

Contribution des projets innovants du pôle i-Trans à l'innovation logistique

Encadrement

Faïz GALLOUJ : professeur en économie à Lille 1
Corinne BLANQUART: INRETS - SPLOTT

Doctorant 2^{ème} année

Présentation AFITL - 16/09/09

Plan

- I. Contexte
- II. Politique des pôles de compétitivité
- III. Le pôle I-Trans
- IV. Cadre théorique
- V. Méthode de travail
- VI. Résultats attendus

Politique des pôles de compétitivité

- Sommet de Lisbonne : Mars 2000
- Labellisation de 67 pôles en juillet 2005 par le CIADT puis 5 autres en juillet 2007
- 1,5 Milliards € pour la période 2005 – 2008
- 2^{ème} phase de soutien aux pôles : 2009 – 2011
1,5 Milliards €

Politique des pôles de compétitivité

Définition :

« Un pôle de compétitivité se définit comme la combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche; œuvrant autour d'un même marché, d'un même domaine technologique ou d'une même filière; engagés dans une démarche partenaire destinée à créer des synergies autour de projets communs au caractère innovant, et qui disposent de la masse critique nécessaire pour atteindre une visibilité internationale »



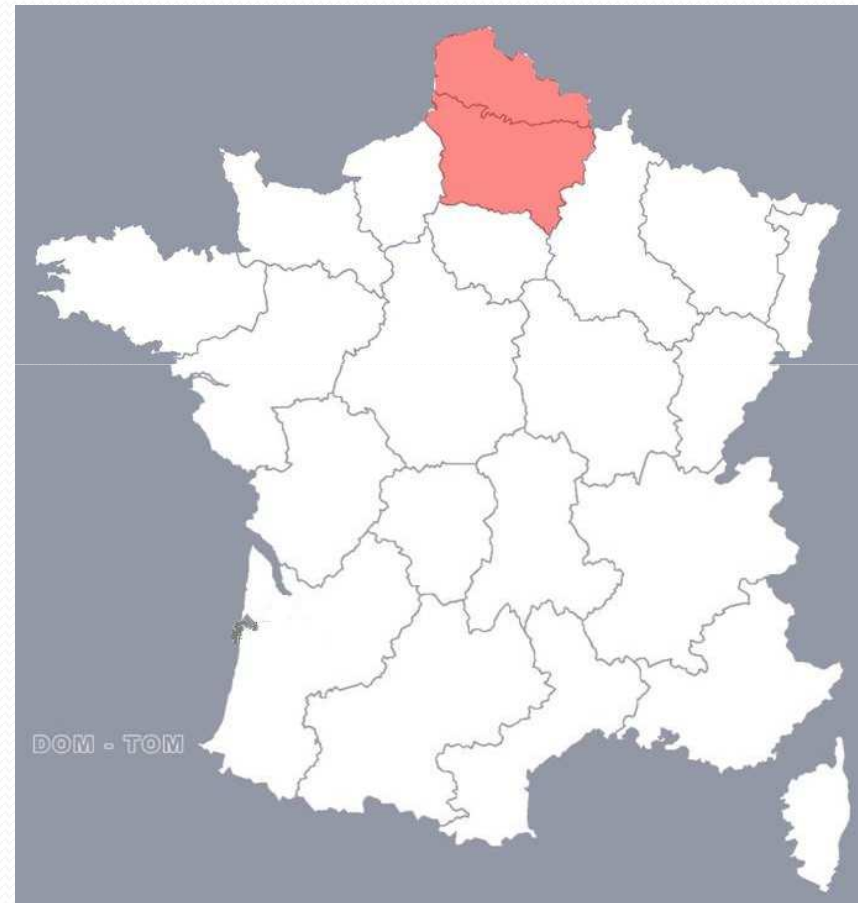
- *« espace géographique donné, »*
- *« démarche partenaire destinée à créer des synergies »*
- *« projets...au caractère innovant »*

Pôle de compétitivité I-Trans

- Pôle de compétitivité à vocation mondiale

7 comités de programme:

- CP1 : Formation et Expertise
- CP2: Recherche
- CP 3: Interopérabilité ferroviaire
- CP4: Sécurité acoustique des équipements embarqués
- CP5: Intermodalité Fret
- CP6: Intermodalité voyageur
- CP7: Système de transport urbain

