

**PENSER L'INNOVATION
DANS LA MOBILITÉ À
PARTIR DE L'ÉTUDE DE
L'USAGE : LE LABORATOIRE
DES MOBILITÉS
VÉOLIA-TRANSDEV**

► Hugues DELEU et Sandrine DE BORAS

► SÉANCE DU 25 MAI 2011

L'INSTITUT CDC POUR LA RECHERCHE PARTENAIRE DU CLUB p.3

PENSER L'INNOVATION À PARTIR DE L'ÉTUDE DE L'USAGE p.3

- L'innovation technique n'est plus suffisante p.3
- Un dispositif de recherche innovant pour penser l'innovation p.4
- Le programme création d'un produit innovant p.4
- Un exemple de solutions inventées pour répondre à l'enjeu de mobilité en zones peu denses p.5

ECHANGES ENTRE LES MEMBRES DU CLUB p.5

- Appréhender les usages avec quels acteurs ? p.5
- Penser les nouvelles solutions de mobilité nécessite de répondre à plusieurs enjeux renouvelés : l'exemple du covoiturage p.6
- La mobilité ce n'est pas le déplacement p.6
- Le droit à la mobilité n'est pas une fin en soi : pensons mobilité choisie p.7
- Il y a urgence à ne plus penser la mobilité comme la variable d'ajustement de l'aménagement du territoire p.7
- Un nouveau modèle à construire pour dépasser les limites de l'offre de transports publics p.7
- La délégation de service public est-elle toujours la réponse adaptée ? p.8
- Peut-on articuler solutions locales et réglementation ? p.9
- Le partage d'informations comme source de l'innovation p.9
- Quelles formes d'organisation pour penser l'innovation ? Quelles innovations ? p.9

► PARTICIPANTS À LA SÉANCE

Isabelle Boisseau (observatoire régional des métiers, région PACA) • Jean-Yves Boulin (Atemis) • Marie-Alexandra Coste (direction du développement durable, groupe CDC) • Sandrine Deboras (Véolia-Transdev Lab) • Hugues Deleu (Véolia-Transdev Lab) • Romain Demissy (doctorant-Ladyss) • Christian Du Tertre (Atemis-Ladyss) • Gérald Gaglio • Fabrice Geffroy (CCIP des Hauts-de-Seine) • Marie Hellouin (journaliste, membre du groupe développement durable de la Fondation Concorde) • François Hubault (Atemis) • Jean-Louis Jourdan (SNCF) • Thomas Lamarche (Ladyss) • Isabelle Laudier (Institut CDC pour la recherche) • Jacques Lauriol (Rouen Business School) • Jean-Christophe Lipovac (CERDD) • Pierre-Yves Lochet (EDF) • Stanislas Nosperger (EDF) • Julie Rieg (Chronos) • Charlotte Tardieu (EIVP) • Aurélie Terlier (CCIP des Hauts-de-Seine) • Mehdi Tritar (doctorant-Ladyss) • Patrice Vuidel (Atemis).

L'INSTITUT CDC POUR LA RECHERCHE PARTENAIRE DU CLUB

Isabelle LAUDIER, responsable scientifique de l'Institut CDC pour la recherche :
"Merci pour votre accueil. Quelques mots pour vous dire que l'Institut CDC pour la Recherche soutient la recherche académique, notamment dans les champs de l'anticipation, la recherche de nouveaux modèles économiques liés à la valorisation des usages. Nous sommes attentifs aux nouvelles pratiques locales, la CDC étant un acteur des territoires. C'est pourquoi nous avons souhaité formaliser un partenariat avec le Club économie de la fonctionnalité et développement durable. Une des formes de contribution est la mise en partage de problématiques portées au sein du groupe CDC, comme aujourd'hui avec l'exposé du laboratoire des mobilités Veolia-Transdev."

PENSER L'INNOVATION À PARTIR DE L'ÉTUDE DE L'USAGE

L'INNOVATION TECHNIQUE N'EST PLUS SUFFISANTE

La Direction de l'Innovation et du Développement Durable supporte et anime l'innovation du Groupe Veolia Transdev. Elle a en charge la capitalisation et la valorisation des innovations développées dans les territoires d'action du Groupe. Elle explore, propose et expérimente de nouvelles pistes de recherche pour l'innovation. Elle accompagne des projets de pilotes susceptibles d'être adaptés à différents contextes, territoires et marchés.

