

En Europe, les investisseurs étrangers misent sur la France

► En matière d'investissements étrangers, la France est de retour. Elle rattrape le retard pris sur le Royaume-Uni et l'Allemagne

► En 2017, selon le cabinet de conseil EY, les projets annoncés ont bondi de 31 % par rapport à 2016. La hausse est de 70 % en deux ans

► Les réformes engagées par François Hollande puis par Emmanuel Macron ont modifié l'image du pays

PAGE 3

Euro : le désamour des Italiens

Le désarroi face à la monnaie unique a profité aux eurosceptiques PAGE 8



Manifestation anti-européenne à Rome, le 25 mars 2017. ALBERTO PIZZOLI/AFP

PORTRAIT JEAN-BAPTISTE DJEBBARI, PETIT PRINCE FERROVIAIRE

Rapporteur du « projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire », le député (LRM) de la Haute-Vienne est, à 36 ans, l'un des acteurs qui ont émergé depuis le mouvement social à la SNCF

PAGE 2

DOSSIER ROULER À L'HYDROGÈNE

Grâce à la pile à combustible, qui transforme ce gaz en électricité, bateaux, poids lourds et avions pourraient bénéficier d'une énergie propre et de moteurs ne rejetant plus que de l'eau. Mais à quel prix ?

PAGES 6 ET 7

PERTES & PROFITS | TOTAL

HUILE DE PALME ET CONVERGENCE DES LUTTES

Un à un, les rouages du commerce international se grippent. Pour de grandes et de petites raisons. Pour la protection de la planète, mais aussi l'intérêt sonnante et trébuchante de corporations ou d'entreprises. Et souvent tout se mélange. Expert en la matière, Donald Trump parvient ainsi à réunir dans une même comptabilité les têtes de bétail ou les quintaux de soja exportés et le soutien financier américain à l'Organisation du traité de l'Atlantique nord, l'OTAN, pour protéger l'Europe. Dans ce contexte, tout est vite prétexte à querelle.

C'est ainsi que l'on en arrive à mettre des tracteurs devant des raffineries de pétrole pour protéger les cultures de colza françaises. Depuis ce dimanche 10 juin, plus d'une dizaine de sites pétroliers sont bloqués en France pour protester contre la décision de Total d'importer de l'huile de palme. Ce dernier veut faire de sa raffinerie de La Mède, près de Marseille, une unité de taille européenne pour produire des additifs de carburant à base d'huiles végétales et animales. Une initiative a priori soutenue par les pouvoirs publics dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique. Le ministre de l'environnement avait d'ailleurs donné son aval.

Mais on découvre qu'au moins la moitié de la matière première de l'usine sera constituée d'huile de palme importée. Celle-ci est moins chère, de 30 % selon Christiane Lambert, la présidente du syndicat agricole FNSEA, mais est issue des plantations géantes d'Indonésie et de Malaisie, responsables de la destruction de l'une des dernières grandes forêts primaires du monde. In-

voquant ce désastre écologique, le syndicat demande que la raffinerie remplace cette matière première par une autre bien plus politiquement correcte, le colza français. Total prévoit d'en acheter 50 000 tonnes, la FNSEA parle de 200 000 tonnes. Tout cela fleure bon la discussion de marchand de tapis.

Trouver un équilibre subtil

Pour une fois, écologistes et agriculteurs trouvent une forme de convergence des luttes. Les uns au nom de la pression qu'ils mènent pour interdire à terme toute importation d'huile de palme, comme le demande le Parlement européen, les autres pour pousser une filière, celle du colza, dont la France est un des premiers producteurs mondiaux avec le Canada. Rappelons que l'excédent commercial agricole français, même s'il est en baisse, a représenté encore près de 5,7 milliards d'euros en 2017.

D'autant que deux autres contradictions se cachent derrière ce mouvement. Celui des normes environnementales, brandies quand cela sert la cause, mais minimisées quand il s'agit d'interdire des pesticides. Sans parler de l'utilité au final de convertir de grandes quantités de terres agricoles non pas pour nourrir les hommes mais pour alimenter leurs automobiles. Bien sûr, il est nécessaire de trouver un équilibre subtil entre contraintes environnementales et performance économique. Mais pour mettre de l'huile dans les rouages, qu'elle soit de palme ou de colza, il serait bon d'éviter le sable corrosif de la démagogie. ■

PHILIPPE ESCANDE

MARCHÉS | CHRONIQUE PAR ÉRIC ALBERT

La lente mort des Bourses

LONDRES - correspondance

Si votre ennemi est la finance et que vous haïssez les « tradeurs », pour employer un bel anglicisme, réjouissez-vous : les Bourses se meurent. Lentement, sans que personne y prête vraiment attention, mais sûrement. Depuis deux décennies, les entreprises qui se retirent des marchés financiers sont beaucoup plus nombreuses que celles qui y entrent. Aux États-Unis, le nombre de sociétés cotées a baissé de moitié depuis 1996. Il y en a désormais moins qu'au milieu des années 1970.

