



HAL
open science

Grenoble, une technopole en quête d'horizon métropolitain

Martin Vanier

► **To cite this version:**

Martin Vanier. Grenoble, une technopole en quête d'horizon métropolitain. Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains, *Economica Anthropos*, pp.62-79, 2007, villes. halshs-00177511

HAL Id: halshs-00177511

<https://shs.hal.science/halshs-00177511>

Submitted on 8 Oct 2007

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.

GRENOBLE : une technopole en quête d'horizon métropolitain

Martin Vanier

Professeur à l'Institut de Géographie Alpine (Grenoble I)
UMR PACTE-TERRITOIRES¹

On a longtemps parlé, et on parle parfois encore, du « laboratoire grenoblois », là où d'autres villes se sont vues attribuer le rôle plus neutre de l'« exemple », quelques-unes celui plus enviable du « modèle », et d'autres encore celui plus inquiétant du « cas ». Le laboratoire est le lieu de l'exploration, de l'expérimentation, du test, voire de la simulation. Excepté ce dernier terme, c'est faire beaucoup d'honneurs à Grenoble. On retiendra plus modestement que si Grenoble a eu ce statut de laboratoire, et le conserve encore pour une part, au moins au plan de l'image, c'est au titre des fortes spécificités de son contexte, et des nécessités d'inventer des modes de développement relativement originaux pour ne pas les subir. Certes, chaque ville, devenue agglomération et considérée dans sa région métropolitaine, a ses particularités – Marseille est portuaire et séculairement cosmopolite, Lille est frontalière et génétiquement européenne, etc. Cela n'atténue pas la nécessité de poser ici les repères propres à la question métropolitaine grenobloise. On choisira de commencer par souligner trois de ces repères, balisant respectivement la construction du territoire, sa matérialité et le moteur de son développement.

1. Nature de la question métropolitaine grenobloise : entre alpinité et hautes-technologies.

La construction du territoire grenoblois présente la relative particularité d'avoir vécue pratiquement en une seule et même étape les deux phases habituellement distinctes de la constitution d'une agglomération et de l'affirmation d'une région urbaine. Tout s'est passé comme si, après avoir longtemps été une ville modeste et bridée, place militaire à la fonction économique bien spécialisée (la ganterie au XIX^{ème}, la maîtrise de l'électricité ensuite), Grenoble avait cherché à prendre une logique d'avance dans le contexte de son boom démographique et économique des années 1950-60. A cette époque qui voit émerger le modèle technopolitain, l'agglomération et la région urbaine sont identifiées et conceptualisées, sinon d'emblée organisées, dans une même accélération² : la première sur la base de l'unité urbaine morphologique (de 5 communes au début des années 1950, à 32 à la fin des années 1960), d'abord dans le cadre d'un Groupement d'Urbanisme voulu par l'Etat (qui donnera le Plan Bernard, 1965), puis à travers l'intercommunalité naissante (SIEPURG³, 1967) ; la seconde, à partir des travaux de l'OREAM⁴ de Lyon – St-Etienne – Grenoble, puis dans l'élan donné par l'élaboration du Livre Blanc de la Région grenobloise (1969) et l'adoption du

¹ Merci à Jean-Pierre Barrel (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise), pour les cartes de ce chapitre.

² Pour le récit de cette époque, voir : AURG, 2003, *35 Paroles d'acteurs, 35 ans de l'agence d'urbanisme de la région grenobloise*, Grenoble, 130 p. ; et : PARENT J.F., 2002, 30 ans d'intercommunalité, histoire de la coopération intercommunale dans l'agglomération grenobloise, Grenoble, Editions La Pensée Sauvage, 271 p.

³ Syndicat Intercommunal d'Etudes des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise.

⁴ Organisation Régionale d'Etudes de l'Aire Métropolitaine.

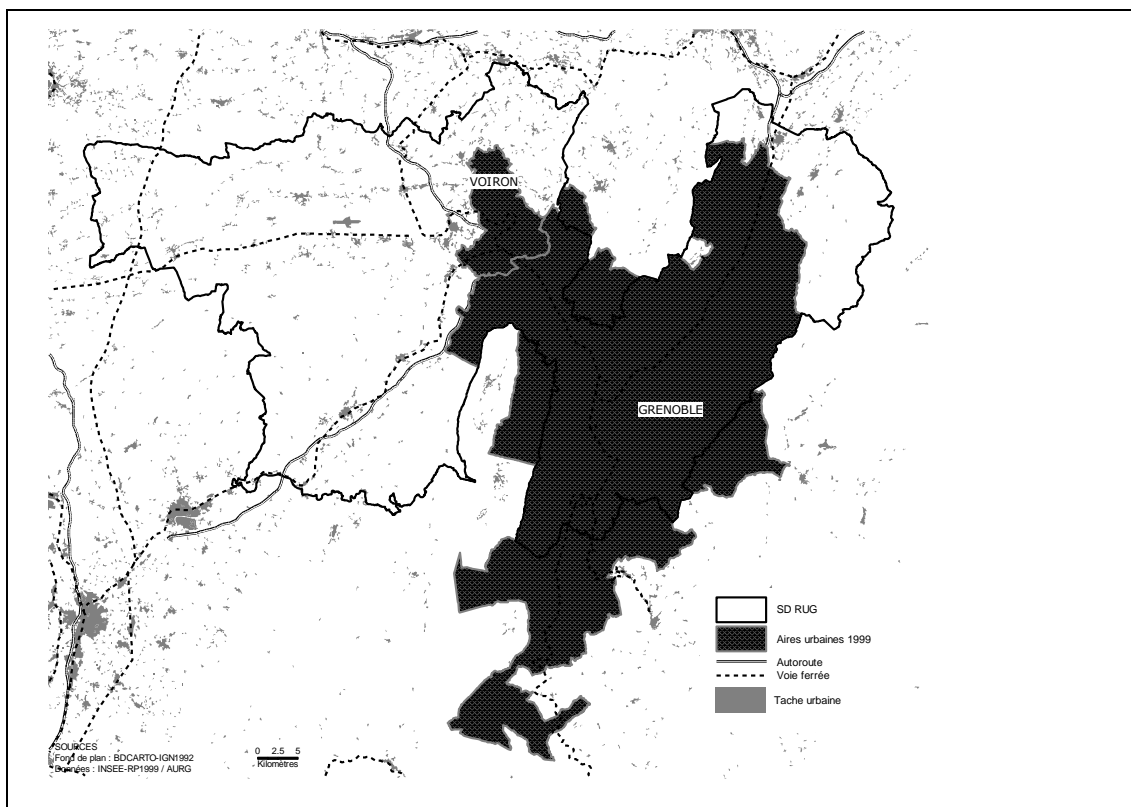
SDAU dans son périmètre déjà exceptionnel de 115 communes. Entre ces deux chantiers contemporains, un tournant politique cependant : le début de l'ère Dubedout (1965-1983), et la création de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise (1967), véritable initiatrice de la « Région Urbaine Grenobloise » (RUG).