Le Mobility Lab est un dispositif mis en place par la Direction de l'Innovation et du Développement Durable pour dynamiser les phases amont de son processus d'innovation. Il est résolument ouvert sur un environnement plus large que celui des transports pour intégrer les attentes et évolutions de comportement et d'usage des mobilités en rapport avec l'urbanisme, la sociologie, l'économie et les développements technologiques.

Une équipe de cinq personnes forme le Mobility Lab. Ils étudient, conçoivent et développent des services de mobilité partagée, adaptés aux territoires. Ces travaux sont réalisés à travers des partenariats académiques et en collaboration avec des équipes fonctionnelles et opérationnelles des pays où opère le Groupe.

A titre d'exemple, en 2010, le Mobility Lab a signé une convention de partenariat avec l'Université de Lille I pour une étude intitulée « Une typologie des territoires pour anticiper les besoins en transports » et a développé une offre de mobilité innovante pour des zones peu denses. Parallèlement, le Mobility Lab s'appuie sur un Think Tank pluridisciplinaire pour mener une étude prospective sur la mobilité désirable en milieu urbain.

De manière générale, le travail du Mobility Lab s'inscrit dans une démarche socialement et économiquement responsable.

Jusqu'à aujourd'hui, la recherche d'innovations était très liée aux aspects technologiques : nouveaux véhicules, nouveaux équipements dans les véhicules, billettique – toujours sous l'angle technologique.

Or, des innovations apparaissent dans le champ de la mobilité, mais qui ne sont pas le fait d'opérateurs de transport. On a ainsi vu le jour Vélo'V, Vélib', Autolib', le covoiturage, l'autopartage.

Par ailleurs, le développement des technologies numériques a conduit à des innovations relevant de la dimension informationnelle : affichage du temps d'attente, organisation de sa mobilité etc qui n'attendent pas forcément les opérateurs pour se déployer.

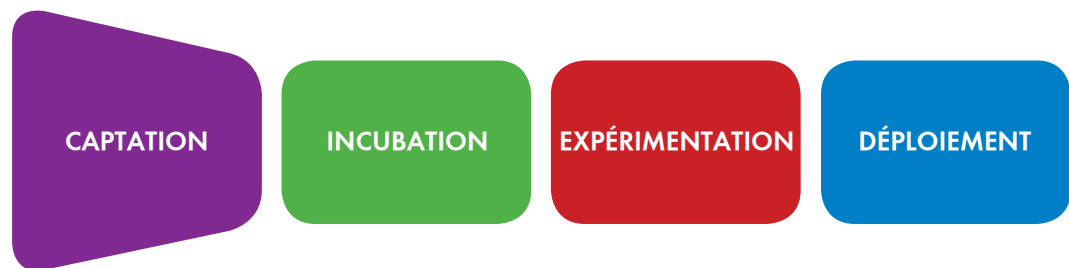
Des marques qui là encore n'ont rien à voir avec ce domaine d'activité, « réenchangent » la mobilité, telles Nike, Apple, même des acteurs institutionnels : le ministère de la santé va dans le même sens à travers sa campagne « Mangez Bougez ».

Dernier point : on pressent l'arrivée de nouveaux entrants : Google, présent dans le domaine de l'information, investit dans le développement de services de mobilité (autocars, Google earth, Google map) ; Ikéa réaménage des points d'arrêts de bus, des rames de tramway et propose des services de transport à la sortie de ses magasins (vélo, ferry).

Tout ceci a incité Veolia - Transdev à se remettre en cause et à percevoir le danger qu'il y avait à ne pas s'intéresser aux nouveaux usages, comportements, attentes, aux nouveaux acteurs et aux évolutions de modèles économiques. Derrière tout ceci, une question : quel est son rôle en tant qu'acteur de mobilité dans ce paysage en évolution ?

Suite à cette réflexion a été créé le Mobility Lab.

UN DISPOSITIF DE RECHERCHE INNOVANT POUR PENSER L'INNOVATION



L'innovation est un processus qui peut se décomposer en 4 phases : la captation des idées, l'incubation de nouveaux concepts de services, l'expérimentation et le déploiement commercial.