Au Royaume-Uni, pour la principale cote boursière, la tendance est la même : il y a environ 100 retraits de la Bourse pour 50 introductions depuis le milieu des années 2000. L'AIM, la Bourse britannique des petites valeurs, compte sur les quatre premiers mois de l'année 17 nouvelles cotations pour 35 retraits.

En clair, malgré la multiplication conjoncturelle de quelques grosses introductions en Bourse ces derniers mois, les entreprises fuient les Bourses dans les deux

principaux centres financiers de la planète. La tendance est à peu près la même partout dans le monde occidental. Seule la Chine est nettement à contre-courant.

Le problème est que ce n'est pas une bonne nouvelle. « C'est une dé-démocratisation des marchés », estimait, lors d'une conférence à Londres, à la mi-mai, John Authers, un éditorialiste du *Financial Times*. Les Bourses ont beau faire des sauts de cabri peu rationnels et avoir une tendance aux bulles, elles ont l'immense avantage d'être transparentes. Les entreprises cotées sont obligées de publier leurs résultats trimestriels, d'avertir les actionnaires en cas de soudaine mauvaise nouvelle, d'annoncer les potentielles fusions et acquisitions... En fuyant les marchés, les sociétés se replient loin des regards, augmentant l'opacité de l'économie.

Et, à la place, on trouve des mastodontes financés par les emprunts et le capital-risque, qui ne dévoilent presque rien de leurs comptes. C'est ainsi que les « licornes » de la Silicon Valley (les sociétés valorisées à plus de 1 milliard de dollars) se multiplient, sans

qu'on comprenne toujours leur modèle économique. Leurs sites Internet sont remplis de magnifiques photos et complètement dénués d'informations réelles. Essayez donc de faire toute la lumière sur les comptes d'Uber...

Deux grands phénomènes expliquent l'étrange mort des sociétés cotées. Le premier est la multiplication des fusions et acquisitions. Les grandes entreprises se rachètent entre elles, grossissant toujours plus et réduisant automatiquement le nombre d'entreprises présentes en Bourse. Résultat, la taille moyenne des entreprises sur le marché américain a environ doublé en vingt ans, selon une étude de Crédit Suisse en 2017.

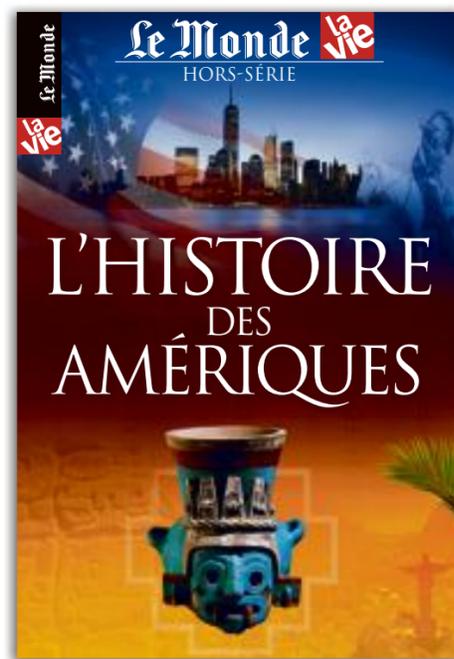
Sérieux problème fiscal

L'autre grande explication est l'émergence de systèmes alternatifs de financement, en particulier la dette et le capital-risque. Depuis deux décennies, emprunter coûte de moins en moins cher. Pour une entreprise, c'est plus simple que de réaliser une introduction en Bourse. Mais cela pose un sérieux problème fiscal : les intérêts de la dette sont dé-

ductibles des bénéfices, ce qui réduit d'autant les impôts payés par les grandes corporations.

Quant au capital-risque, il pourrait théoriquement être une amélioration : en évitant la dictature des résultats trimestriels de la Bourse, il devrait donner un peu plus de temps aux sociétés pour se construire sur le long terme. Dans les faits, ce n'est pas du tout vrai. Les fonds de capital-risque ne sont pas surnommés les « barbares » pour rien. Leurs exigences en rendements juteux et immédiats sont très fortes. Leur spécialité est souvent de couper dans les coûts (en clair, de licencié) et de revendre avant que le chiffre d'affaires ne s'effondre.