Périmètre	Nombre de communes	Population RGP 1999	Superficie (km²)	Densité (hab/ km²)
<i>Grenoble</i>	-	153 426	19	8266
<i>La Métro (C.A.)</i>	26	389 560	307	1270
<i>Unité urbaine de Grenoble</i>	34	419 334	325	1290
<i>Aire urbaine de Grenoble</i>	119	514 559	1598	322
<i>SCOT de la Région Urbaine de Grenoble</i>	243	687 106	3069	224

Deux échelles d'emblée présentes donc, mais une même matérialité (**carte 1**) : celle du monde alpin, avec ses massifs (Vercors, Chartreuse, Belledonne), ses vallées dessinant le fameux Y grenoblois, ses eaux dont la maîtrise, l'usage collectif, l'économie, traversent toute l'histoire grenobloise jusqu'à ses enjeux contemporains, la question de l'eau potable ayant fait triompher Hubert Dubedout en 1965 et tomber Alain Carignon trente ans plus tard. D'ailleurs, n'est-ce pas à Grenoble, sous doute depuis les hauteurs de la Bastille qui la dominant, que le géographe vidalien Raoul Blanchard a forgé à partir de 1905 la méthode académique de la géographie urbaine française, qui se doit de commencer toujours l'explication d'une ville par son site et sa situation ? A Grenoble, il et elle ont été considérés comme géostratégiques jusqu'au début du XX^{ème} siècle. L'erreur serait de croire que depuis lors leur enjeu s'est effacé avec l'exigence militaire. L'enjeu est devenu métropolitain, mais la forme de son inscription demeure : cuvette, « Y », Sillon, il faut ici composer avec une géographie qui pose au fait urbain de fortes questions. Celle de la circulation d'abord : capacité, fluidité, sécurité, accessibilité, position dans les réseaux à grande vitesse, acceptabilité environnementale. Celle de l'inscription au sol de la tache urbaine, indissociablement : un modèle de ville linéaire semble s'imposer de lui-même, et pourtant le ruban urbain reste le scénario repoussoir ; au monocentrisme naturel du Y grenoblois la pensée aménagiste oppose des centralités périphériques, tandis qu'une partie de la société urbaine qui en a les moyens choisit, elle, d'habiter la montagne. La ville réputée la plus plate de France est somme toute devant un enjeu nouveau : son rôle dans la métropolisation des Alpes.

Quant au moteur de cette métropolisation, il y a débat. Certes, il est incontestablement technopolitain, selon une *success story* maintes fois racontée : implantation du Commissariat à l'Energie Atomique (CEA) et d'une première « pile atomique » en 1956, puis de l'Institut européen Laue-Langevin (ILL) et d'un second réacteur expérimental en 1971, lancement et succès de la Zone pour l'Innovation et la Recherche Scientifique et Technique de Meylan (ZIRST) à partir de 1972, développement de

divers centres de recherche publics (LETI, FTRD, INRIA⁵...), privés (Sun Microsystems, Xerox Research Centre Europe, HP Lab ...), ou partenariaux, à nouveau un grand équipement scientifique avec le Synchrotron en 1994, et enfin, dernièrement, ouverture d'un nouveau centre de recherches appliquées au bénéfice du développement industriel des micro-nano-technologies (MINATEC). Toutes opérations, et bien d'autres encore, largement soutenues par l'investissement d'Etat et celui, croissant, des collectivités locales. On estime à 40 000, sur les 250 000 de la RUG, le nombre total d'emplois directs ou indirects de cette sphère technopolitaine. Le tableau est remarquable, mais le débat est double : capacité des acteurs publics à empêcher la surchauffe inhérente à ce trend de promotion territoriale, avec ses effets de renchérissement foncier et immobilier, donc de décrochage sociale pour les larges couches de la population non technopolitaine ; fiabilité de ce complexe techno-industriel, certes parmi les tout premiers mondiaux, mais placé dans un monde de concurrence technologique dont les renversements peuvent être spectaculaires. On est ici au cœur de l'agenda stratégique métropolitain.



Carte 1

⁵ LETI : laboratoire d'Electronique et de Technologie de l'Information (laboratoire du CEA) ; FTRD : France Telecom Recherche Développement, anciennement CNET ; INRIA : Institut National de Recherche en Informatique et Automatique. Voir AEPI, 2002, *Les technologies de l'information et de la communication*, Grenoble, 36 p., téléchargeable sur www.grenoble-isere.com

2. Logiques institutionnelles et politiques : équilibre et équilibrisme grenoblois.

Cet agenda, qui le porte ? On sait bien que dans chaque ville à logique métropolitaine, la question trouve une réponse plus ou moins complexe, celle d'un système d'acteurs dont l'efficacité tient à la gouvernance. Plus qu'à l'inventaire de ces acteurs, somme toute assez attendu à quelques différences significatives près cependant, c'est aux dispositifs et lieux de gouvernance qu'il faut prêter attention.