Le Mobility Lab travaille principalement sur les 2 premières phases de ce processus en développant l'open innovation et s'appuyant sur les méthodes de design thinking qui privilégient l'usage et l'utilisateur.

Il a un rôle d'éclaireur, d'observateur : il est sur l'avant-garde, la prospective.

Le Mobility Lab prend en charge trois missions :

1. Découvrir et mettre en œuvre des nouveaux services
2. Développer le réflexe Innovation au sein du Groupe
3. Faire connaître l'innovation du Groupe Veolia Transdev et nouer des partenariats

Le Mobility Lab travaille en articulation avec des cabinets conseils, des écoles, des laboratoires de recherche dont Centrale Paris, l'ESSEC, le Strate Collège of designers, le Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon, Tendances & Insights Ipsos, Chronos, la FING, CDC Numérique et Territoires.

Ipsos a identifié 13 grandes tendances de société qui ont un impact sur l'avenir de la mobilité, liées aux évolutions démographiques, sociologiques et aux contraintes économiques. Le Mobility Lab a lancé des travaux sur certaines d'entre elles (bien-être, vieillissement de la population).

Un des axes sur lesquels travaille le Mobility Lab, est la mobilité partagée. Les entrées sont l'accessibilité temporelle et spatiale. Sur ce sujet, deux projets, entre autres, ont été menés.

LE PROGRAMME CRÉATION D'UN PRODUIT INNOVANT

Le Mobility Lab participe depuis deux ans au dispositif de Création d'un Produit Innovant (CPI) : des étudiants issus de trois écoles associées ayant des champs de compétences complémentaires (Centrale Paris, ESSEC, Strate College of designers) travaillent sur l'exploration et l'élaboration d'un produit innovant sur une thématique donnée, pour une entreprise.

Dans le champ de la mobilité partagée et du transport à la demande, trois concepts ont été imaginés en 2009-2010 :

- le bus partage qui vise à la mise en relation de voyageurs effectuant un même trajet. Cela permet, par exemple, de coupler une demande d'accompagnement d'un côté (personne âgée qui va faire ses courses) à une proposition d'accompagnement de la part d'un autre voyageur. Ce dernier peut avoir en contrepartie son trajet pris en charge ;
- le cyclobus. Un bus équipé permet d'attacher sur l'extérieur les vélos des passagers ;
- auto campus. Un système qui mixe l'accès à l'autopartage et les mises en relation des voyageurs au sein de la communauté étudiante (covoiturage)

UN EXEMPLE DE SOLUTIONS INVENTÉES POUR RÉPONDRE À L'ENJEU DE MOBILITÉ EN ZONES PEU DENSES

A l'occasion du renouvellement de la délégation de service public de la région d'Auxerre, le périmètre de transport urbain s'est étendu, passant de quatre villes constituant le cœur de l'agglomération à dix-neuf communes dont certaines faiblement peuplées (villages ruraux). S'est alors posée, pour Transdev Rapides de Bourgogne, la question d'imaginer des solutions de mobilité économiquement responsables et durables à proposer sur ces territoires.

Les points de départ de la réflexion ont été :

- le « car slugging », des voies réservées sur des autoroutes pour les covoitureurs aux États-Unis ;
- l'autostop participatif qui s'apparente à du covoiturage organisé avec participation financière des covoiturés et signature d'une charte de bonne conduite, développé dans quelques petites villes en France ;
- le système Voiture à Partager (VAP) en Belgique. Des personnes sont d'accord pour partager leur voiture, des bornes étant installées sur le territoire comme des points d'autostop, une plaquette identifiant la personne et sa destination.

En définitive, la solution élaborée est un mix de trois solutions : du covoiturage organisé via internet et le téléphone, enrichi de covoiturage spontané (je vais à une borne qui pourrait être située par exemple à proximité des arrêts scolaires). Enfin, s'il n'y a pas de réponse qui corresponde à la demande, une solution de secours via l'activation d'un service de transport de type ligne régulière ou transport à la demande.

La solution imaginée prévoit également un système d'incitations qui relèvent d'un échange de valeur ; éventuellement, de la possibilité d'accéder à des places de parking marquées.

Les participants doivent s'inscrire en adhérant auprès du réseau de transport et en signant une Charte.