Avec ces nouveaux circuits de financement, les entreprises n'ont guère intérêt à se soumettre aux nombreuses règles et réglementations des Bourses. La tendance est claire : Amazon a attendu trois ans entre sa création et son introduction en Bourse, en 1997 ; Google six ans, en 2004 ; Facebook huit ans, en 2012. A ce rythme, la lumière n'est pas près de se faire sur les futurs mastodontes de la nouvelle économie. ■



L'HISTOIRE DES AMÉRIQUES

Un hors-série **Le Monde** **la vie**
188 pages - 12 €
Chez votre marchand de journaux
et sur Lemonde.fr/boutique

Les investisseurs étrangers accélèrent en France

En deux ans, leurs implantations ont bondi de 70 %, ce qui réduit l'écart avec le Royaume-Uni et l'Allemagne

O nze ans que la Moselle attendait cela ! A Illange, près de Thionville, une « méga-zone » de 130 hectares avait bien été aménagée en 2007 pour accueillir des investissements étrangers. Mais elle était jusqu'à présent demeurée déserte, le gigantesque projet franco-chinois Terra Lorraine étant tombé à l'eau avec les 3 000 emplois promis. Autant dire que l'arrivée d'un premier industriel, annoncée le 30 mai, met du baume au cœur des Lorrains. L'allemand Knauf va construire sur cette friche une usine de laine de roche pour l'isolation. Un investissement de 110 millions d'euros, qui devrait créer 123 emplois directs, et trois à quatre fois plus d'emplois indirects.

Pendant des mois, Knauf a hésité avec le Luxembourg voisin. « Financièrement, leur offre était meilleure, compte tenu d'une fiscalité attractive et d'un coût du travail inférieur », explique Mark Leverton, le directeur général pour l'Europe de l'Ouest. Mais là-bas, notre projet a fait débat, des élus s'y sont opposés, alors que nous avons rencontré, en France, un comité d'accueil très professionnel et motivé. » Cap sur Illange, donc. Démarrage attendu fin 2019.

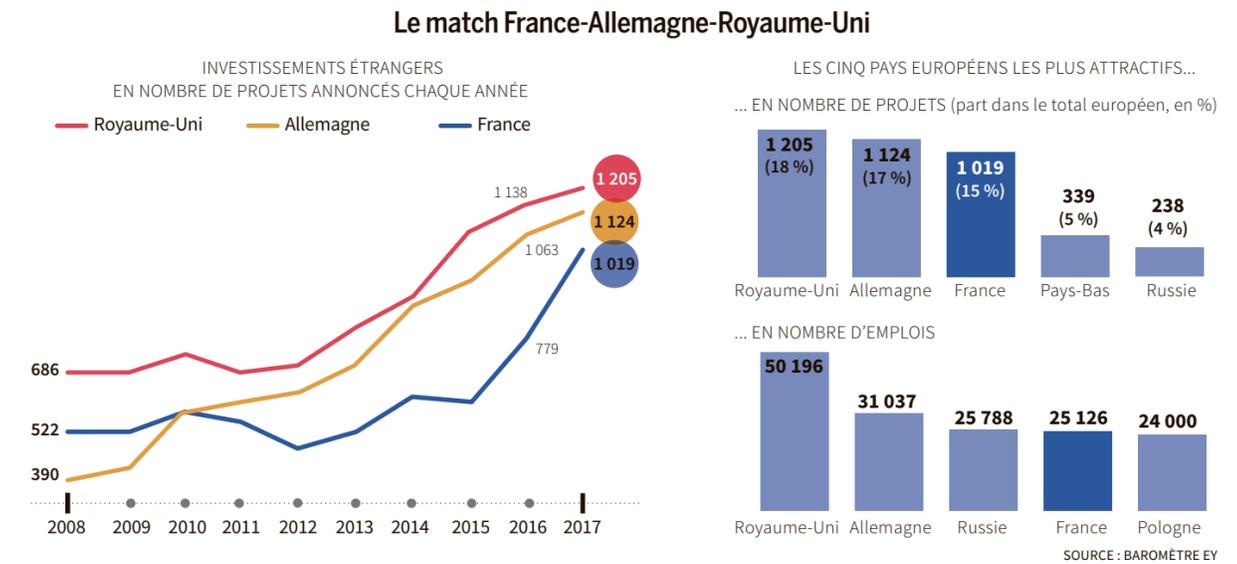
Knauf n'est pas un cas à part. Chaque semaine, de nouveaux groupes internationaux misent sur l'Hexagone. Le 4 juin, le distributeur néerlandais Action a en-

Pour la première fois, Paris est même jugée la métropole la plus attractive d'Europe, devant Londres et Berlin

core annoncé son intention de construire, à Angers, une plateforme logistique qui devrait employer plus de 500 personnes. Le bilan ? En matière d'investissements étrangers, la France est de retour. Après une longue période critique, elle est en train de rattraper le retard pris sur le Royaume-Uni et l'Allemagne, et recolle au peloton de tête européen.