En effet, ce qui frappe dans le système grenoblois, qu'on le prenne au sens le plus restreint (la Ville de Grenoble) ou de la façon la plus élargie (les 243 communes de la RUG), c'est l'absence de culture du leadership, qu'il s'exprime par un homme, un parti politique, un groupe social, un monde professionnel, un monde d'intérêts ou un territoire. De là à se considérer dans une terre de démocratie locale, il y a un pas qu'il ne serait pas illégitime de franchir, compte tenu de l'importance du militantisme urbain et social et de son exigence de participation citoyenne à la décision publique (de l'éducation populaire portée par Peuple et Culture, jadis, au Conseil de Développement aujourd'hui, en passant par les fameux Groupes d'Action Municipale, GAM), mais sans précipitation car tout n'est pas vertueux dans la gouvernance à la grenobloise. Celle-ci est clairement dans la recherche des compromis et des arrangements – tous ne sont pas glorieux – et dans l'évitement des conflits. Lorsque ceux-ci ont lieu malgré tout (grève de Neyrpic en 1963, affaire Carignon de 1993-1995, conflit au sein de la Municipalité grenobloise avec le groupe des Verts sur la question du Grand Stade d'agglomération récemment), ils laissent alors de rudes traces.

L'intercommunalité (**carte 2**) est exemplaire de cette culture de la défiance à l'égard de tout leadership possible. Sous sa forme syndicale (SIEPURG puis SIEPARG⁶, 1967-1993) comme sous sa forme communautaire (CCAG⁷, après la loi ATR de 1992, puis CAGAM⁸ après la loi Chevènement), la scène intercommunale grenobloise reste figée par un double engagement : celui de la Ville de Grenoble à ne pas jouer son rôle politique de ville-centre, ce qu'elle n'a effectivement jamais pu faire avec 2 délégués sur 50 (SIEPURG), ou 13 sur 65 puis 68 (SIEPARG, CCAG, puis CAGAM) au sein des conseils intercommunaux ; celui, non écrit, à une solidarité politique à toute épreuve entre le PS et le PC, le premier pour maintenir son autorité sur la majorité souvent agitée du Conseil Municipal de Grenoble, le second pour conserver en retour de sa fidélité indéfectible ses 4 puissantes mairies historiques de première couronne (St-Martin-d'Hères, Echirolles, Fontaine, Pont-de-Claix) qui font de Grenoble la dernière agglomération française dotée d'une authentique « ceinture rouge ». Au-delà de ce système intercommunal central à basse intensité, le reste de la RUG n'a jamais été une terre d'audace intercommunale, à l'exception notable du Pays Voironnais, longtemps Syndicat Mixte (SMAV⁹, 1973-1993), puis Communauté de Communes (CCPV¹⁰, 1993-1999) et enfin Communauté d'Agglomération (CAPV¹¹). Deux Communautés d'Agglomération pour une même région urbaine donc, ce qui vu depuis Paris et la DGCL ne manque pas d'étonner, mais s'avère somme toute assez fréquent en France.

⁶ Syndicat d'Etudes et de Programmation pour l'Aménagement de la Région Grenobloise.

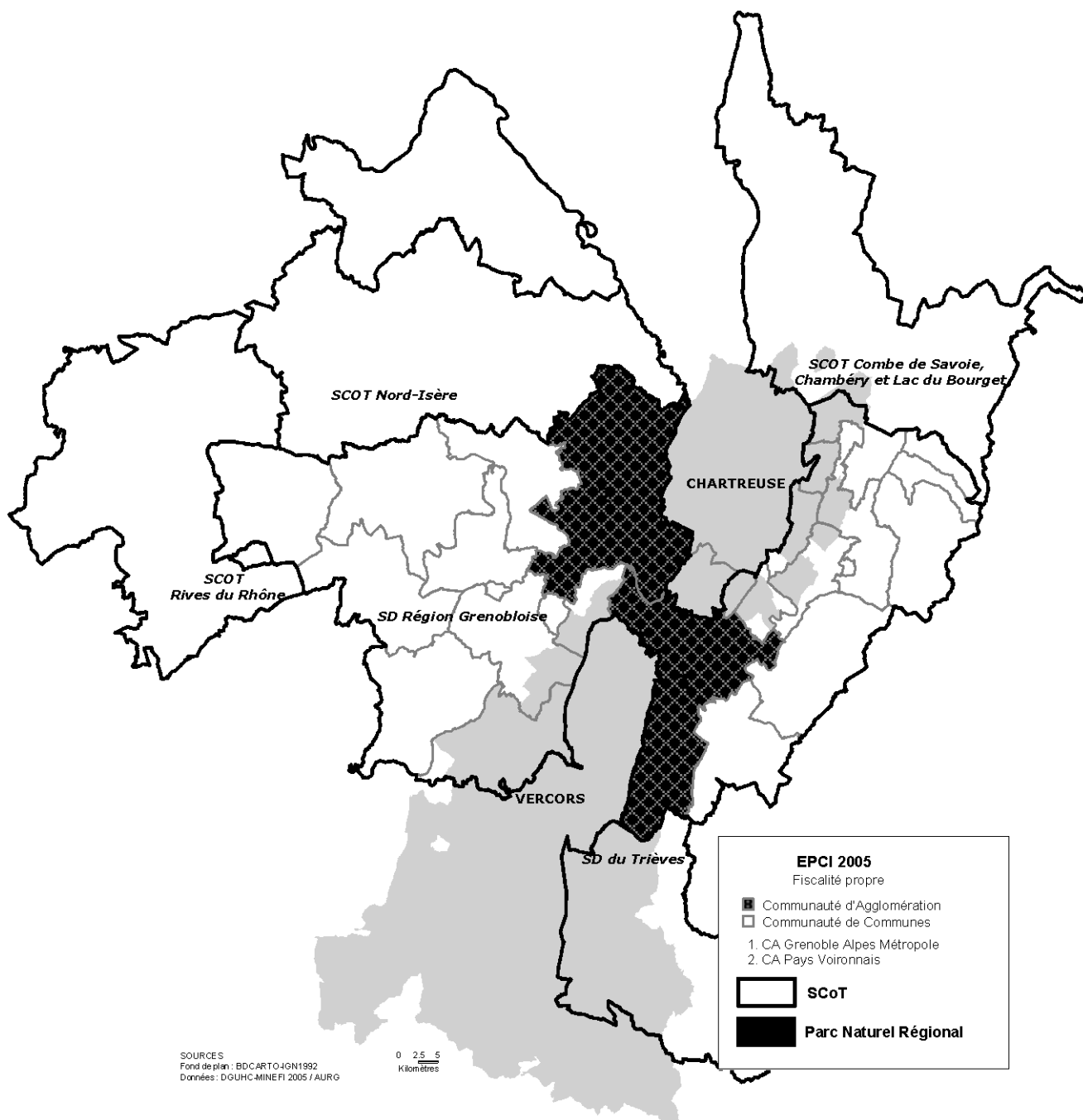
⁷ Communauté de Communes de l'Agglomération Grenobloise.

