnel, à la gare et ses services.

4 Source : « La gare de Grenoble se transforme », site SNCF de la gare de Grenoble, 8 septembre 2014, (consulté le 12 novembre à 16h10)

Des effets d'isolement et de rupture

Néanmoins, des effets de rupture perdurent : le couloir souterrain reliant les deux parties de la gare ainsi que le centre au quartier d'Europole n'a pas été vraiment réaménagé (à part l'éclairage), et reste peu pratique et peu agréable à traverser, même si de nouveaux ascenseurs et un escalier mécanique dans le hall principal de la gare ont été mis en place et que le souterrain sud a été prolongé (avec une rampe de pente 10% de chaque côté) afin de le décharger : les deux couloirs de la gare restent les seuls points de passage entre les deux quartiers, si bien que la gare reste aussi bien symboliquement que pratiquement un lien autant qu'une césure entre les deux parties de la ville. La rénovation de la gare n'a donc pas vraiment permis de créer un « quartier de la gare » unifié (autour de la place Schuman et du parvis du côté du centre) mais a aussi contribué à autonomiser le côté d'Europole de l'autre côté de la gare.

A l'échelle du tissu urbain environnant, les relations avec les autres quartiers semblent faibles. En ce qui concerne Berriat Saint Bruno, le contraste entre les styles architecturaux des deux quartiers est saisissant, en dépit de quelques rénovations effectuées à proximité immédiate du triangle d'Europole pour masquer la discontinuité urbaine derrière une apparente unité : l'architecture contemporaine et mondialisée des immeubles d'Europole s'oppose à l'architecture de l'ancien faubourg ouvrier de Berriat Saint-Bruno en plein renouvellement urbain. Le choix d'un modèle urbanistique résolument « moderne », inspiré des CBD et du quartier d'affaires de la Défense, accentue en effet la rupture avec l'ancien quartier ouvrier que d'autres choix politiques ont conduit plutôt vers la voie d'une transformation progressive, par la réhabilitation et la gentrification, en maintenant une partie de la population d'origine sur place. Alors que les diverses personnes interrogées affirment sans conteste l'absence de liens entre les deux quartiers, il est intéressant de s'attarder sur l'image que ces individus travaillant à Europole et habitant généralement dans d'autres quartiers, ont de Berriat Saint-Bruno. Certaines personnes d'abord, ont une image négative du quartier, l'associant à l'insécurité et à la vente de cannabis. Berriat Saint-Bruno apparaît alors comme un espace repoussoir. Pour d'autres, le quartier ne dispose d'aucune valeur ni positive, ni négative, il n'est que le quartier déconnecté qui jouxte leur lieu de travail. Il est intéressant de souligner qu'aucun des individus interrogés ne fait référence aux processus de renouvellement urbain et de gentrification qui prennent place actuellement à Berriat Saint-Bruno. Seules semblent compter la vitrine que constitue Europole pour les acteurs qui s'y trouvent, ainsi que les aménités générales de la ville, ou encore les relations avec le Polygone scientifique ou plus largement avec l'ensemble des réseaux d'innovation de Grenoble. Ils ne semblent pas avoir conscience des transformations en cours dans le quartier de Berriat, ni de ses liens potentiellement croissants avec Europole à moyen terme, ni de l'ambition globale initiale d'articuler le renouvellement urbain de tout l'ouest grenoblois autour du projet phare du quartier d'affaires.

IV. Un espace mal aménagé pour favoriser une vie de quartier

Un quartier de passage et de travail

L'observation de la place centrale d'Europole, dite Robert Schuman, permet d'appréhender la fréquentation et la vie du quartier. Peu de personnes semblent la fréquenter, de sorte qu'elle ne fait pas « place », dans la mesure où ne s'y inscrivent que des mobilités. Les seules personnes qui s'y arrêtent sont les quelques salariés des entreprises prenant leurs pauses. La seule terrasse de café est située sur la face extérieure du quartier : tournée vers le tram et Berriat Saint-Bruno, espace beaucoup plus fréquenté et ensoleillé. La place n'est alors qu'un espace traversé par les passants qui rejoignent le centre-ville depuis Berriat Saint-Bruno ou le Polygone, ou inversement, à travers le tunnel de la gare SNCF. Les heures d'affluence comme les arrivées des trains constituent alors des moments clefs de la journée où de nombreux voyageurs traversent le quartier.