Les chiffres publiés lundi 11 juin par le groupe de conseil EY (ex-Ernst & Young) sont frappants. En 2017, quelque 1 019 investissements étrangers ont été annoncés en France, un bond de 31 % par rapport à 2016. La hausse atteint 70 % en deux ans, un mouvement beaucoup plus marqué qu'en Allemagne (+18 % depuis 2015) et au Royaume-Uni (+13 %).

Résultat, si le haut du classement européen reste inchangé, l'écart s'est nettement resserré. Le Royaume-Uni domine toujours, avec 18 % des investissements internationaux dévoilés en 2017. Mais l'Allemagne le suit de très près, avec 17 % du total, et la



France n'est plus très loin (15 %). « Elle se rapproche à grande vitesse des deux grands pays concurrents », confirme Marc Lhermitte, un des associés d'EY qui a contribué à l'étude. La France est notamment revenue dans la course en ce qui concerne les sièges sociaux.

Pour la première fois, Paris est même jugée la métropole la plus attractive d'Europe, devant Londres et Berlin, selon un échantillon de 502 dirigeants internationaux sondés pour le cabinet d'audit EY en janvier.

Le phénomène tient avant tout à la nouvelle force de séduction de la France. Vu de Milwaukee (Wisconsin) ou de Tokyo, le pays a longtemps paru compliqué, coûteux, englué dans ses difficultés. Les réformes engagées depuis le milieu du mandat de François Hollande pour redresser la compétitivité des entreprises, puis celles lancées par Emmanuel Macron, notamment en droit du travail, ont modifié cette image. « La perception de la France comme pays d'implantation n'a jamais été aussi positive

au cours des dix dernières années », assure EY, en s'appuyant sur plusieurs sondages effectués auprès des décideurs du monde entier. Et ceux-ci s'attendent à ce que la France poursuive ses efforts.

En sens inverse, le Royaume-Uni a perdu de son aura avec le vote en faveur du Brexit. Le pays va-t-il vraiment quitter l'Union européenne ? Quelles seront ses futures relations commerciales avec le reste du continent ? En attendant d'y voir plus clair, beaucoup d'entreprises préfèrent retarder leurs investissements sur place, ou aller ailleurs. En un an, le nombre d'implantations de sièges étrangers a reculé de 31 % au Royaume-Uni.

cruter alors que le taux de chômage est tombé, en mai, à 5,2 %, son plus bas niveau depuis la réunification de 1990, et font face à une forte pression pour augmenter les rémunérations, déjà parmi les plus élevées d'Europe. Dans le BTP, les salaires vont par exemple être relevés de près de 6 %, selon un accord conclu en mai.

Tout cela conduit les investisseurs allemands comme étrangers à ne conserver sur place que les projets à forte valeur ajoutée, et à implanter ceux nécessitant beaucoup de main-d'œuvre dans des pays à plus bas coûts. En Pologne ou en République tchèque, par exemple.

« La France est bien partie, mais la compétition reste très serrée », commente Jean-Pierre Lieb, ancien numéro deux du fisc devenu avocat chez EY. Dans le patronat, beaucoup poussent le gouvernement à réduire nettement les taxes sur les entreprises afin d'attirer davantage encore d'investissements.

Mais comment procéder sans accentuer le sentiment d'injustice sociale ni aggraver le déficit budgétaire ? C'est ce qu'a montré le récent débat sur les impôts de production. Le Medef et la Confédération des petites et moyennes entreprises militent depuis des années pour la baisse voire la suppression de ces taxes. Le premier ministre, Edouard Philippe, a renvoyé leur hypothétique diminution à la deuxième partie du quinquennat, « au fur et à mesure que des marges de manœuvre se dégageront ». ■

DENIS COSNARD

L'usine d'ampoules de la Meuse ne verra jamais la lumière

CEUX QUI ESPÉRAIENT encore qu'une gigantesque usine d'ampoules LED serait construite un jour dans la Meuse peuvent faire une croix sur leur rêve. Ce projet, un des investissements étrangers les plus importants annoncés en France ces dernières années, est définitivement tombé à l'eau. La société qui avait été créée à Paris est en cours de liquidation. Quant aux deux responsables censés préparer l'ouverture du site, ils ne sont plus payés depuis des mois et viennent d'engager des actions en justice contre Inesa, le groupe de Shanghai qui devait lancer le chantier. Une première audience devant le conseil des prud'hommes de Paris est prévue en septembre.