Le dispositif est animé : création et animation d'une communauté, conception et distribution d'un kit de covoiturage (ardoise, macaron à mettre sur le véhicule, gilet de sécurité, le tout dans une mallette). Bien entendu tout ceci requiert une collaboration des collectivités locales.

Cette offre a été proposée deux fois, à l'occasion d'appels d'offres. Elle n'a pas encore été mise en place.

ECHANGES ENTRE LES MEMBRES DU CLUB

APPRÉHENDER LES USAGES AVEC QUELS ACTEURS ?

Gérald GAGLIO : les usagers, les chauffeurs de bus sont-ils mobilisés dans les phases d'incubation, d'expérimentation ? Comment appréhender l'usage afin d'appréhender également les déviations, appropriations inattendues par rapport à la solution imaginée ?

Hugues DELEU : il n'y a pas de participation des usagers dans le processus de développement du produit. Cette phase se mène avec les partenaires du laboratoire. Les chauffeurs de bus sont également sollicités car ce sont eux qui sont au contact de la clientèle. Le travail du laboratoire se situe sur les besoins, la façon dont l'habitant va pouvoir s'approprier le service. Le retour se fera en phase d'expérimentation : le retour d'expérience peut entraîner une évolution dans la proposition de service.

Julie RIEG : il est très difficile d'anticiper les usages détournés. En amont on peut, à travers des scénarios d'usage, faire des propositions sur les différents usages possibles.

PENSER LES NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ NÉCESSITE DE RÉPONDRE À PLUSIEURS ENJEUX RENOUVELÉS : L'EXEMPLE DU COVOITURAGE

Jean-Louis JOURDAN : à la SNCF, nous avons étudié les conditions de développement du covoiturage. Nous sommes arrivés à la nécessité de répondre à quatre enjeux, aucun d'entre eux n'ayant de réponse simple :

- Permettre une connaissance de l'offre de covoiturage et gérer les affinités. Le Web et les réseaux sociaux peuvent servir de support ;
- Diffuser une information amont circonstanciée. Par exemple, recevoir alors que je suis dans le train, l'information sur le fait qu'il y a à la gare où je descends trois covoitureurs potentiels ;
- Concevoir un modèle économique associé, c'est-à-dire répondre à la question : qui paye quoi à qui ? En France, on se questionne sur la gestion des transferts d'argent entre covoitureur et covoituré : comment le faire ? Aux Etats-Unis, Zipcar le gère ;
- Définir et proposer des facilités pour inciter au covoiturage. Réserver des voies, proposer des places de parking à tarif réduit. C'est en partie une réponse qui concerne les acteurs publics et les politiques publiques de mobilité.

Derrière ces enjeux, une question : comment rendre les gens producteurs de leur propre service ? Par exemple, dans le TGV, je suis pendant mon trajet dans un réseau communautaire potentiel à bord. On peut imaginer que les passagers puissent jouer en réseau, échanger de l'information, des services.

LA MOBILITÉ CE N'EST PAS LE DÉPLACEMENT

François HUBAULT : la mobilité relève du rapport d'un corps à l'espace. Si la mobilité est utilisée en dehors de cela, c'est juste une mobilité intellectuelle. Derrière, il y a la question de ce qu'on éprouve, un vécu. C'est là que cela devient compliqué ! Le déplacement est une migration où l'on cherche à réduire les distances et les délais, alors que la mobilité renvoie à la façon dont on habite ce déplacement. Habiter signifie penser la façon dont la mobilité crée du territoire à travers les services, activités associées.

Hugues DELEU : il est vrai que dans les réponses aujourd'hui construites, on pense la mobilité comme la possibilité de se déplacer et de combiner des déplacements. Derrière, il y a la notion d'accès à des lieux, des services. Cependant, si le premier objectif est d'accéder, les solutions présentées cherchent également à créer du lien : il y a un contenu dans le déplacement.

François HUBAULT : peut être le lien devient-il le premier objectif ?

Christian DU TERTRE : je distingue quatre champs pour penser la mobilité : le premier, ancien, est la question de l'intermodalité. La seconde forme du débat renvoie à ce qui se passe dans ces moments de transport. Autrement dit la densité servicielle du transport, ainsi que le contenu du temps de transport (du repos, du travail). Le troisième niveau est celui des inégalités d'accès. Par exemple, les embouteillages qui rendent inaccessibles à certaines personnes le centre ville. Le quatrième champ concerne les enjeux environnementaux : on recherche maintenant des modes de transport doux, voire des alternatives au déplacement.