Une résidence étudiante existe sur le quartier Europole, pourtant de rapides entretiens avec des étudiants de l'Ecole de Management soulignent qu'ils préfèrent habiter dans le centre-ville : plus dynamique, avec beaucoup plus de services et avec une vie de nuit. La vie de quartier semble alors limitée à un espace de travail, sans réelle fréquentation du quartier pour d'autres usages. La proximité du quartier Berriat-St Bruno est aussi peu appréciée (même s'il n'est pas cher d'y habiter) : la position de l'Ecole de Management leur apparaît moins centrale que marginale géographiquement et socialement.

Des commerces peu diversifiés

Les commerces sont peu nombreux à Europole et sont majoritairement orientés afin de répondre aux besoins des travailleurs : cafés, bar pour les pauses, sandwicheries pour le repas du midi, entre autres. Un entretien avec un barman a permis de définir sa clientèle : des avocats et juristes de la cité judiciaire, salariés et cadres du World Trade Center, de la chambre de commerce et d'industrie et des diverses entreprises situées à proximité, ainsi que quelques étudiants de l'Ecole de Management. Ces commerces disposent donc d'une zone de chalandise faible, et n'attirent pas d'autres Grenoblois attirés par la vie du quartier elle-même. En outre, les habitués d'Europole semblent opter pour d'autres lieux de commerce et de restauration, notamment lorsqu'ils invitent des clients, d'après un témoignage recueilli auprès du serveur.

Un quartier universitaire hors sol ?

La continuité urbaine créée par Minatec depuis 2006 pourrait suggérer l'existence de liens forts avec le Polygone Scientifique, mais les entretiens effectués ont révélé qu'il n'existait pratiquement pas de liens ni de communications directs entre les deux quartiers répondant alors à des logiques distinctes : logique économique et administrative pour Europole, logique scientifique pour le Polygone. Parmi les sociétés présentes à Europole, les entreprises impliquées dans la recherche scientifique et industrielle sont l'exception : la plus importante, Schneider Electric y dispose certes de bureaux, mais son siège social est en région parisienne et ses principales activités de recherche dans la région grenobloise se trouvent sur d'autres sites (le Polygone scientifique et Meylan essentiellement). Seule l'Ecole de Management de Grenoble (Grenoble Ecole de Management) semble cultiver sa relation avec le quartier du Polygone scientifique, grâce à l'ouverture d'un second site à cet endroit (les cours des étudiants interrogés étaient partagés entre les deux sites) et grâce à l'accent mis dans la formation sur l'importance de l'innovation dans l'économie contemporaine (en invitant notamment les entreprises de la technopole grenobloise à intervenir et à tisser des liens avec l'école, par des stages en particulier). L'école a en outre ouvert un campus à Paris en 2013, pour s'implanter dans une plus grande métropole, sans se restreindre au seul réseau

entrepreneurial grenoblois ; elle possède également huit « implantations internationales » (campus délocalisés), au Royaume-Uni, en Allemagne, au Maroc, aux Etats-Unis, à Singapour, en Chine, en Russie, en Géorgie⁵. Grâce à cette stratégie et à ses relations avec le monde de l'innovation, l'école a accru considérablement son attractivité ces dernières années, selon les données du classement du magazine Challenges⁶. Les initiatives de l'école et son rayonnement rejouissent positivement sur l'image d'Europole, ne serait-ce que parce qu'elle est abritée dans les locaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble ; son dynamisme peut ainsi contribuer à celui des acteurs économiques d'Europole et de Grenoble. Cependant, l'école semble prendre ses distances par rapport au projet d'Europole, qu'elle ne mentionne absolument pas dans sa stratégie de communication⁷, et qui est ainsi effacé au profit des atouts technologiques de la ville et des aménités grenobloises. La situation du premier site de l'Ecole dans le quartier d'Europole paraît ainsi secondaire aujourd'hui, sauf pour sa proximité à la gare principale de la ville et au Polygone scientifique. Grâce à cette situation, l'école cultive ainsi aussi facilement des relations avec cette partie de l'environnement immédiat du quartier (mais pas avec Berriat Saint-Bruno), qu'avec l'international.



Minatec, vu depuis l'arrêt Cité internationale du tram B, au nord d'Europole

5 <https://www.grenoble-em.com/nos-implantations>

6 Bouleau Claire, « Classement 2016 des écoles de commerce post-prépa : Grenoble EM », Challenges.fr, 06 janvier 2016, consulté le 19 janvier 2018 à 11h58. URL : https://www.challenges.fr/emploi/classement-des-ecoles-de-commerce/classement-2016-des-ecoles-de-commerce-post-prepa-grenoble-em_46680

7 Le site internet de l'école insiste bien davantage sur le cadre de vie, le dynamisme culturel et scientifique de la ville (<https://www.grenoble-em.com/vivre-grenoble>)

Conclusion

Le projet Europole a été conçu comme réponse à trois défis : défi de la modernisation de l'image de la ville promue en métropole européenne, défi de renouvellement urbain de l'ouest grenoblois, et défi de l'intermodalité et de l'accessibilité aux services publics. De ces trois défis, il ressort qu'Europole n'a qu'imparfaitement su les articuler et y répondre.

