

Vendredi 08 Juin 2018

JAGUAR LAND ROVER A PROSPERE DANS LE GIRON DE TATA (2/2)

Le succès de Jaguar Land Rover pendant ses dix premières années au sein de Tata est dû en partie à des dirigeants talentueux formés par BMW et Ford qui ont créé les meilleurs aspects des processus de développement produits des deux entreprises. Un processus de décision rapide, un style bien accueilli par le public et un propriétaire non interventionniste qui avait foi dans les dirigeants de JLR y ont également contribué.

L'avenir dira si la réussite du constructeur britannique peut se prolonger pendant la prochaine décennie. Des changements parmi les dirigeants de longue date de l'entreprise sont attendus. Wolfgang Stadler, directeur de la fabrication et ancien dirigeant de BMW, a annoncé récemment qu'il allait partir à la retraite. Ian Callum, qui dirige le style de Jaguar depuis 1999, a laissé entendre qu'il ne serait pas éternellement là. Les incertitudes engendrées par le vote en faveur du Brexit en 2016 et l'effondrement des ventes de voitures diesel en Europe ont conduit JLR à annoncer sa première réduction d'effectifs au mois d'avril. 1 000 ouvriers en intérim quitteront l'entreprise cet été. Sur le front des produits, le très rentable Range Rover est désormais en concurrence avec des tout-terrain de loisir de grand luxe de Bentley et Rolls-Royce.

Ralf Speth, directeur général de Jaguar Land Rover, a indiqué en marge du salon de New York que le constructeur était déterminé à atteindre un volume de ventes annuel d'un million d'unités, mais aucune date n'est fixée. La rentabilité est plus importante que le volume, a-t-il souligné.

Le futur Land Rover Defender sera un véhicule clé dans la prochaine étape du plan de croissance de JLR. Le tout-terrain sera décliné en nombreuses versions, vendu dans le monde, et probablement doté d'une carrosserie en aluminium, comme le modèle original, ce qui fait monter les coûts de production. JLR devra trouver le moyen de dégager des bénéfices sur ce véhicule sur tous les marchés. Le Defender et des versions supplémentaires de véhicules existants ou des modèles de niche développés par la division SVO ne suffiront toutefois pas pour porter les ventes du constructeur à un million d'unités.

Un peu d'histoire :

La marque Jaguar voit le jour en 1935 et Rover introduit le premier Land Rover en 1948 au salon d'Amsterdam. Jaguar est vendu à British Motor en 1966 et Rover est racheté par Leyland Motors en 1967. Jaguar et Land Rover se retrouvent dans la même entreprise en 1968, lorsque British Motor et Leyland Motors fusionnent et deviennent British Leyland, le quatrième constructeur mondial. Land Rover et Jaguar deviennent des constructeurs indépendants respectivement en 1978 et en 1984. En 1988, British Aerospace rachète British

Leyland, rebaptisé Rover Group, et prend le contrôle de Land Rover. Ford rachète Jaguar en 1989. BMW rachète Rover Group à British Aerospace en 1994. En 2000, Rover Group est démantelé – Land Rover est vendu à Ford et Rover Cars, rebaptisé MG Rover, à Phoenix Consortium. Land Rover et Jaguar ont une nouvelle fois le même propriétaire - Ford. Ce dernier revend les deux marques à Tata pour 2,3 milliards de dollars en 2008, alors qu'il se concentre sur sa survie pendant la récession.

Frédérique Payneau