⁸ Communauté d'Agglomération de Grenoble Alpes Métropole, dite « La Métro ».

⁹ Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Voironnais.

¹⁰ Communauté de Communes du Pays Voironnais.

¹¹ Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.



carte 2

Lorsqu'au cours des années 1990, et sur fond de révolution intercommunale tranquille, se pose à Grenoble, comme à toutes les autres agglomérations françaises, la question métropolitaine, c'est l'occasion de constater la faiblesse, pour ne pas dire l'absence, de dispositifs de gouvernance interterritoriale entre la quinzaine d'EPCI pris dans le périmètre de la RUG. Du coup, l'exercice de révision du Schéma Directeur lancé en 1994 semble servir bien davantage de cadre de rattrapage pour la structuration territoriale des secteurs périphériques (Grésivaudan et Sud grenoblois surtout), que d'émergence d'un acteur métropolitain uni. Première étape certainement nécessaire dont on n'est pas encore sorti.

Il ne faudrait pas cependant juger la sphère institutionnelle par trop défailante face à la logique métropolitaine. Elle n'est pas toute entière résumée par l'intercommunalité. Le grand gagnant de la Décentralisation qu'est le Département a désormais les moyens de s'affirmer comme un acteur métropolitain, n'en déplaise à ceux qui exigent sa disparition. On le voit en région grenobloise dans le rôle majeur qu'il a joué pour porter et financer l'audacieuse opération MINATEC, sur le polygone scientifique de Grenoble, et le non moins audacieux engagement public dans la nouvelle plate-forme de production de composants dits de 3^{ème} génération développée à Crolles par le consortium ST-Microelectronics – Motorola – Philips. On le voit dans ses capacités financières à s'impliquer via le contrat de plan dans toutes les opérations urbaines d'intérêt stratégique, comme celles du plan U3M (Universités 3000), et ce au moins jusqu'aux récents transferts forcés de compétences, qui vont rendre désormais ce rôle très incertain. On le voit surtout dans son intérêt durable pour le devenir du Sillon alpin, qu'il appréhende en compagnie des Départements de la Savoie et de la Haute Savoie d'abord comme un enjeu de gestion de l'espace, là où les agglomérations seraient plutôt enclines à promouvoir un réseau de fonctions urbaines supérieures ; divergence de vues qui n'en rend pas moins le Département désormais incontournable sur la scène métropolitaine.

Enfin, on n'oubliera pas le rôle des universités et de la recherche, quantitativement et qualitativement puissantes à Grenoble (55 000 étudiants, 5 900 chercheurs, 3 universités, 1 Grande Ecole, et 1 IEP ; une excellence scientifique reconnue en sciences de la matière, sciences de l'univers, sciences de l'ingénieur et sciences sociales). Comme souvent en France, les universités ne sont pas en tant que telles des acteurs métropolitains autonomes, capables de prendre place à la table de la stratégie territoriale. Mais elles entretiennent des relations intenses et étroites avec le monde technique et politique de l'action publique. De nombreux élus de l'agglomération sont issus de l'université ou de la recherche. La sphère technique territoriale sait aller chercher l'expertise scientifique. Il existe de ce fait un milieu de l'ingénierie urbaine, de l'ingénierie du développement et du management territorial qui, sans être exceptionnel compte tenu de la taille somme toute modeste de la ville centre (18^{ème} commune de France), est susceptible de jouer son rôle dès lors que l'étape métropolitaine est abordée.

3. Planification globale et sectorielle : périmètres, ambitions, limites.

Le nouveau Schéma Directeur valant SCOT, réalisé entre 1995 et 2000, marque explicitement l'entrée dans cette étape. D'autres documents de planification ou procédures de développement sont à prendre ici en considération, comme le PDU, adopté en 1999, les projets et contrats des deux Communautés d'Agglomération (2001 et 2003), et paradoxalement et en creux au moins, les chartes révisées des deux PNR sous pression urbaine que sont la Chartreuse et le Vercors. Par la dimension exceptionnelle de son périmètre (157 puis 243 communes, contre les 115 du premier Schéma), comme par la conduite de son élaboration, sinon par ses orientations stratégiques, le SCOT s'affirme cependant comme le dispositif maître de la planification métropolitaine grenobloise.

Lorsqu'elle est lancée, au milieu des années 1990, l'opération de révision du Schéma Directeur relève de plusieurs objectifs qui apparaissent plus clairement avec le recul. Pour l'Agence d'urbanisme, dont l'origine militante explique qu'à Grenoble elle a toujours davantage joué un rôle de conception stratégique propre à la maîtrise d'ouvrage

que celui d'étude et d'expertise qui sied à la maîtrise d'œuvre, il s'agit de ne pas laisser la RUG sans cadre planificateur, compte tenu que les ressources d'occupation des sols impartis en 1973 ont été consommées, en outre au service d'une moindre densité puisque pour 620 000 habitants au lieu des 850 000 prévus. L'Agence, mais aussi la DDE, comme le monde technicien en général, porte un modèle de ville compacte au développement soutenable, rompant avec les logiques routières, extensives, banalisées, qu'elle dénonce dans la « ville émergente ». La doctrine n'est pas propre à Grenoble, puisqu'elle est affirmée jusqu'au niveau européen, mais elle trouve un écho sociétal particulier ici, du fait de la configuration des lieux, de la proximité des espaces fragiles ou jugés tels, et du poids de l'écologie politique dans la scène locale.