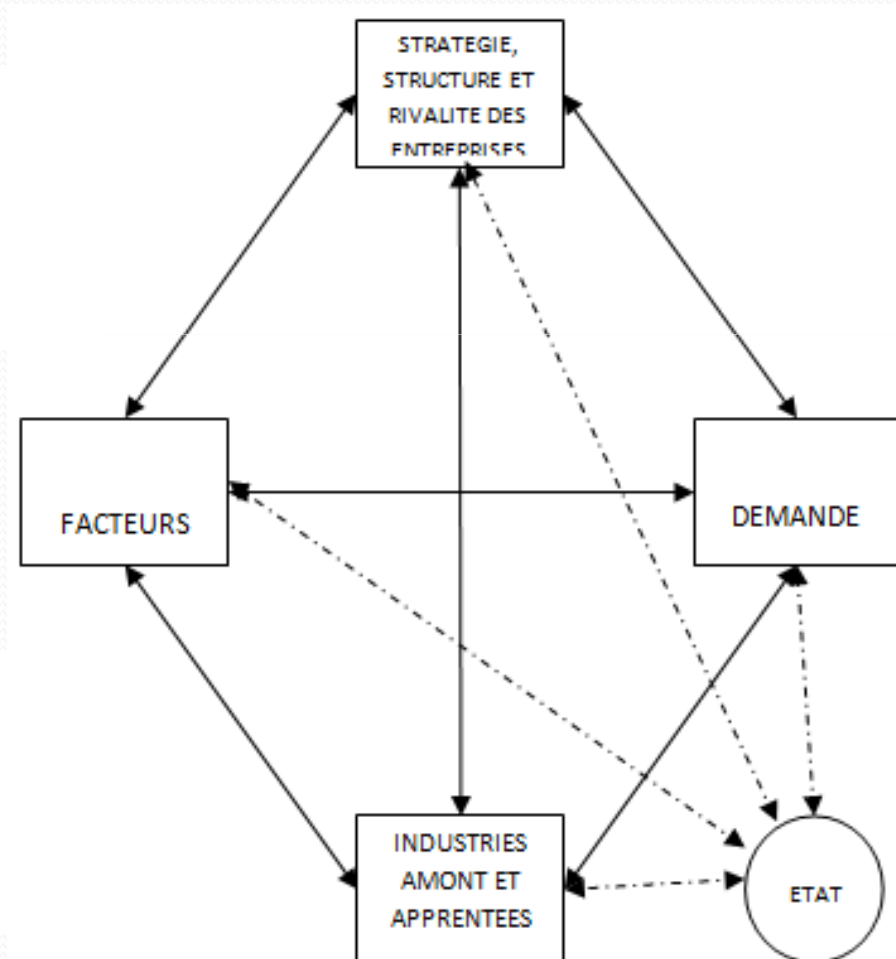


Questionnement

- Un succès relatif des expériences précédentes de clusters (SPL, technopôles...)
- Une politique des pôles de compétitivité contestée
Une évaluation mitigée des pôles qui incite à la mise en place de contrats de performance

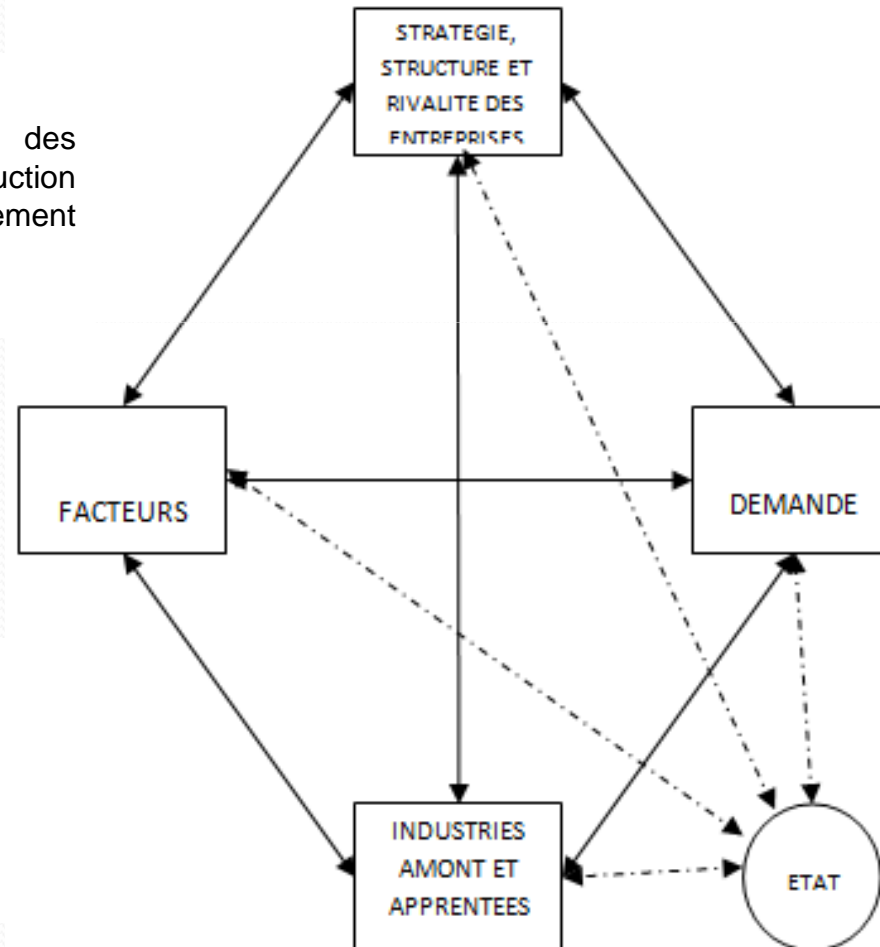
Quelle contribution du pôle i-Trans à l'innovation et au développement territorial ?

