

BILLET DE BLOG 9 décembre 2019

Et si l'on parlait autrement d'innovation ? Le rôle des acteurs publics illustré par la mobilité autonome

Auteurs

Mathieu Saujot

Directeur, Modes de vie en transition

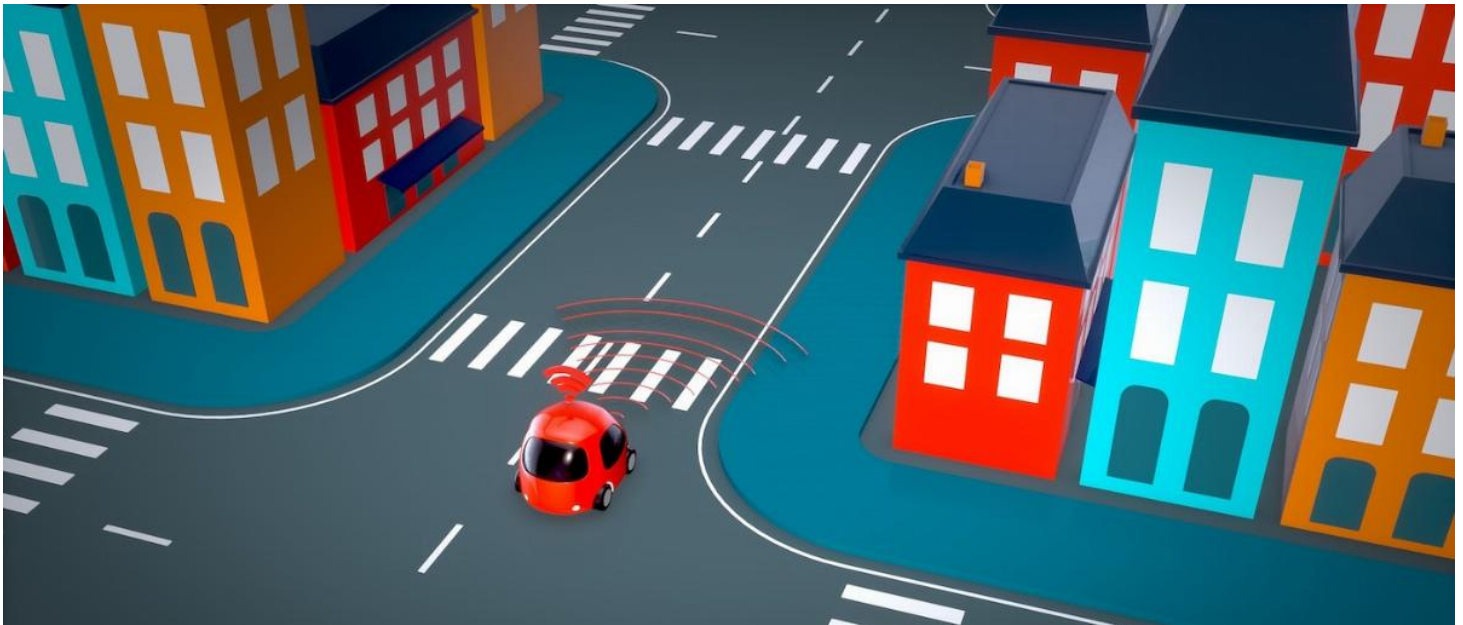
Lauriane Gorce

Élève-ingénieure, MINES ParisTech

Laura Brimont

Ancienne coordinatrice à l'Iddri, Modes de vie en transition

🕒 Temps de lecture: 8 min



L'innovation, communément considérée dans sa dimension technique, est un vecteur majeur de transformation de la société. Elle est souvent appréhendée comme un moteur du progrès et, à ce titre, comme une réponse à des problèmes de société, notamment environnementaux. Or le potentiel de chaque innovation est par nature incertain : il est difficile d'anticiper quels seront les usages réels d'une innovation et donc ses conséquences environnementales, mais aussi économiques et sociales. Dans un contexte où la puissance publique est sommée d'agir face à l'urgence environnementale, est-elle légitime à agir pour

cadrer l'innovation ? Ce billet montre que cela est possible, à condition de remettre en perspective le discours dominant, qui conteste cette légitimité, et de s'appuyer sur de nouvelles approches dans les politiques d'innovation¹ .

