

## **Journée du GERPISA n°239 – Yveline LECLER & Bruno FAIVRE D'ARCIER**

### ***L'autopartage au Japon : Un marché en pleine expansion mais fortement contrasté***

**Vendredi 9 mars 2018 (09h00-11h30)**

**Au CCFA, 2 rue de Presbourg, 75008 Paris (métro et RER Charles de Gaulle Etoile)**

#### **Intervenants :**

**Yveline LECLER**

Université de Lyon (Sciences-Po Lyon), Institut d'Asie Orientale (ENSL, CNRS UMR 5062)

**Bruno FAIVRE D'ARCIER**

Université de Lyon (Lyon2), Laboratoire Aménagement, Économie, Transports (CNRS UMR 5593)

#### **Programme**

**08h45** – accueil

**9h00 – 10h30** – présentation par **Yveline LECLER & Bruno FAIVRE D'ARCIER**, de leur recherche récemment conduite au Japon sur l'autopartage et ses acteurs économiques, puis Q&A avec la salle

**10h30 – 11h30** – **pause**, puis débat scientifique et approfondissement

#### **Résumé de la présentation**

Bien que plusieurs projets expérimentaux aient été menés dès les années 90, jusqu'au milieu des années 2000, le Japon (comme la France d'ailleurs) est resté en retrait du développement de l'autopartage que ce soit en termes de nombre d'opérateurs de services ou de membres. La décennie 2010 est par contre marquée par un développement rapide du marché, passant la barre du million de membres en 2017. Si au Japon (comme en France), les pouvoirs publics soutiennent la diffusion des véhicules électriques ou encore le développement des mobilités alternatives, ce n'est ni l'action publique (nationale ou locale), ni le véhicule électrique (comme Autolib à Paris) qui portent la croissance du marché japonais. Certes l'impulsion est d'abord venue de changements réglementaires (2003-2006, puis 2014) éliminant certains obstacles au développement de l'autopartage, mais c'est avant tout l'initiative privée qui est à l'origine du changement radical de paysage, et plus particulièrement la stratégie d'un groupe. Park 24, dont l'activité principale est le développement et la gestion de parking s'est en effet lancé dans l'autopartage en 2009, s'appuyant sur sa très profitable activité parking, pour finalement dominer de loin (70%) un marché aujourd'hui composé d'une trentaine d'opérateurs. Bien sûr, l'arrivée d'un nouvel entrant, quelle que soit l'originalité de sa stratégie, ne peut à elle seule tout expliquer. C'est cependant principalement à travers l'étude du cas de cette société et du business modèle de son service d'autopartage « Times Car Plus » (d'autres cas pourront être évoqués comme contre-exemples contrastés), que la présentation entend discuter à la fois du cadre réglementaire, de l'évolution de l'offre et de la demande (caractéristique des usagers et des usages) dans le contexte sociétal japonais, qui en retour expliquent la nature des politiques publiques, mais aussi les choix stratégiques (services offerts : en boucle ou en trace directe notamment ; type de véhicules : conventionnels, EV/micro-EV) de Park 24 ou autres acteurs du marché dont les constructeurs automobiles.

Cette étude est limitée à l'autopartage en stations (station-based carsharing), le free-floating étant absent au Japon tandis que le covoiturage reste insignifiant. Elle s'appuie pour le qualitatif essentiellement sur des entretiens réalisés auprès de compagnies, de villes et du ministère des transports (MLIT) et pour les données chiffrées sur des documents internes remis lors des entretiens, sur les rapports d'activités de Park 24 (publics) et sur diverses enquêtes (MLIT et Ecomo Foundation principalement). Elle reprend en partie mais selon une problématique différente (plus gerpisienne) et limitée au Japon, un papier intitulé « Carsharing as a commercial or public service : A comparison France Japan » préparé pour l'ouvrage collectif édité par Matthias Finger et Maxime Audoin : *The Governance of Smart Transportation Systems, towards new organizational structures for the development of integrated, electric, automated and shared mobility*, à paraître en octobre 2018 chez Springer.

Ces questions et les réponses apportées seront ensuite discutées du point de vue "automobiliste" du GERPISA.

\* \* \*

Les journées du GERPISA (Groupe d'Etudes et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile) proposent d'aborder les grandes problématiques actuelles de l'industrie automobile et des mobilités avec le regard des sciences sociales. Elles ont lieu une fois par mois.

Merci de vous inscrire auprès de [gery.deffontaines@ens-cachan.fr](mailto:gery.deffontaines@ens-cachan.fr) ou sur [gerpisa.org/node/3888](http://gerpisa.org/node/3888) avant le 7/3