Controverse théorique « Diamant de Porter »

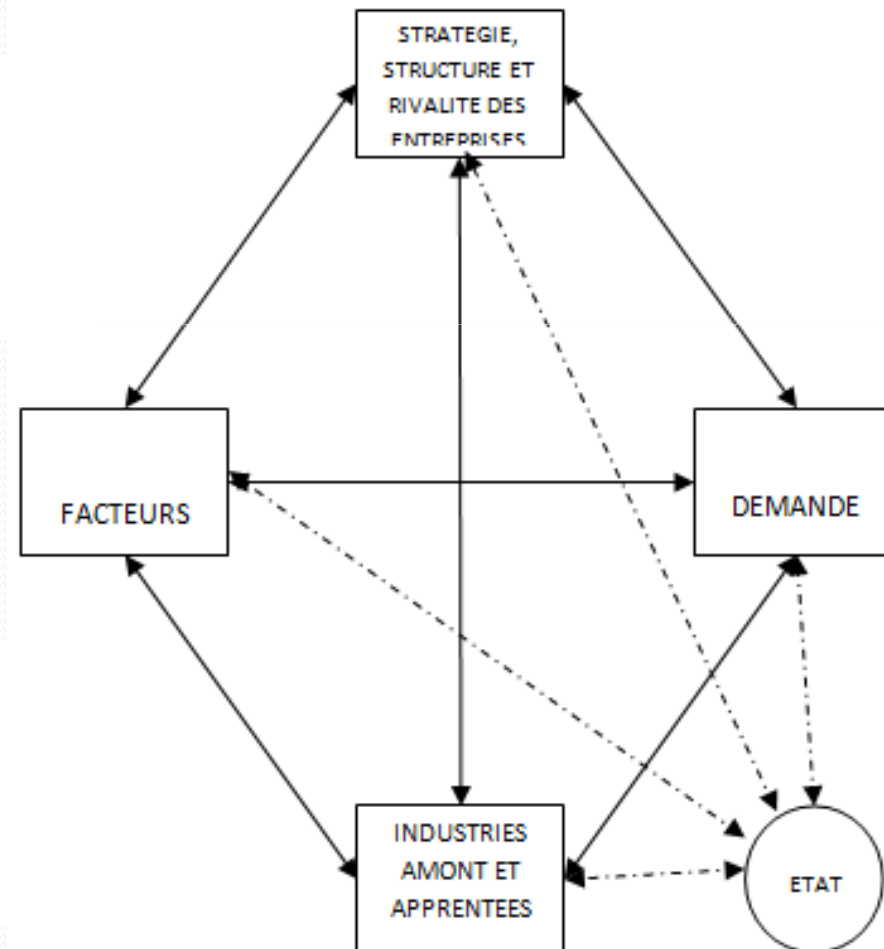


Controverse théorique « Diamant de Porter »

Facteur: Importance des facteurs de production créés. Appelés également facteurs spécifiques.