Parmi les élus, ce discours est également majoritaire, mais il se combine avec des choix qui souvent le contredisent : volonté des grands élus de l'agglomération de relancer son attractivité et sa compétitivité, désir de ceux du Grésivaudan de tirer le bénéfice de la croissance de ce qu'on appelle non sans emphase la *Silicon Valley* grenobloise, contradictions des autres élus périurbains partagés entre la revendication d'un rééquilibrage de l'espace économique de la RUG par l'ouverture de zones d'activités en périphérie, et l'engagement de ne pas importer pour autant le modèle urbain que leurs électeurs sanctionneraient.

Au total, le SCOT se trouve porteur de nécessités qui ne peuvent en faire qu'un outil de négociation permanente, plutôt que de planification univoque. Il faut accueillir environ 80 000 logements supplémentaires d'ici 2020 dans le périmètre imparté, et il faut travailler pour cela au plus près des continuités bâties existantes et dans une densité retrouvée. Il faut désengorger les circulations qui rapprochent chaque jour un peu plus la RUG de l'embolie générale, mais freiner l'escalade des infrastructures routières qui diffusent la croissance urbaine. Il faut relancer le moteur technopolitain forcément sélectif dans son inscription spatiale, mais donner des gages au partage du développement espéré. *Last but not least*, il faut se rapprocher d'une solidarité fiscale métropolitaine, mais écarter explicitement l'ombre d'une communauté urbaine qui plane sur les débats. Tout cela peut-il faire un projet métropolitain pour la RUG ? En douter n'est pas remettre en cause le travail accompli. Le modèle de la région urbaine polycentrique, où des sous systèmes fonctionnels de proximité minimisent les déplacements domicile-travail au sein de bassins de services intermédiaires, a la vertu des horizons mythiques : il permet malgré tout d'avancer à travers un système de contraintes qui produit vraisemblablement tout autre chose d'encore mal identifié.

Parfois qualifié de « super PLU » pour la précision de sa carte de destination générale des sols, le SCOT de Grenoble déçoit généralement quant à la portée innovante de ses orientations stratégiques, qu'on retrouve à l'identique dans beaucoup d'autres exercices du même style. Il est tout entier saisi par l'impératif de l'équilibre entre ses 5 secteurs, qui rassure les périphéries et explique l'amplitude du périmètre, mais empêche Grenoble de jouer un véritable rôle métropolitain, en tant que Ville comme en tant qu'agglomération. Il contourne discrètement les massifs préalpins que le monde urbain est en train de prendre d'assaut, du fait du refus catégorique d'un autre monde technique et politique, celui des PNR, de prendre part à l'exercice de planification qui semble au mieux ne pas le concerner et au pire le menacer. Il n'est pas en son pouvoir de faire progresser quelques dossiers stratégiques pour l'avenir métropolitain, comme la liaison ferroviaire à grande vitesse (Grenoble demeure à 1h20 de Lyon et 3h10 de Paris), ou comme la requalification des friches industrielles du bord de Drac qui aurait pu, comme dans d'autres villes européennes, signer un tournant de l'image urbaine.

Toutefois, le SCOT ouvre la première scène de gouvernance à l'échelle de la RUG et pousse les territoires à se structurer de façon solide (communautés ou « pays ») à travers les 5 secteurs qui la composent. Un travail de fond est engagé par des « communautés d'acteurs », au titre du suivi de la mise en œuvre du Schéma, et des arbitrages politiques sont rendus par le nouvel acteur métropolitain qu'est le Syndicat Mixte du SCOT : l'échelle de la RUG est devenue un horizon commun, après n'être longtemps resté qu'un cadre technique lointain.

Cependant, il revient au projet d'agglomération de la Métro de renouveler la pensée stratégique grenobloise. Elaboré en 2001-2003 et soumis à un débat citoyen relativement réussi (les « Jeudis du projet d'Agglo »), il se distingue moins par ses 3 grandes orientations stratégiques (attractivité du territoire, qualité de vie pour tous, aménagement durable) que par les énoncés qu'elles contiennent. Si l'on y retrouve la plupart des ambitions portées aujourd'hui par les politiques publiques d'agglomération (de l'organisation multimodale des déplacements, au schéma de valorisation et de gestion des espaces naturels et agricoles, en passant par l'exigence d'un habitat durable, la garantie de la cohésion sociale et territoriale, la recherche d'un développement économique équilibré, le renforcement de sa dimension internationale, etc.), il s'y affirme aussi une pensée métropolitaine nouvelle à Grenoble et que la Communauté d'Agglomération veut porter pour l'ensemble de la RUG, voire au-delà. Cette pensée doit beaucoup, sinon tout, à la Mission Prospective et Stratégie Urbaine de la Métro. Elle revendique « la spécificité de cette agglomération en montagne, quasi unique en Europe » (Projet d'agglomération de la Métro, p.5), sa fonction de « technopole, mais pas métropole et n'ayant pas vocation à le devenir à elle seule » (idem, p.6), son rôle possible de « territoire pionnier sur toutes les questions d'aménagement durable » à condition de « penser un aménagement de la région grenobloise qui ne soit pas conçu comme celui du seul Y, mais comme une interaction positive entre les plaines et les massifs » (idem, p.9).

Parmi les propositions originales qui découlent de ces postures, on retiendra notamment l'intention de « développer des événements majeurs marquant l'image de l'agglomération » (p.20), celle-ci en ayant été privée depuis l'Exposition Internationale de la Houille Blanche (1925) et les Jeux Olympiques d'Hiver (1968), celle de « mettre en scène des lieux emblématiques (Bastille, berges de l'Isère et du Drac, espaces centraux) » (id.), et celle de « développer un tourisme d'affaires et de loisirs » (p.9), toutes pistes d'action qui seraient en effet susceptibles de sortir Grenoble de ce syndrome bien connu : à quoi bon rendre la ville plus belle quand les montagnes qui l'entourent le sont autant ?