Si le quartier d'affaires est actif pour mettre en avant son inscription dans des réseaux aussi bien régionaux et nationaux qu'internationaux et mondialisés, à travers le WTC, cette volonté de doper l'attractivité de la ville par le biais d'une politique ambitieuse se heurte aux pesanteurs d'une technopole qui peine à devenir une métropole (Ambrosino, Linossier et Talandier, 2016) ; bien qu'ayant su concentrer des services publics de premier rang au sein d'un espace bien desservi par les transports collectifs de l'agglomération, le quartier est créateur de discontinuités dans la trame urbaine, vis-à-vis de Berriat St Bruno : les trajectoires sont divergentes à l'échelle des deux quartiers, là où l'ambition était d'entraîner dans un même élan de renouvellement urbain l'ensemble de cet ouest grenoblois objet de « conquête » par la municipalité libérale de Carignon. Illustrant le passage de la ville manageriale à la ville entrepreneuriale, pour reprendre les catégories de David Harvey et de la géographie radicale, Europole déploie sa compétitivité sans capacité de « faire » véritablement la ville : quartier peu approprié par ses usagers et habitants, dépourvu d'une vie de quartier signifiante, Europole fait figure de grand projet urbain sans véritable urbanité.

Il serait dès lors intéressant de mener une comparaison avec un projet similaire, comme par exemple Euralille, quartier d'affaires de la métropole lilloise né également à la fin des années 1980, autour de la gare Lille-Europe, témoignant donc d'un souci semblable de mobilité, mais ancré dans un espace européen bien plus dynamique, à proximité immédiate de nombreuses capitales européennes, dont l'appropriation est sans doute facilitée par la présence d'infrastructures de loisirs (Lille Grand-Palais avec le Zénith-Arena, l'Aeronef), de centres commerciaux de grande ampleur, et d'espaces verts (parc Henri Matisse et ses huit hectares), entre autre dessinés par Jean Nouvel, architecte dont la reconnaissance internationale facilite la visibilité du projet tout en lui faisant gagner en prestige – prestige et visibilité qui semblent encore faire défaut au quartier grenoblois.

Bibliographie

Ambrosino Charles, Linossier Rachel, Talandier Magali, « Grenoble : la technopole qui se rêvait métropole », *Géographie, économie, société*, 2016/3 (Vol. 18), p. 409-427.

Giroud Matthieu, *Résister en habitant ? : renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne)*, Thèse de doctorat en géographie, sous la direction de Françoise Dureau, Université de Poitiers, 2007, 518p.

Drozdz Martine, Appert Manuel, *Re-understanding CBD: a landscape perspective*, 2011.
(<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00710644>)

Sitographie

« De la gare au pôle d'échanges Grenoble Gares », Grenoble.fr, s.d., consulté le 12 novembre 2017

« Gare de Grenoble », Wikipedia, s.d., consulté le 12 novembre 2017

« La gare de Grenoble se transforme », site SNCF de la gare de Grenoble, 8 septembre 2014, (consulté le 12 novembre 2017)

« Pôle d'échanges Grenoble Gares. Dossier de presse. Inauguration, 14 février 2017 », SNCF, Grenoble Gares, 14 février 2017.

World Trade Centers Association (www.wtca.org/about)

World Trade Center de Grenoble (www.wtc-grenoble.com/)

« Chiffres clé – édition 2017-2018 », CCI de Grenoble, consulté le 24 janvier 2018 à 12h24 (<http://www.grenoble.cci.fr/chiffres-cles-edition-2017-2018-27834.kjsp>)

« Nos implantations », Ecole de Management de Grenoble, consulté le 19 janvier à 11h54 (<https://www.grenoble-em.com/nos-implantations>)

Cité scolaire internationale de Grenoble, « Présentation de la CSI », consulté le 24 janvier à 17h08 (<http://www.ac-grenoble.fr/cite.scolaire.internationale/spip.php?rubrique84>)

Bouleau Claire, « Classement 2016 des écoles de commerce post-prépa : Grenoble EM », Challenges.fr, 06 janvier 2016, consulté le 19 janvier 2018 à 11h58.
(https://www.challenges.fr/emploi/classement-des-ecoles-de-commerce/classement-2016-des-ecoles-de-commerce-post-prepa-grenoble-em_46680)