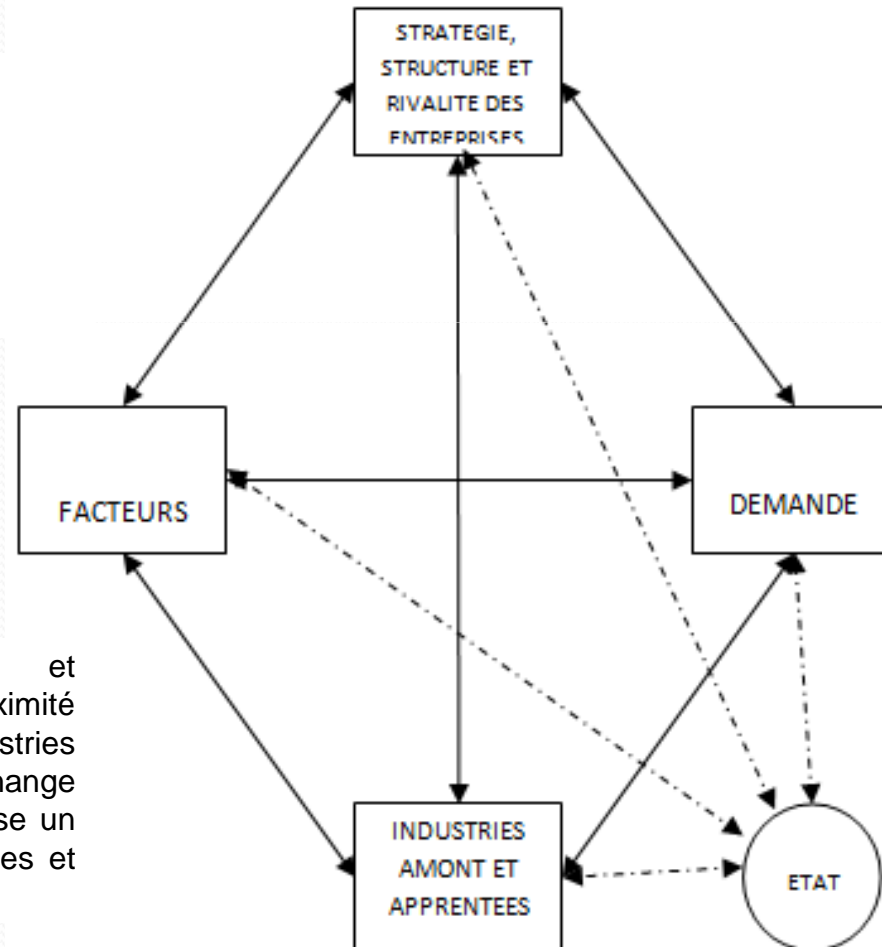


Controverse théorique « Diamant de Porter »



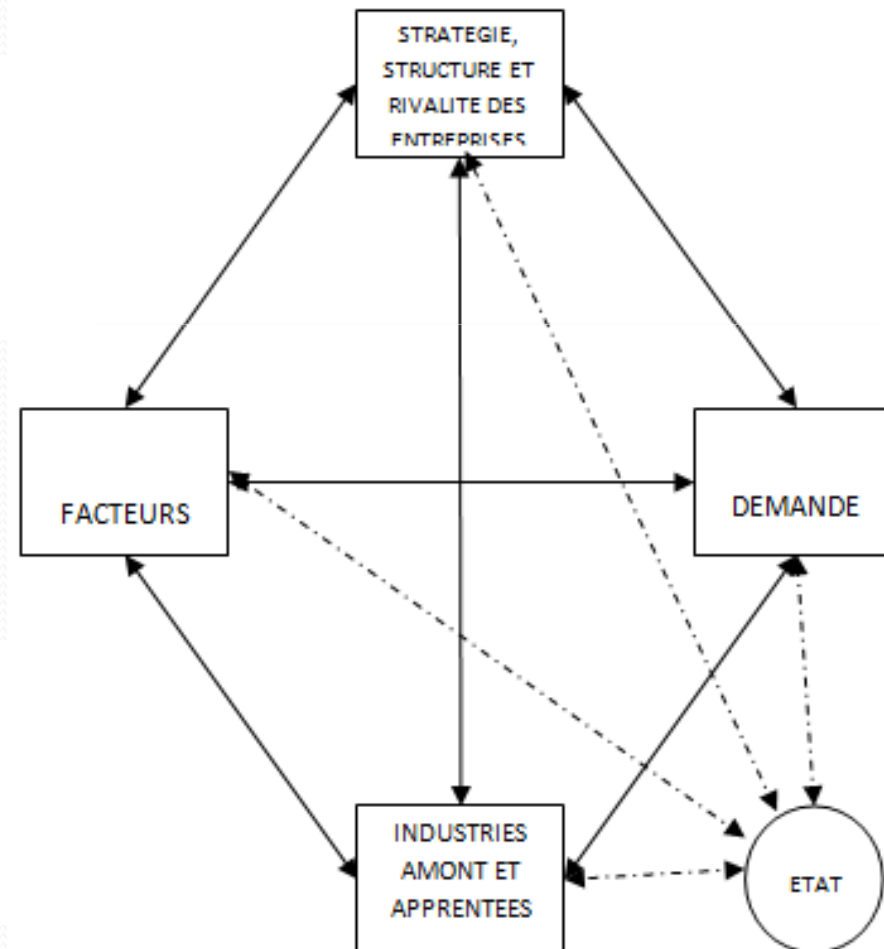
Demande: « la demande module le rythme et la qualité des progrès et des innovations accomplis par les entreprises d'un pays »