Au-delà de ces bonnes intentions qui, comme on le voit, élargissent beaucoup la vision grenobloise, le projet d'Agglomération doit trouver ses déclinaisons dans la série habituelle des documents sectoriels : PDU (adopté en 1999), PLH, Schéma d'équipements communautaires, Schéma d'équipement commercial, Agenda 21, et d'autres sans doute à venir. On renoue alors avec la dure réalité de la négociation politique, comme l'atteste l'épisode du PDU¹² : un périmètre trop restreint pour mener une politique sur les flux périurbains, et la préférence pour le consensus qui consiste à laisser espérer tous les investissements et toutes les logiques de déplacements (priorité aux T.C, mais bouclage du périphérique automobile grâce à un tunnel sous la Bastille ; soutien aux mobilités douces, mais optimisation de la voirie ; extension des lignes du

¹² NOVARINA G. (dir.), 2003, *Plan et Projet, l'urbanisme en France et en Italie*. Paris, Anthropos, 223 p.

tramway en banlieues, mais affirmation de l'étoile ferroviaire périurbaine, etc.), et ce malgré des ressources publiques qu'on sait déjà insuffisantes.

4. Politiques de compétitivité territoriale : atouts et lacunes.

Augmenter ces ressources, se donner les moyens de ses ambitions, c'est poser la question de l'attractivité, donc de la compétitivité territoriale de Grenoble et de la RUG. Une telle question est récente dans la culture politique grenobloise. Rappelons que Grenoble a hérité d'une histoire urbaine très modeste (28^{ème} ville de France en 1851) et d'une position difficile dans la carte des réseaux européens – celle de Chambéry est objectivement bien meilleure. Son identité internationale est récente et paradoxale : ville de l'émigration italienne entre 1880 et 1930, du rapatriement d'Algérie en 1962, puis de l'émigration parisienne avec le succès des « sports d'hiver » et le signal emblématique des JO de 1968, enfin de l'arrivée des cadres, ingénieurs et chercheurs internationaux de la filière du numérique (micro-électronique, informatique, génie du logiciel, nucléaire, etc.) à partir des années 1970, elle ne se vit cependant toujours pas comme une place d'Europe, du fait de ses handicaps en matière de qualité urbaine patrimoniale et d'accessibilité internationale.

Ces constats sont confirmés par la position banale de Grenoble dans le classement des villes européennes¹³ et celui selon les EMS, emplois métropolitains supérieurs¹⁴, bien que, dans ce cas, elle s'y trouve légèrement surclassée grâce à sa trajectoire de technopole. Dans le premier des classements, dernière des villes de classe 5, celles qui « sans atteindre le niveau de rayonnement européen des villes des classes précédentes, sont souvent réputées grâce à la présence d'au moins une fonction de niveau européen » (ROZENBLAT, op. cit., p.51), Grenoble est à égalité avec Malaga, intercalée entre Grenade, Palma-de-Majorque et Utrecht, d'une part, et Cannes, Rennes, Salzbourg et Vérone d'autre part ! Dans la même classe que Strasbourg, Lille, Bordeaux, Nice, Montpellier, Nantes, mais bien derrière elles, Grenoble n'est donc que la 11^{ème} ville européenne française, selon l'étude de la DATAR. Le classement national selon les EMS lui est plus favorable : avec 28 000 EMS, elle passe devant Nantes, Strasbourg et Montpellier, et ceci grâce au poids exceptionnel des emplois dans l'informatique et la recherche. Par rapport à la hiérarchie démographique des aires urbaines, sur lesquelles l'étude est basée, elle réalise le meilleur surclassement en gagnant six places (8^{ème} au lieu de 14^{ème}), mais cette performance s'appuie sur une base étroite : là où les 10 premières agglomérations du palmarès affichent des indices de spécificité moyens ou forts dans 5 à 8 des 11 catégories d'EMS retenus, Grenoble n'en présente que 4 (Informatique, Recherche, Commercial dans l'industrie, et Gestion).

Cette base relativement étroite est cependant celle d'une stratégie de compétitivité internationale vigoureuse. Le doublement du site de production de micro et nano-composants à Crolles, qui est le versant industriel de l'opération MINATEC, est présenté comme le plus gros investissement industriel des 10 dernières années en France. Couplé à cet investissement, le pôle d'excellence MINALOGIC, un des 15 mondiaux labellisés par la DIACT, regroupe, autour de Schneider Electric et du Conseil

¹³ ROZENBLAT C., CICILLE P., 2003, *Les villes européennes, analyse comparative*, Paris, DATAR – La documentation française, 94 p.

¹⁴ FNAU, 2003, *L'offre métropolitaine française vue par les emplois métropolitains supérieurs*, Paris, 110 p. + annexes.

Général de l'Isère, 30 firmes, 11 collectivités et 6 établissements universitaires ou de recherche. Son objet, les solutions miniaturisées intelligentes, autrement dits les « logiciels embarqués sur la puce », croise les deux piliers du technopole grenoblois, à savoir les micro-nano-technologies et l'industrie du logiciel. La force du pôle tient cependant à sa capacité à rassembler autour de l'axe Grenoble – ZIRST – Crolles, les apports complémentaires de St-Etienne (optique, photonique), Valence (traçabilité, impression numérique), Annecy (mécatronique), Bourgoin (substrats souples) et Voiron (imageurs).

La place de Grenoble dans la géographie mondiale du numérique s'est évidemment améliorée dans la dernière période, après les difficiles années 1980 de repositionnement du groupe Thomson, et d'absorption de Merlin Gerin, le constructeur électrique historique de Grenoble, par Schneider. Le partage des rôles en Région avec Lyon – à cette dernière les bio-industries, à Grenoble celles du numérique – dans le cadre du réseau des villes-centres, devenu celui des villes et agglomérations, semble avoir tourné la page d'une rivalité séculaire, désormais incongrue. La compétition a définitivement changé d'échelle. Il est plus souvent admis par les acteurs grenoblois eux-mêmes que l'accroche avec Lyon, dont la vigoureuse politique de promotion urbaine depuis plus de 20 ans a creusé l'écart de « métropolité », est aujourd'hui indispensable à toute stratégie internationale. Mais cette stratégie de réseau métropolitain, ou de « métropole-réseau » pour reprendre le terme de P. Veltz, ne peut pas faire l'économie de celle, complémentaire, de spécification grenobloise des ressources territoriales, pour reprendre ceux de B. Pecqueur. Les facteurs de compétitivité que Grenoble a à proposer au réseau métropolitain rhônalpin sont ceux qu'elle saura construire dans son territoire d'abord. On en revient alors à la question de départ : quel est le territoire métropolitain de Grenoble ?