Dans le cadre de l'initiative « Faire converger transition numérique et écologique », l'Iddri a exploré les promesses et les risques associés aux innovations numériques, et a [proposé des cadres d'action politique](#). Notre analyse de la mobilité autonome a notamment montré l'importance de ne pas laisser le développement de ces technologies dans les mains des seuls innovateurs : plusieurs formes de mobilité autonome peuvent se développer avec des [impacts très différents en termes de développement durable](#), et ce développement pose des questions de [financement des infrastructures à long terme](#) qui nous concernent tous collectivement. Toutefois, nous avons pu observer la difficulté à asseoir la légitimité d'une action publique qui agirait en amont de l'innovation, plutôt qu'en aval, et plus généralement à parler autrement d'innovation, y compris pour un projet comme le Green New Deal tel que discuté aux États-Unis.

Un discours dominant qui restreint la place de l'action publique

Dans la perspective d'un discours dominant principalement porté par les entreprises innovantes mais aussi par des décideurs politiques, l'évolution des innovations dans les marchés serait un processus naturel et spontané dans lequel il ne faudrait pas intervenir. Ainsi, la puissance publique devrait simplement favoriser les innovations et gérer leurs conséquences. L'innovation est perçue comme une course dans un contexte de compétition économique mondiale, où l'enjeu est d'être « au rendez-vous » de l'innovation et d'en construire l'acceptabilité au sein de la population. Dans ce contexte d'urgence, questionner le sens même de l'innovation semble exclu, le marché étant perçu comme capable de sélectionner la solution la plus efficace économiquement. Cette vision embarque une séparation superficielle entre technique et social ; les changements techniques, dans la mobilité par exemple (système automobile, TGV, etc.), ont pourtant un impact profond sur les modes de vie.

D'autres récits sont possibles, qui donnent une autre place à l'acteur public et au citoyen

Mariana Mazzucato² contribue à déconstruire l'un des mythes sur l'innovation, qui consiste à présenter les entrepreneurs et les investisseurs-risqueurs comme les acteurs principaux de l'innovation, et l'acteur public comme une bureaucratie freinant l'innovation. Elle montre au contraire que l'État américain a joué un rôle prédominant dans le développement de certaines innovations emblématiques, et a pris des risques pour cela. Cette construction historique d'un discours alternatif légitime des actions publiques plus interventionnistes en termes d'innovation, y compris pour un projet comme le [Green New Deal](#) tel que discuté aux États-Unis.

Il faut également se rappeler que ni le marché ni l'innovation ne sont des objets « tombés du ciel » : ils sont construits socialement, façonnés et dominés par certains acteurs au sein de la société. Le marché n'est pas le fruit d'un processus « naturel » et il n'y a pas de déterminisme technologique, la société est donc légitime pour agir. Et cela concerne notamment le citoyen, pour lequel le discours dominant propose une vision très réductrice : il est avant tout un consommateur qu'il faut convaincre. Le sociologue Dominique Boullier³ plaide ainsi pour lui redonner une place dans le cadre de débats contradictoires sur l'innovation, notamment numérique. De plus, certains auteurs⁴, observant le caractère déstabilisateur des technologies pour la société (notamment sur l'emploi), défendent l'idée que l'État peut interférer afin d'orienter vers le développement de technologies socialement profitables.

Charles Edquist, chercheur en innovation et membre du Conseil national suédois de l'innovation⁵, développe une nouvelle approche des politiques publiques d'innovation à rebours du modèle linéaire⁶ dominant de R&D. L'idée est de cesser de se fixer pour seul but le développement d'innovations, et donc de ne se focaliser que sur l'offre, pour travailler également sur la demande. Pour mettre en œuvre cette inversion, il préconise à la puissance publique de se fixer des objectifs qui ne supposent en rien la solution mais qui reflètent les priorités politiques, puis de faire des commandes publiques qui aident à atteindre ces objectifs (*procurement*). Le fait de ne pas préciser la solution est primordial pour laisser émerger des façons nouvelles de résoudre les problèmes.