Controverse théorique « Diamant de Porter »



Industries amont et apparentées: La proximité spatiale des industries facilite l'échange d'information et favorise un échange continu d'idées et d'innovations.

Controverse théorique « Diamant de Porter »



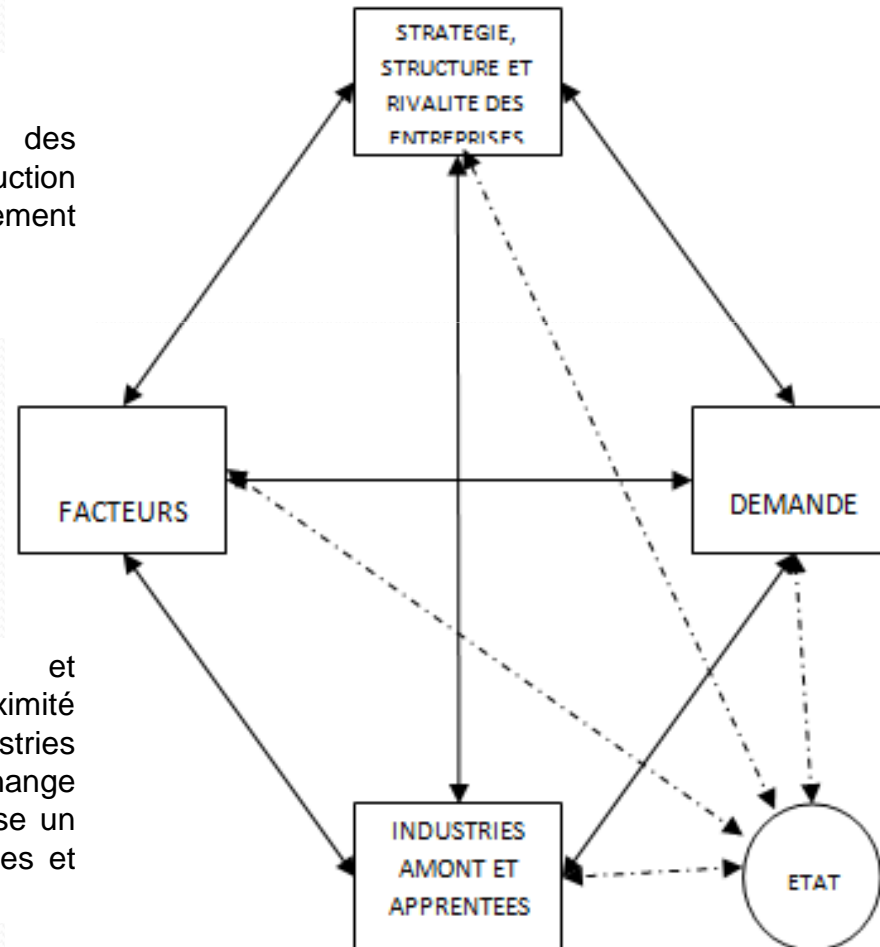
Stratégie structure et rivalité des entreprise: elles influencent l'intérêt des firmes à innover.

Controverse théorique

« Diamant de Porter »

Facteur: Importance des facteurs de production créés. Appelés également facteurs spécifiques.

Industries amont et apparentées: La proximité spatiale des industries facilite l'échange d'information et favorise un échange continu d'idées et d'innovations.



Stratégie structure et rivalité des entreprise: elles influencent l'intérêt des firmes à innover.