5. Coopération et projet métropolitain : le dilemme régional.

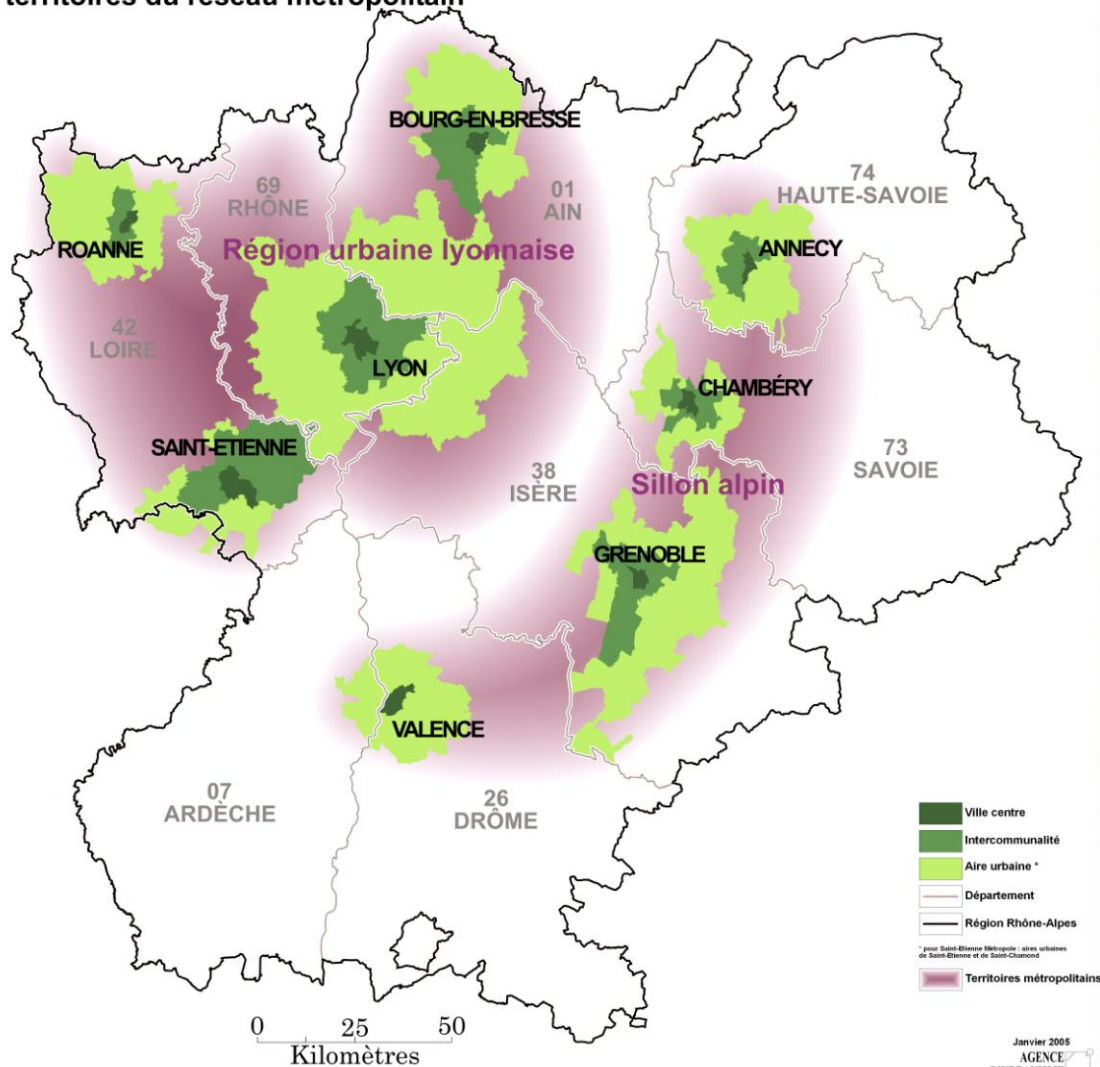
L'histoire de la recherche de ce territoire est déjà longue. Certes, l'appel à projet de coopération métropolitaine lancé fin 2003 par l'ex-DATAR accélère cette histoire, mais elle ne la débute pas¹⁵. Dans les années 1960, l'Etat déconcentré (le Préfet de Région et son SGAR) portaient deux missions sur ce sujet : l'une sur le tripôle Lyon – St-Etienne – Grenoble, l'OREAM, l'autre sur le Sillon Alpin, l'ORESA¹⁶. Ces deux options, l'une rhônalpine, l'autre seulement alpine, héritaient à leur façon d'un débat bien plus ancien encore entre l'éventualité d'une région « Alpes » (la 12^{ème} région du projet Clémentel de 1919), ou celle d'une région « Rhône-Alpes », qui l'emporta finalement en 1956. A la source de cette alternative : des différences fondatrices de systèmes socio-techno-industriels entre un généalogie lyonnaise et une généalogie grenobloise – sans oublier la stéphanoise – qu'il s'agissait de distinguer formellement en deux territoires, ou au contraire de marier en un seul pour leur complémentarité. En résumé, cela fait un siècle que Grenoble est devant un choix explicite, sinon exclusif (**carte 3**) : locomotive du Sillon alpin (voire « capitale des Alpes » comme on disait naguère), ou en tandem régional avec Lyon (mais derrière) ? La seule nouveauté réelle du débat actuel est que désormais ce sont les collectivités locales, Villes, Agglomérations, Départements et Région qui le conduisent, encore que les milieux socio-économiques qui les animent,

¹⁵ VANIER M., 2005, « Grenoble : quelle alliance métropolitaine ? », Paris, Datar, *Territoires 2030*, n°1, pp.159-172.

¹⁶ Organisation Régionale d'Etudes du Sillon Alpin.

CCI et milieux patronaux notamment, savaient déjà se faire entendre par l'Etat central jadis.