« Le projet est abandonné, c'est sûr, confirme Zhao Qi Meng, un Chinois francophile qui devait être la cheville ouvrière. En fait, Inesa n'a sans doute jamais vraiment voulu investir, et je suis tombé dans un piège. » Lionel Chen, qui travaillait à ses côtés dans des bureaux à Saint-Mandé (Val-de-Marne), se désespère lui aussi : « Ici, Inesa ne paye même plus l'eau ni l'électricité. Ce groupe a roulé tout le monde dans la fa-

rine, y compris le gouvernement français. » Le 21 mars 2016, le premier ministre Manuel Valls avait posé en personne la première pierre de la future usine à côté de la gare Meuse-TGV, entre Verdun et Bar-le-Duc, en présence des élus locaux et de l'ambassadeur de Chine en France. Quelque 200 emplois étaient prévus dans un premier temps, pour un coût de 100 millions d'euros, avant l'ouverture à terme d'un centre de recherche.

Rien ne s'est concrétisé

Mais d'emblée, un doute émerge. « Il s'agissait d'une cérémonie marquant une intention plutôt qu'un investissement concret, précise très vite un communiqué d'Inesa destiné à apaiser les actionnaires chinois. Aucune décision n'a été prise. » De fait, le projet n'avance ensuite pas d'un iota, avant de sombrer totalement.

Que s'est-il passé ? Trois éléments ont semblé-t-il fait dérailler l'investissement. A commencer par un changement côté chinois. « Au départ, nous avions passé un accord avec un entrepreneur motivé,

Zhuang Shenan, raconte Pascal Veillat, le patron du groupe Arelis, qui aurait dû devenir le partenaire-clé du projet. Mais son entreprise a été intégrée au groupe public Inesa, à Shanghai, et lui n'avait plus le même pouvoir. » Deuxième événement : au sein d'Inesa, la priorité dans l'éclairage a été donnée à une autre opération conclue au même moment, l'achat du grand fabricant Sylvania, qui a apporté au groupe chinois trois usines en Europe, dont une à Saint-Etienne, ainsi qu'un centre logistique près de Roissy (Val-d'Oise).

Enfin, les Chinois espéraient que les autorités françaises allaient soutenir le projet de la Meuse à coups de marchés publics. Ils imaginaient que des milliers de lampadaires classiques, notamment dans la Meuse, allaient être remplacés par d'autres fonctionnant avec des LED d'Inesa, et que l'usine bénéficierait ainsi d'un solide marché captif. Mais rien ne s'est concrétisé. Résultat : une belle photo avec M. Valls, beaucoup d'espoirs restés vains, et un terrain toujours en friche au pied de la gare Meuse-TGV. ■

DE. C.

En manque de main-d'œuvre, l'Europe de l'Est courtise les Français

Un projet vise à promouvoir les postes vacants en République tchèque. Il est soutenu par Pôle emploi en France et des entreprises locales

VIENNE - correspondant

Scarlett Bertrand ne pensait pas un jour travailler à Prague. Cette Lyonnaise de 26 ans avait étudié l'anglais et l'espagnol. Mais après un séjour Erasmus en Hongrie, elle a été agréablement surprise par la qualité de la vie en Europe centrale et orientale, et par son faible taux de chômage.

« Au lieu de rentrer en France, j'ai décidé de chercher un emploi à l'Est », raconte-t-elle. Après avoir facilement obtenu un stage dans une entreprise qui gère des colocations en République tchèque, elle a tout aussi rapidement été embauchée en CDI en 2017, dans la même équipe.

La jeune femme ne regrette absolument pas son choix, malgré

une différence significative de salaire. Elle gagne en effet environ 1 000 euros par mois, un montant à relativiser, le coût de la vie étant moins élevé qu'en France. Et la langue ne représente pas une barrière : elle travaille surtout en anglais et en français. Si elle apprend actuellement le tchèque, c'est davantage pour bien s'intégrer dans son pays d'accueil que pour des raisons professionnelles.

Son cas n'est pas isolé. Le nombre de Français installés comme elle en République tchèque a augmenté de 50 % en trois ans. Plus de 5 000 sont aujourd'hui inscrits au registre du consulat. Dans un pays où le taux de chômage est de 2,4 % et où 250 000 postes sont vacants, les entreprises se tournent de plus en plus souvent vers l'ambassade de

France pour lui demander comment recruter des francophones.

« Vu les difficultés que connaissent les jeunes pour trouver un premier emploi en France, nous avons décidé de mettre en place un site Internet, Czechemploi.fr, destiné à regrouper les offres pour lesquelles la maîtrise du tchèque n'est pas obligatoire », explique Patrick Le Ménès, premier secrétaire à la représentation française de Prague. Cette initiative unique dans la région, mise en place fin avril, est soutenue financièrement par des entreprises et collectivités locales tchèques, en collaboration avec Pôle emploi en France.