Demande: « la demande module le rythme et la qualité des progrès et des innovations accomplis par les entreprises d'un pays »

Limites de l'approche de Porter

- La première concerne la représentation du territoire dans le modèle Porter
 - Il se limite à la proximité spatiale.
 - Délimitation de l'espace pertinent qui reste vague
 - ➔ Courant proximiste
- Représentation de l'innovation
 - Interaction entre les déterminants de l'avantage concurrentiel
 - ➔ Courant évolutionniste

Les proximités

- Différentes catégories d'espace
 - Espace physique et espace des relations (Perroux, 1961)
- Le groupe dynamique de proximité décline cette distinction en analysant les formes de proximité entre les acteurs dans les dynamiques économiques
 - La proximité géographique
 - La proximité organisée

La problématique

- Les proximités entre les acteurs du pôle i-Trans soutiennent-elles la dynamique d'innovation ? Ces proximités profitent-elles au territoire ?
- Hypothèse
La proximité géographique n'est pas suffisante pour expliquer l'émergence d'une dynamique d'innovation et d'une dynamique territoriale.

L'analyse du territoire

- Le territoire est un construit, résultat des stratégies d'acteurs
 - Proximité géographique
 - Proximité organisée
- L'innovation est source de dynamiques territoriales si elle fait évoluer les interrelations entre les acteurs

L'analyse de l'innovation

- Une approche évolutionniste de l'innovation
 - Interactions
 - Un processus d'apprentissage
 - Un contexte de résolution de problèmes
- L'innovation articule et fait évoluer des connaissances, des savoirs, des compétences, des savoir-faire... Dans le but de création de valeur.

Méthode

- Analyse des projets innovants du pôle i-trans sur le thème de la logistique
- Analyse des connaissances, compétences, savoir-faire... des acteurs impliqués dans les projets : l'apport des partenaires au projet
- Une approche en dynamique
- Mettre à jour les proximités :
 - Géographique: localisation des acteurs du projet
 - Organisée:
 - Quelle organisation des relations entre les acteurs: la « gouvernance » des projets
 - Quelles valeurs communes entre les acteurs ?
- Quelle évolution des interrelations productives ? (nouveaux acteurs, nouvelle organisation...)

Résultats attendus

- Eclairer le processus d'innovation derrière chacun des projets
- Lui associer des formes de proximité particulières
- Montrer les effets en termes d'évolution des relations entre les acteurs sur le territoire

L'exemple de Detrace (1)

- Objectif du projet
 - Développer un cahier des charges d'un démonstrateur de traçabilité ferroviaire
- Les acteurs du projet
 - Un coordinateur
 - Transport Terrestre Promotion, structure associative
 - Un commanditaire public
 - Un projet PREDIT (ANR) financé en partie par l'ADEME
 - Différents niveaux de partenaires
 - Des partenaires principaux de statut public (SNCF, CRITT, INRETS, PAD)
 - Des partenaires secondaires de statuts divers
 - Privé (EDIFRET, ARCELOR, EURADIT)
 - Public (Université)
 - Syndicats ou organisations professionnelles (FIF, UNICEM)

L'exemple de Detrace (2)

- Les connaissances et compétences précises pour chacun des acteurs
 - Mise à disposition d'informations commerciales (ex: EDIFRET, SNCF)
 - Retour d'expériences (ex: CRITT)
 - Identification des besoins (ARCELOR, UNICEM)
 - Evaluation socio-économique (INRETS)
 - Analyse fonctionnelle (LAMIH)
 - Réalisation de l'interface informatique (LAMIH)
- L'évolution des connaissances et compétences de chacun des acteurs est à considérer

L'exemple de Detrace (3)

- Des proximités géographiques diverses
- Quelle proximité organisée ?
 - Une convention de partenariat entre l'ADEME (financeur) et les partenaires principaux
 - Des conventions spécifiques avec les partenaires secondaires
 - Des engagements de confidentialité à préciser
 - Des accords de sous-traitance pour certaines tâches
 - L'évaluation socio-économique du projet
- Quel partage de valeurs ?
 - Une historicité des liens dans le cadre du pôle de compétitivité
- A venir : l'analyse des nouvelles relations productives : (ex entre les PAD et les intermédiaires de transport, les logisticiens, les PF...)

The background is a solid blue gradient. At the top, there are several wavy, overlapping lines in various shades of blue and cyan, creating a sense of movement and depth.

Merci de votre attention