LE DROIT À LA MOBILITÉ N'EST PAS UNE FIN EN SOI : PENSONS MOBILITÉ CHOISIE

Julie RIEG : la mobilité est vue comme un but en soi. Or, la mobilité va à l'encontre d'autres enjeux comme la santé, l'égalité hommes / femmes. Il y a une incohérence entre différents objectifs / enjeux. Il faut plutôt poser le débat autour des notions de « mobilité subie » et « mobilité choisie ». C'est par la question de l'accès qu'on peut construire la réponse, notamment via les services du quotidien à distance : achat, travail, administration. On peut parler de services de « démobilité ».

Patrice VUIDEL : oui, il faut penser l'accessibilité au-delà du déplacement : cela ouvre deux alternatives : je me déplace vers le prestataire ou le service vient à moi, notamment via le numérique.

Jean-Yves BOULIN : on en revient au fait qu'il y a une dimension « qualité » dans la notion de mobilité. On peut dire, par exemple, que la télévision a entraîné de la « démobilité » : avant on allait veiller avec les voisins, maintenant on veille devant sa télévision : c'est une désocialisation de fait.

IL Y A URGENCE À NE PLUS PENSER LA MOBILITÉ COMME LA VARIABLE D'AJUSTEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Jean-Louis JOURDAN : on peut penser que, malgré les aléas climatiques, énergétiques, la mobilité va augmenter. Les causes : l'éclatement familial, l'accès à l'emploi, le modèle d'urbanisme. Aujourd'hui, il n'y a pas de cohérence dans l'aménagement du territoire, le déplacement est une variable d'ajustement. Un exemple : quand un hôpital ferme, on demande ensuite au service de transport de faire un aller-retour dans la journée pour véhiculer les personnes des zones rurales. C'est ainsi qu'on développe des transports à la demande, des microbus à haut niveau de service. Mais on devrait se poser des questions à un niveau plus systémique sur l'accès aux services.

Que va-t-il se passer quand la crise énergétique va arriver ? Aujourd'hui, c'est le problème des embouteillages qui fait changer les choses. Et demain ? On assiste à un début d'affaissement du trafic aérien d'affaires, remplacé par de la visioconférence. Pourquoi n'arrive-t-on pas à développer aujourd'hui le télétravail quand on connaît la situation extrêmement tendue en Ile de France ?

De nouveaux schémas territoriaux de transport sont conçus : quelle mise en application ? C'est lors des travaux pratiques que cela devient difficile. Or, si on n'aborde pas la question de façon volontaire, elle nous « sautera à la figure ».

Fabrice GEFFROY : il y a effectivement un rôle déterminant des collectivités locales dans la gestion des mobilités mais aussi dans l'urbanisme et l'aménagement. Par exemple, SFR vient de s'installer à Saint-Denis. On note une saturation des lignes de transport d'un coup ! Autre exemple : Thalès s'implante dans les boucles de Seine, à proximité d'une future ligne de tramway. Or, en étudiant les lieux d'habitation des salariés, on s'aperçoit que seuls 3% des salariés de Thalès seront impactés par le tramway. Il y a une réflexion nécessaire à avoir sur le bassin de vie, en pensant autant aux résidents qu'aux salariés.

UN NOUVEAU MODÈLE À CONSTRUIRE POUR DÉPASSER LES LIMITES DE L'OFFRE DE TRANSPORTS PUBLICS

Pierre-Yves LOCHET : si l'on revient à la proposition de Transdev Rapides de Bourgogne, se pose une question : tout le monde peut monter dans un bus lorsque celui-ci passe. Le covoiturage, lui, est un modèle « privé » qui s'inscrit dans une logique de « club ». Quelle est l'implication du transporteur dans la mise en place du covoiturage ? Il fait de la médiation. Or cette activité risque de se densifier à travers les enjeux d'évaluation, d'animation, de régulation etc ...