Les villes centres, intercommunalités et territoires du réseau métropolitain



carte 3

Cette longue histoire ne retiendra sans doute pas que dans un premier temps, en 2004, Grenoble et le Sillon alpin d'une part, Lyon et la RUL d'autre part, ont tenté avec difficulté de faire valoir des projets distincts, bien qu'en bons termes de visions partagées : entre les projets distincts, souhaités par les deux territoires, et la candidature unique, attendue à Paris, on devrait aboutir mi 2006 à un dossier commun, avec ses deux projets. L'histoire trouvera sans doute intérêt à oublier également que, dans le même temps, des jeux politiques au sein de l'administration d'Etat ont favorisé le « projet de coopération métropolitain » de Genève-Annemasse, qui a priori correspondait mieux à un programme de gestion d'une agglomération transfrontalière qu'à une contribution à l'offre métropolitaine globale ainsi détricotée par une extrémité stratégique. Le couple Grenoble-Genève n'aura duré qu'un printemps (2004). Pourtant le Sillon a résisté, car les tractations de 2004-2005 ne furent somme toute qu'un épisode dans la longue histoire métropolitaine rhônalpine. Celle-ci reste assez laborieuse, avec :

- des grandes Villes qui ont commencé à jouer, après les Municipales de 1995 et sur l'impulsion de R. Barre et M. Destot, la carte de l'accord politique entre maires pour accélérer l'émergence des « Cités Unies » qu'appelait de ses vœux le Rapport Carrière qui anticipait en 1988 un premier Schéma Régional d'Aménagement (1992) ;
- une Région qui, de ce fait, se sent parfois invitée à jouer les bons offices : la seule véritable échelle métropolitaine, serait-ce elle ?
- des Départements (Isère, Savoie, Haute-Savoie) qui ont travaillé dès le début des années 1990 à rapprocher leur ingénierie territoriale pour construire le Sillon alpin comme la communauté de problèmes et d'enjeux qu'il est de fait (gestion foncière, offre de transport, formes urbaines) ;
- des Agglomérations (Grenoble, Chambéry, Annecy), dernières venues, dont les pilotes politiques sont le plus souvent déjà pris dans la première stratégie, celle des Villes-centres, mais dont les ingénieries et les compétences s'inscrivent dans la planification urbaine élargie avec sa carte des SCOT.

A la logique de réseau des deux premiers acteurs (le réseau des Villes-centres et la Région) s'oppose la logique de territoires des deux dernières catégories (Départements et Agglomérations) : dilemme classique dont on sait qu'il n'en est pas vraiment un, mais qui traduit tout de même la difficulté de la nécessité contemporaine à construire des systèmes d'action à la fois territorialisés et globalisés. A titre d'exemple, le chantier universitaire et de la recherche – celui dont la Métro a la charge parmi les 6 chantiers du projet de coopération du Sillon alpin, soit un par collectivité – doit avancer à la fois à travers les PRES (Pôle Régionaux d'Enseignement Supérieur et de la Recherche) que la loi a prévu, qui militent plutôt pour des politiques de sites, et les Clusters que la Région a lancé en Rhône-Alpes par son Schéma Régional d'Enseignement Supérieur et de la Recherche, qui visent, eux, des réseaux entre équipes et ressources. Rien d'incompatible a priori certes, mais une complexité organisationnelle qui, pour certains, se distingue mal de la complication organisée.

Ceci dit, l'avenir métropolitain de Grenoble n'est pas seulement dans sa capacité organisationnelle à combiner les ressources du territoires et celles du réseau, ce qui s'avère être, somme toute, le propre de toute métropole. Il est, de façon sans doute plus urgente, dans sa capacité politique à faire admettre à sa région urbaine, aussi élargie soit-elle, des fonctions de centralité qui seront d'autant plus originales qu'elles n'ont jamais été spontanées du fait du destin longtemps médiocre de la ville. Grenoble n'est pas, et ne sera sans doute jamais, une grande ville culturelle, une forte place de services, une concentration généraliste d'activités productives : c'est donc à la croisée de ces fonctions, même incomplètes, qu'on doit essayer ici, astucieusement, de « faire métropole », à sa façon. En combinant les nouvelles technologies et l'alpinité, la recherche et l'accueil récréatif dans un cadre exceptionnel, les références anciennes à la démocratie urbaine et les références récentes à l'urbain durable, on peut faire émerger ici un sentier de métropolitisme. A condition toutefois de ne pas contraindre le centre à sa modestie historique, au nom du redoutable équilibre des territoires de la région urbaine.

Avec en tout et pour tout 240 k€ de soutien à l'ingénierie du projet pour tout Rhône-Alpes (un tiers pour le réseau des Villes-centres, un tiers pour la RUL et un tiers pour le groupement du Sillon alpin), l'ex-DATAR aura, avec son appel à projet, réussi finalement une étonnante mise en mouvement des acteurs territoriaux à ambition métropolitaine. L'horizon métropolitain grenoblois reste un chantier plus qu'une

évidence, toutefois le rôle moteur qu'y joue Grenoble et la convergence qu'elle y trouve avec son propre projet d'Agglomération vont crescendo.

Cependant, après le CIIACT du 6 mars 2006 définissant les règles d'élaboration des nouveaux Contrats de Projets Etat-Région pour la période 2007-2013, chacun sait désormais qu'il n'y aura pas spécifiquement de contrat de coopération métropolitaine et qu'il faudra en inscrire les ambitions dans le cadre thématique ouvert par le volet territorial. L'exercice change singulièrement de sens. Le *mano a mano* Etat / Région va reprendre : que restera-t-il au final des patientes constructions multi-échelles de la quête métropolitaine grenobloise ? L'épisode datarien aura eu cependant une vertu essentielle : celle de confirmer que l'Etat n'a plus les moyens (ou ne se les donne plus, ce qui revient au même) de porter une politique métropolitaine, et qu'il revient donc aux territoires eux-mêmes, Villes, Agglomérations, régions urbaines, et bien souvent Départements, ainsi qu'à leurs acteurs, en particulier les universités et les grands Etablissements Publics Scientifiques et Techniques (EPST), de s'en saisir. Les grandes villes savaient le faire, en comptant avant tout sur elles-mêmes ; les autres, comme Grenoble, endosse ce nouveau rôle, à travers une savante stratégie d'interterritorialité qui souligne à quel point, à l'instar du phénomène spatial, la métropolisation comme phénomène politique est elle-aussi une dynamique de diffusion en même temps que d'intégration.