« Si nous participons à ce projet, précise Jean-Christophe Bonnin, le responsable du département mobilité de Pôle emploi, c'est

parce que l'une des principales barrières à l'emploi réside dans cette méconnaissance de la possibilité de mobilité. » Alors que 4 % des citoyens de l'Union européenne en âge de travailler vivent dans un autre pays que le leur, les Français comptent parmi les moins mobiles (1,3 %).

« Un bon niveau d'anglais suffit » Pourtant, deux dispositifs européens (Your first EURES job et Reactivate) permettent à des Français en recherche d'emploi d'obtenir des aides, en vue de s'expatrier. « Une personne qui souhaiterait partir travailler ailleurs en Europe peut bénéficier du remboursement de son déplacement pour un entretien d'embauche, d'une allocation de déménagement et de cours de langue, pour

un contrat d'au moins six mois. Il existe aussi des aides à la reconnaissance du diplôme, détaille Sandrine Delassus, chargée au sein de Pôle emploi du recrutement des entreprises en Europe centrale et orientale. Et si l'entreprise est une PME de moins de 250 salariés, elle peut bénéficier d'un soutien dans le cadre de financements européens. »

Même sans qualification et en parlant uniquement le français, il est possible de décrocher un CDI dans ce pays en pleine croissance, assure Mathieu Wellhoff, chargé du projet à l'Institut français de Prague. « Qui sait, par exemple, en France qu'il existe à Brno, la deuxième ville tchèque, un call center géant pour les clients francophones d'IBM, prêt à former les candidats en informa-

tion ? », souligne-t-il. Un bon niveau d'anglais suffit, la plupart du temps, pour obtenir un poste d'ingénieur dans des spécialités ayant du mal à recruter, comme le contrôle qualité. En postdoctorat, un jeune chercheur aura ici la chance d'avoir sa propre équipe dès le départ, ce qui est de moins en moins courant en France. »

Alors les pays de l'Est, terre d'opportunités ? Il est trop tôt pour tirer un bilan de cette initiative. Mais Scarlett Bertrand, séduite par la vie à Prague, encourage les jeunes gens à sauter le pas. D'après une étude de 2017, effectuée pour le compte d'InterNations, le premier site Internet à destination des travailleurs mobiles, il s'agit de la ville d'Europe la plus attractive pour les expatriés. ■

BLAISE GAUQUELIN

La Chine, laboratoire numérique de Pernod Ricard

Pour toucher les millennials, le groupe multiplie les partenariats avec les géants du Web chinois

Attablés, des jeunes fument la chicha. Un peu plus loin, des couples dansent sur une musique latino, quand des DJ animent d'autres terrasses mitoyennes, où les clients s'amusent à jouer aux dés. Vous êtes à Coco Park, au cœur de Shenzhen. Un îlot de vie nocturne, entouré de gratte-ciel, comme beaucoup d'autres dans cette ville du sud de la Chine, créée de toutes pièces ces trente dernières années. On pourrait aussi citer un bar à cocktails avec ses salons de karaoké ou un « clandestin », dont la porte est dissimulée derrière un distributeur automatique de boissons...

Ces établissements qui se disputent le chaland sont scrutés de près par Pernod Ricard. Et pour cause. Le groupe de spiritueux français y affiche ses marques. Sur les tables en terrasse, les consommateurs se partagent une bouteille de cognac Noblige voire Cordon bleu, ou une bouteille de whisky Chivas, même si d'autres optent pour des fontaines de bière. Cette clientèle de jeunes adultes entre 18 et 35 ans – qualifiés de « millennials » – est désormais courtisée en Chine par les grandes marques d'alcool, comme sur d'autres marchés mondiaux.

A contre-pied

Sauf que l'ex-empire du Milieu n'est pas un marché comme les autres. Et Pernod Ricard est bien placé pour le savoir. Comme ses concurrents occidentaux, il a connu un retournement complet de situation à l'arrivée de Xi Jinping au pouvoir, à l'automne 2012. Alors que son chiffre d'affaires dépassait la barre du milliard d'euros, le gouvernement de Pékin a subitement modifié les règles du jeu. La lutte anticorruption et les mesures anti-dépenses ostentatoires ont rayé de la carte les cadeaux et autres banquets des sociétés d'Etat. De quoi faire plonger les ventes des flacons de cognac et de whisky les plus précieux. Pernod Ricard a vu un tiers de son chiffre d'affaires s'évaporer sur ce marché.