Jean-Yves BOULIN : au delà, quel est le modèle économique d'une telle offre dans une zone rurale ? Avant, les commerçants passaient dans les villages et quand on allait à la ville, on faisait du covoiturage. C'était une forme de troc : on rendait de petits services contre le transport. Aujourd'hui, cela a disparu. Se pose d'autant plus la question des services qui sont intégrés dans le déplacement. Fait-on par exemple de l'autopartage de marchandises ?

Hugues DELEU : dans l'offre imaginée, il n'y a pas de services de livraison de marchandises, mais un accès garanti au déplacement. L'objectif est de recréer du lien social de telle manière que les gens s'engagent dans des pratiques relevant du troc (s'inscrire dans le dispositif de covoiturage par exemple). S'il y a un problème (pas d'offre pour une demande), une navette est mobilisée pour garantir le déplacement.

On vient à ces solutions parce qu'avec le seul transport public, on n'arrive pas à fournir un service de qualité suffisante. L'expérience des transports à la demande montre que ceux-ci sont souvent monopolisés par quelques personnes. On n'en fait pas la publicité !

Julie RIEG : il existe maintenant un système « colis voiturage » : je me propose d'acheminer un colis de quelqu'un, à l'occasion d'un déplacement que je réalise, contre rétribution financière.

Christian DU TERTRE : reste la question du modèle économique. Les logiques à l'œuvre sont souvent importées du monde industriel : spécialisation de la main-d'œuvre, chiffre d'affaires fondé sur des recettes issues du paiement des passagers ainsi que des politiques de transfert pris en charge par les collectivités locales pour rendre solvable une partie de la population.

Or, ce modèle semble, en partie, dépassé : le covoiturage n'est-il qu'un troc intermédié par les NTIC ? Or, pour que cela marche, il est nécessaire d'avoir une animation professionnelle de l'intermédiation, des communautés constituées des personnes concernées. Peut-être faut-il regarder du côté de l'émergence de nouvelles monnaies qui mettent en relation des ensembles d'acteurs, autrement que par l'échange marchand et les politiques de transfert fondées sur l'impôt ?

Une dimension à prendre en compte pour réfléchir à de nouveaux modèles économiques et de nouvelles façons de solvabiliser la demande : les effets utiles de ces nouvelles solutions de mobilité concernent un ensemble d'acteurs ; ils se diffusent en réseau bien au delà des bénéficiaires directs, selon les décalages temporels pris en compte.

LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC EST-ELLE TOUJOURS LA RÉPONSE ADAPTÉE ?

Marie HELLOUIN : dans cette nouvelle configuration, qui paye quoi ? Qui sont les compétiteurs ? N'y a-t-il pas de problème fiscal ?

Pierre-Yves LOCHET : quel est le modèle économique ? Est-on dans un modèle où le délégataire est intéressé au résultat sur le principe de ce que l'on a dans le champ de l'énergie. Si je réduis l'offre de transport en réussissant à l'ajuster, ai-je une rétribution ?

Hugues DELEU : on est dans une délégation de service public. Or, on passe de quatre à dix-neuf communes : la collectivité territoriale ne peut pas déployer le même niveau de service sur l'ensemble du territoire ; d'où la recherche de nouvelles réponses. A l'inverse de l'énergie, on ne nous demande pas de modération de la mobilité, mais sur le coût, oui !

Jean-Louis JOURDAN : ces questions sont très pertinentes. La délégation de service public est un modèle du passé. Demain, nous aurons d'un côté un ensemble de donneurs d'ordre plus ou moins représentatifs du territoire et de l'autre côté un ensemble d'offreurs spécialisés sur différentes offres. La relation ne sera plus de 1 à 1 mais de N à P. La logique donneur d'ordres / prestataire bride l'innovation : on devrait passer à une logique partenariale. De nouveaux opérateurs arrivent (mobivia, google). La réflexion est, à ce jour, trop courte sur le modèle de mobilité du futur.

Marie HELLOUIN : ne pourrait-on pas imaginer une réponse construite sous la forme d'une SCIC (société coopérative d'intérêt collectif), forme qui permet d'associer les collectivités, les habitants, des partenaires économiques dans une logique démocratique (1 homme égale 1 voix) ?

