

Toyota se renforce comme pivot nippon de l'auto après un accord avec Suzuki

Le géant japonais, qui va prendre 5 % de Suzuki, sera actionnaire de quatre de ses compatriotes.

Forces EN PRÉSENCE
(EN 2018)

■ **Toyota**
Volume : 10,6 millions de véhicules
Chiffre d'affaires : 258 milliards d'euros
Résultat net : 16 milliards d'euros

■ **Suzuki**
Volume : 3,22 millions de véhicules
Chiffre d'affaires : 32 milliards d'euros
Résultat net : 1,83 milliard d'euros

EMMANUEL EGLOFF @eegloff

AUTOMOBILE Toyota continue de tisser sa toile dans le paysage automobile. Le géant japonais et son compatriote Suzuki ont annoncé mercredi 28 août un accord visant à mettre en place des participations croisées. Avec une position beaucoup plus forte pour Toyota. Ce dernier va prendre 4,94 % du capital de Suzuki, ce qui représente un investissement de 96 millions d'euros, quand ce dernier se contentera d'un niveau symbolique, à 0,2 %, (pour un investissement de 48 millions de yens). Ce rapprochement a pour but « d'établir et de promouvoir un partenariat de long terme entre les deux sociétés pour collaborer dans de nouveaux domaines, incluant la conduite autonome », précise un communiqué commun.

Cette annonce constitue la dernière étape d'un rapprochement qui a commencé en octobre 2016. Les deux constructeurs avaient

alors annoncé officiellement l'ouverture de négociations. Puis en février de l'année suivante, un accord avait été signé pour coopérer dans les domaines des « technologies environnementales, de sécurité et d'information, ainsi que dans la fourniture de produits et composants ». Un pas de plus a été franchi en mars 2019, beaucoup plus important celui-là, avec la mise à disposition de la technologie électrique de Toyota et l'expertise de Suzuki dans la voiture low-cost. Et, à chaque étape, les partenaires précisaient qu'ils continuaient à voir s'ils pouvaient aller plus loin.

Préserver l'indépendance de Suzuki

Cette fois-ci, c'est une étape structurante, avec cette prise de participation croisée. Toyota est forcément le leader de cette alliance. Le constructeur est repassé numéro un mondial en volume sur les six premiers mois de l'année. Il va sans doute écouler plus de 10 millions de véhicules sur l'ensemble



Akio Toyoda (à gauche), président de Toyota Motor Corporation, et Osamu Suzuki, président de Suzuki, pendant une conférence à Tokyo, en octobre 2016. SHIGEYUKI INAKUMA/AP

de 2019. Suzuki est beaucoup plus petit, avec environ 3 millions de voitures vendues chaque année. Mais le groupe possède deux points forts dans les petites voitures au Japon, les kei-cars, et les véhicules low-cost principalement en Inde. Suzuki, avec son partenaire local Maruti, est de loin le premier acteur en Inde, avec 50 % de parts de marché.

Dans un monde automobile en plein bouleversement, où le besoin en investissements ne cesse de croître, il devient de plus en plus difficile pour un constructeur de la taille de Suzuki de rester totalement indépendant. Entre 2009 et 2015, le petit japonais s'était allié à l'allemand Volkswagen, qui avait pris 20 % de son capital. Mais la coopération s'est achevée sur un

échec, et l'allemand a vendu ses actions en 2015.

Pour Osamu Suzuki, le patriarche de 89 ans qui préside toujours le constructeur (même si son fils Toshihiro en est le dirigeant opérationnel), Toyota présente l'avantage de ménager l'indépendance de ses partenaires. Le géant japonais est en effet habitué à ce genre d'accords. Il en a conclu plusieurs ces dernières années, avec Subaru (dont il est actionnaire à 16,9 %), Isuzu (6 %) et Mazda (5 %). Aujourd'hui, Toyota est donc au centre d'une galaxie de petits constructeurs japonais, dont il est bien évidemment le point central. Ces collaborations permettent de mettre en place des partenariats spécifiques et de mutualiser les investissements sans passer par des

rapprochements ou des fusions, beaucoup plus lourds à mettre en place. Et plus risqués comme le montrent les relations difficiles entre Renault et Nissan, ou l'échec de la fusion entre la marque au losange et Fiat Chrysler (FCA).

En dehors du Japon, Toyota n'hésite pas non plus à collaborer avec des concurrents, comme PSA (dans les véhicules utilitaires) ou BMW (sur une voiture de sport, l'hydrogène...), mais n'investit pas dans leur capital. Seul Uber a eu droit à un investissement massif, de plus de un milliard de dollars. Mais la société américaine opère en dehors du secteur automobile traditionnel. Et elle apporte à Toyota son savoir-faire dans les technologies de conduite autonome, stratégique pour le futur. ■