

*QUELLE EVALUATION D'UN OUTIL D'AIDE A
L'INNOVATION TERRITORIALISE ?*

Le cas du pôle de compétitivité
i- TRANS



Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- **Les pôles de compétitivité (2005)**
 - Origine du dispositif : maintien de l'activité de bassins (clusters ?) de spécialisation ; frein aux délocalisations ; ancrage territorial
 - Principe conducteur : développer l'activité par l'innovation collaborative en prenant appui sur les compétences et savoir faire locaux : R&D industrielle, recherche académique, filières de formation,
 - Valeur ajoutée du dispositif : labellisation des projets candidats (structurants, de recherche, d'innovation, de formation) et accompagnement via financement public (ANR, FUI, FEDER,...)

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- **Le pôle i-Trans** : vocation à couvrir l'ensemble des transports terrestres : production de biens de transport (hard) et de systèmes de mobilité (soft, organisationnel), fret et voyageurs, dominante ferroviaire (pôle unique en France sur cette filière)
- Territoire : NPdC + Picardie
- Enjeux sectoriels : automobile (40 000), ferroviaire (10 000), opérateurs de transport (fret et voyageurs : 40 à 50 000)
- Ressources académiques : construites dans la durée (GRRT, UTC, Ecoles d'ingénieurs); longue tradition de travail collaboratif avec les entreprises
- Appui institutionnel : Association TTP (1991, entre lobby et cluster ferroviaire)

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- **Bilan (2005-2014)** : +200 projets labellisés dont 130 financés et 60 « achevés », pour un engagement global de l'ordre de 1Md€
- Equipe permanente : 13 collaborateurs (pôle + plates formes)
- Création de 3 plates formes d'innovation dédiées
- 13 projets structurants, dont l'IRT Railenium (2012/13 PIA), directement issu du pôle, en plein développement sous forme d'une FRS : 45 collaborateurs, dont 25 « scientifiques » et...quelques incidents de frontière entre IRT et pôle !
- FDRS 3.0. (2014-2018) : 5 CAP sectoriels : comodalité fret et voyageurs, infras ferroviaires, équipements automobile, matériel roulant ferroviaire + CAP FOR et CAP PA

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- **Bases de données disponibles** à ce jour pour engager l'évaluation quanti- et qualitative du pôle (uniquement sur les dossiers « achevés ») :
 - Succès technologique : oui/non
 - Hommes-années impliqués (ingénieurs et chercheurs)
 - Nouveau (x) produit (s)/procédé (s)
 - Emplois créés/maintenus en R&D après la fin du projet
 - Brevets, publications scientifiques
 - Nombre d'entreprises créées
 - Collaboration entreprises-laboratoires
 - Données financières du projet

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- **Quelles logiques en présence ?** logiques multiples en termes d'objectifs de politiques publiques à concilier : politiques de filières industrielles, d'offres de services de mobilité dans une optique de durabilité, de développement et d'aménagement régional, de développement des formations et R&D (ind. et acad.)
- Logiques se déclinant à plusieurs échelles territoriales (UE, Etat, Région, métropoles) et structurelles : micro, méso, macro
- Choix de méthodes (type multi-critères) et d'indicateurs permettant de rendre compte au mieux des résultats obtenus, au regard des attentes

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- **Quelles taxinomies pertinentes pour analyser les projets ?**
- Classement par AAP (i.e. domaine de spécialisation), type de portage (PME, ETI, GE, académique, autorité organisatrice), type de consortium, mode et partage du financement, localisation dans l'espace NPdC-Picardie, etc. ?
- Distinguer selon le succès/l'échec
- 1) Projets non aboutis : taux d'échec et recherche des causes
- 2) Pour les projets « aboutis », quels indicateurs d'impact ? débouché marchand, emploi maintenu/renforcé, requalifié, gains de productivité (évaluation et répartition dans la chaîne de valeur), consolidation d'un savoir-faire, d'une avance technologique décisive, maintien d'un positionnement sur les marchés export, renforcement du potentiel R&D (labos et industriel), gains sociaux (qualité d'offres de service nouvelles) et sociétaux (aménagement, environnement), etc. ?

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

- Pistes pour une problématisation des approches :
 - Ne pas exclure l'effet d'aubaine (projet en latence)
 - Mesurer (relativiser) le rôle propre du dispositif dans les résultats obtenus, notamment son apport à la dynamique d'innovation des entreprises/filières/territoires et rechercher l'importance l'effet « combinaison de connaissances » dans l'explication de la réussite d'un ou d'une catégorie de projets
 - L'innovation « technologique », ultra majoritaire dans le cas d'i-Trans, n'a-t-elle pas engendré des modifications (innovations) organisationnelles, sociales ?
 - Quid du rôle de la « proximité » dans les facteurs à prendre en compte et de quelle proximité parle-t-on ?
 - Quid des progrès (ou blocages persistants) observés dans le travail collaboratif entre labos et entreprises ?
 - Quid de l'effet d'entraînement des GE sur les PME/ETI ? Quelle fréquence des PME leaders de projets ? Rôle des partenaires intermédiaires (cabinets conseil, experts) ?
 - Au delà du « core business », i.e. le montage, et l'accompagnement de projets d'innovation, le pôle a-t-il joué un rôle d'animation scientifique et technologique du (des)milieu(x) : sous quelles formes, avec quels succès/difficultés ?

Le pôle i-Trans : quelle évaluation ?

Conclusion :

« En résumé, on peut affirmer que l'élaboration de véritables tableaux de bord de suivi des clusters est à son commencement »

(Sylvie Chalaye et Nadine Massard « *Les clusters : diversité des pratiques et mesures de performance* » in REI, n° 128, 4° trim. 2009, pp 153-176)