Thomas LAMARCHE : historiquement, l'offre correspond à un service de masse indifférencié. Aujourd'hui, on cherche un service adapté. Quelles conséquences cela a dans notre imaginaire ? On assiste à l'émergence de logiques de clubs, de communautés : un système coopératif ouvert mais pour des adhérents. En résulte une tension entre les logiques de l'économie solidaire et du tiers secteur qui proposent de nouveaux services, et un service public souvent réglementé, sectorisé. Quelles peuvent être les formes de rencontres permettant d'imaginer de nouvelles offres ? A terme, quelle production de normes : dispositifs soft (type charte), norme ISO ? Je pense qu'il y a un intérêt à regarder la façon dont se sont construits des compromis historiques.

PEUT-ON ARTICULER SOLUTIONS LOCALES ET RÉGLEMENTATION ?

Thomas LAMARCHE : comment boucle-t-on entre les initiatives locales, les micro-innovations et les raisonnements / règlements européens ? Cela nécessite de définir ce qui fait l'unité de l'objet, ce qui permet ensuite de définir les règles de concurrence / coopération. Comment définir le périmètre de la question qui permet de penser les formes de concurrence/coopération ? Comment trouver des interfaces entre des réglementations et des micro-innovations ?

Christian DU TERTRE : il n'y a pas de levier dans les régulations macroéconomiques qui soit favorable à nos propositions : ces régulations organisent la concurrence sur le transport. Dans la phase actuelle, ces régulations sont des freins aux évolutions. Les leviers relèvent des espaces territoriaux infranationaux qui permettent de trouver des formes alternatives de régulation.

Jean-Louis JOURDAN : la récente conférence européenne du management de la mobilité tenue à Toulouse a montré que la conception d'une mobilité territoriale viendra des échelons locaux, des initiatives locales démocratiques. Ce sont de petites choses innovantes qui obligent à changer de modèle économique. Beaucoup d'exemples européens montrent le foisonnement des initiatives locales : les solutions trouvées sont extrêmement contextualisées.

LE PARTAGE D'INFORMATIONS COMME SOURCE DE L'INNOVATION

Fabrice GEFROY : n'a-t-on pas intérêt, comme la fait la ville de Rennes, à ouvrir ses informations pour développer des nouveaux services à la mobilité ?

Jean-Louis JOURDAN : c'est inéluctable. Cependant cela pose le problème de la congruence de l'accès aux données avec les questions de concurrence : si les opérateurs sont en concurrence, ils n'ont aucun intérêt à rendre accessibles leur données gratuitement.

QUELLES FORMES D'ORGANISATION POUR PENSER L'INNOVATION ? QUELLES INNOVATIONS ?

Jean-Christophe LIPOVAC : quelles sont les formes d'innovation ? Il y a un intérêt à revenir sur la forme d'organisation / d'animation qui permet l'innovation.

Pierre-Yves LOCHET : j'ai l'impression que les innovations ont tout de même une dimension technologique !

Hugues DELEU : dans le velib', c'est le business modèle qui fait l'innovation. C'est la recherche de nouveaux modèles économiques qui fait arriver de nouveaux opérateurs, pas la technologie.

Christian DU TERTRE : la régulation de la mobilité s'opère de manière horizontale donc territoriale : on n'est pas une logique de filière. Il faut donc imaginer des dispositifs d'innovation transverse aux secteurs d'activité et aux filières. Cela nécessite des investissements : on voit que le laboratoire des mobilités Veolia-Transdev mobilise des compétences pluridisciplinaires, avec une forte présence de sciences humaines et sociales. La question de la dynamique de co-financement de l'innovation se pose

Julie RIEG : la question de l'innovation renvoie au club de l'économie de la fonctionnalité, la question suivante : comment passer d'un club de réflexion à un club d'action ? Quelles sont les formes de pédagogie, d'animation ?

► LE CLUB ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ
& DÉVELOPPEMENT DURABLE EST ANIMÉ PAR

ATEMIS

Contact : Patrice Vuidel • clubef@atemis-lir.com • www.club-economie-fonctionnalite.fr
Le site du Club : [comptes-rendus](#), [articles](#), [actualités](#) • www.atemis-lir.com

► LE CLUB ÉCONOMIE DE LA FONCTIONNALITÉ
& DÉVELOPPEMENT DURABLE EST SOUTENU PAR



LADYSS université
PARIS
DIDEROT

INSTITUT CDC
POUR LA RECHERCHE