L'exemple de la mobilité autonome

Le tableau ci-dessous illustre certaines approches alternatives dans le cas de la mobilité autonome.

	Place de la puissance publique	Prise en compte de la transition écologique	Rôle pour les innovations
Discours dominant de l'innovation	Limitée : favorise l'innovation et gère les impacts	Parfois citée, mais pas de liens explicites entre logiques économique et écologique	Central : l'innovation est nécessaire pour rester dans la course économique mondiale
Inde	Primordiale : choisir quelle innovation développer ou non	Prioriser les véhicules électriques jugés plus verts, plutôt que l'autonomie	Secondaire : asservies à des enjeux politiques (emplois)
Singapour	Primordiale : fixe les enjeux politiques, définit les opportunités pour Singapour, organise l'écosystème de test	Non explicite	Important : avant tout là pour résoudre des problèmes politiques tout en œuvrant à l'attractivité économique
Göteborg, Suède	Primordiale : fixe les enjeux politiques sans indiquer de détails ni de solutions	En amont de tout – cadre des ODD	Secondaire : elles ne sont pas un but en soi, mais un moyen de contribuer à atteindre des objectifs politiques

Alors que le doute s'installe sur la révolution imminente de la mobilité autonome⁷, ces approches, en replaçant l'acteur public en amont, ont également le mérite d'éviter le piège constitué par les promesses des acteurs privés, phénomène puissant qui a tendance à mettre sur la défensive les acteurs publics, mais qui peut aussi se retourner contre les innovateurs⁸, en les interrogeant concrètement dans un processus de demande et de test local. En ce sens, l'approche de Göteborg, notamment, a une portée plus générale, car si la révolution de l'autonomie pourrait ne pas avoir lieu, il n'en demeure pas moins que la mobilité, comme d'autres secteurs, regorge d'innovations à organiser collectivement pour un futur plus durable.

¹ Ce billet s'appuie sur un travail de recherche (mené par Lauriane Gorce dans le cadre de son rapport de fin d'études aux MINES ParisTech : <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/rapport/guider-linnovation-vers-la-transition-ecologique-cadrages>), qui s'inscrit dans le champ des *Critical Discourse Studies* et considère les discours à la fois comme une conséquence du pouvoir et comme une technologie pour exercer ce pouvoir. Cette approche permet de révéler que par leur effet de cadrage, les discours restreignent la réalité et donc le champ des possibles, d'où la nécessité de les décrypter. L'iddri remercie le comité de pilotage de ce projet composé de Jean Grébert (Renault), Bertrand-Olivier Ducreux (Ademe) et Pierre Delaigue (Vinci).

² Mazzucato, M. (2013). *Entrepreneurial State: debunking public vs. private sector myths*, Anthem Press.

3 Boullier, D. (2019). « Quelles villes (artificiellement) intelligentes ? », conférence à MINES ParisTech, 12 février 2019.

4 Fleurbaey, M. et al. (2019). Manifeste pour le progrès social, La Découverte ; Salles-Djelic, M.-L. (2019).« Capitalisme et progrès, l'urgence du moment », conférence à MINES ParisTech, 19 février 2019.

5 Edquist, C. (2016). The Swedish National Innovation Council: Innovation policy governance to replace linearity with holism, CIRCLE Working Paper 2016/24.

6 Vision dominante où l'innovation va du chercheur à l'ingénieur puis à l'utilisateur. Cette approche va de pair avec une séparation du social et du technique. La science fondamentale est perçue comme autonome par rapport au politique et au social.

7 Voir par exemple https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/10/25/high-tech-les-trois-mythes-technologiques-de-2019_6016874_3234.html

8 Il est assez marquant de voir que Google, acteur pionnier du secteur, estime que les attentes autour de la mobilité autonome sont devenues ingérables, et cherche à blâmer les médias pour avoir construit une bulle d'enthousiasme démesurée, alors même que Google, avec d'autres, l'a activement construite pour motiver investissements et changements de réglementation. Voir <https://www.cnbc.com/2019/10/23/alphabet-exec-admits-google-overhyped-self-driving-cars.html>

MODES DE VIE**INNOVATION & TECHNOLOGY****TRANSPORT****AUTONOMOUS VEHICLES**