Pris à contre-pied, le groupe de

spiritueux français a décidé de se réorganiser en 2016, sous la houlette de Jean-Etienne Gourgues, patron de Pernod Ricard China. Il a réduit la voilure pour les marques les plus prestigieuses, comme Martell Cordon bleu, le whisky Royal Salute ou le champagne Perrier-Jouët, et créé un deuxième réseau commercial destiné aux marques accessibles aux classes moyennes. Des consommateurs prêts à déboursier 15 à 20 dollars (12,6 et 17 euros) pour une bouteille de vodka Absolut, de whisky Ballantines ou Chivas. « Cette classe moyenne et influente représente 30 millions de nouveaux clients chaque année », se réjouit M. Gourgues.

Parmi eux, les millennials sont des prescripteurs de tendance.

Pour atteindre cette génération totalement connectée, Pernod Ricard a fait de l'e-commerce une priorité. A l'image du partenariat signé il y a un an, avec le géant du Web Tencent. L'entreprise, fondée par Ma Huateng, a construit sa puissance sur la messagerie QQ mais surtout sur le réseau social WeChat, qui revendique plus d'un milliard de comptes. Une puissance qui s'exprime dans le nouveau bâtiment abritant son siège social à Shenzhen.

« Nous couvrons 98 % de la population chinoise et 56 % du temps passé en ligne », affirme une porte-parole de Tencent, énumérant les services accessibles par WeChat : jeux vidéo qui ont fait sa réputation, mais aussi musique, vidéos, livres, informations, sport,

sans oublier la plate-forme d'e-commerce et l'outil de paiement mobile.

Pernod Ricard a donc, moyennant finance, noué des partenariats entre ses marques et les contenus de Tencent, qui estime vendre aux jeunes « un style de vie ». Avec l'objectif de mieux connaître leurs attentes, ayant accès aux profils et aux données de connexion des internautes, et les inciter à passer à la caisse. Ainsi Chivas a joué de son accord avec la ligue de basket américaine NBA, dont Tencent détient les droits de diffusion sur mobiles en Chine. Ballantines s'est immiscé dans la communauté de fans de musique de Tencent. Pour Martell, l'idée est de créer une plate-forme de contenus mettant en exergue des chefs

célèbres afin d'ancrer la marque dans l'univers du repas.

Le groupe de spiritueux travaille aussi avec les autres géants du Net chinois comme Baidu et Alibaba. En 2017, il a fait du placement de produit avec sa marque de vodka Absolut dans « The Rap of China » diffusée par une filiale de Baidu. L'émission de télé-réalité a eu un tel succès que le gouvernement de Pékin a souhaité l'arrêter. Mais une deuxième édition a finalement été programmée. Pernod Ricard a décidé de ne pas renouveler l'expérience, le coût du partenariat ayant été multiplié par cinq.

Avec Alibaba, le français lance des opérations d'e-commerce, en particulier avec sa marque de vins australiens Jacob's Creek. Pernod Ricard est, en effet, présent sur le



Sur un stand Tencent il y a un an au salon ChinaJoy, à Shanghai, en 2017. SHAN HE / IMAGINECHINA/AFP

La lutte anticorruption et les mesures anti-dépenses ostentatoires de Pékin ont fait plonger les ventes des alcools précieux

marché du vin en Chine avec Jacob's Creek mais aussi avec sa marque chinoise Helan Mountain. Elle a été achetée en 2012 avec son vignoble de 300 hectares dans le Ningxia (Centre) pour donner des gages au gouvernement de Pékin. Si le fruit d'une parcelle très prisée alimente les tables des réunions du Parti communiste chinois, le reste de la production se vend à moins de 5 euros la bouteille.

Résultat, l'e-commerce devrait représenter environ 10 % des ventes hors restauration en Chine. A comparer aux 2 à 3 % pour l'ensemble du groupe. L'ex-empire du Milieu devient un laboratoire du numérique et certaines initiatives s'étendent à d'autres pays. Comme la plate-forme Ask Jerry pour favoriser la consommation de cocktails.

Pour Pernod Ricard, la Chine est redevenue un moteur de croissance, avec une progression des ventes de 19 % entre juillet 2017 et mars 2018, portée par Martell. Sur l'exercice fiscal qui s'achève fin juin, la barre des 800 millions d'euros devrait être franchie. De quoi, pour Alexandre Ricard, atteindre voire dépasser l'objectif qu'il s'était fixé en 2015 lorsqu'il a repris les rênes de l'entreprise fondée par son grand-père : retrouver des niveaux de croissance de 4 à 5 % d'ici trois à cinq ans. Prochain but : faire passer la part des alcools importés de 1 à 2 % en volume d'ici à 2025, face à l'ultradominant Baijiu... ■

LAURENCE GIRARD

La nouvelle stratégie du patron d'Axa Thomas Buberl chahutée par les marchés

Deux opérations majeures de l'assureur français ont été sanctionnées en Bourse

NEW YORK - correspondant

Thomas Buberl assure ne pas être fâché avec les marchés financiers, mais ces derniers ont l'air d'être un brin brouillés avec lui. Le directeur général d'Axa a mené cette année deux opérations majeures, qui se sont soldées par deux sanctions boursières. La première fut l'annonce, début mars, d'un accord sur l'acquisition de l'assureur des Bermudes XL pour 12,4 milliards d'euros. Réaction immédiate, le titre Axa décrochait de 10 %. Depuis, la capitalisation boursière de l'assureur français a perdu environ 8 milliards d'euros (à 52,9 milliards le 8 juin).

Seconde déconvenue, l'introduction en Bourse de sa filiale américaine, Axa Equitable, jeudi 10 mai. Les actions devaient être vendues entre 24 et 27 dollars. Lorsque M. Buberl sonne la cloche au New York Stock Exchange, à la clôture, le sourire est de rigueur, mais l'opération est un bouillon : les titres sont partis à 20 dollars, l'action a commencé sa cotation sous le cours d'introduction et l'entreprise n'a levé que 2,75 milliards de dollars (2,1 milliards

d'euros). « Axa Equitable plante la plus grosse introduction en Bourse de l'année », titre alors le *Wall Street Journal*. Un mois plus tard, l'action se traîne à 21 dollars en dépit de la recommandation positive de Morgan Stanley et de Goldman Sachs, deux banques conseil du groupe, qui ont des objectifs de cours de 26 et 34 dollars.

L'Allemand Thomas Buberl, qui a succédé en septembre 2016 à Henri de Castries, met en avant un basculement stratégique. « Mon mandat est très clair : désensibiliser Axa aux marchés financiers et rebasculer vers les marchés techniques », comprendre le métier d'assureur, confie le patron du groupe au *Monde*. « Ce mandat est formidablement rempli avec ces deux opérations. »

L'acquisition de XL s'inscrit dans cette logique. L'assureur, basé aux Bermudes, est spécialiste des risques-dommages pour les grandes entreprises. Des risques qui sont l'avenir du métier. Demain, ce ne sont plus les particuliers qui assureront leur automobile, mais Volkswagen ou Google qui le feront. XL est, selon M. Buberl, « un bijou ». Un bijou, payé cash, avec une surcote de 33 % par rapport au

dernier cours de Bourse. Le patron d'Allianz, Oliver Bäte, grand concurrent d'Axa, a critiqué, sans le nommer, son rival, dans le *Financial Times*, en mai, estimant que les acquisitions faites à près de 50 % au-dessus du marché étaient « plutôt folles ». Chez Axa, on rappelle qu'Allianz était intéressé par le dossier XL, prêt à payer un prix proche. Toutefois, admet le directeur financier d'Axa, Gérald Harlin, « on a pris les marchés de court, car ils ne s'attendaient pas à une acquisition comme cela ». Le marché rêvait surtout de rachats d'actions, pour doper le titre, comme en ont fait Allianz et Zurich, même si Axa n'en a jamais parlé.

Défiance

Deuxième axe stratégique, s'affranchir des marchés. C'est dans cette logique que s'inscrivait l'introduction à Wall Street d'Axa Equitable, compagnie d'assurance-vie américaine acquise par Axa en 1991. L'introduction en Bourse, annoncée il y a un an, était faite non pas pour se développer aux Etats-Unis, mais pour se retirer du métier. Taux d'intérêts bas, concurrence des fonds indiciels, l'assurance-vie est un métier plombé

aux Etats-Unis. Pour M. Buberl, la divergence croissante entre les réglementations européenne et américaine ne permettait pas de piloter de façon optimale une telle entreprise depuis Paris.

Las, ce qu'Axa ne veut pas, les marchés n'en ont pas vraiment voulu non plus. Lors de l'introduction, les compagnies d'assurances dévissaient à Wall Street. Mais il n'était pas question d'arrêter une opération technique, menée au pas de charge. « Je n'avais pas du tout envie d'arrêter cette introduction, d'autant qu'elle s'est vendue au prix où je l'espérais deux mois plus tôt », assure M. Harlin.

Les malheurs d'Axa ne sont pas isolés. MetLife s'est séparé de ses activités d'assurance-vie en introduisant en juillet 2017 sa filiale Brighthouse Financial, qui a perdu un tiers de sa valeur depuis. En réalité, tout le secteur suscite la défiance, dans un métier redoutant d'être ubérisé par les Google ou Amazon, qui possèdent des données à faire pâlir d'envie les assureurs. M. Buberl a choisi de faire mouvement. Quitte à encaisser un retard boursier de 10 % sur Allianz depuis début mars. ■

ARNAUD LEPARMENTIER

6,5 %

C'est la hausse du prix du gaz que subiront les consommateurs au 1^{er} juillet si le gouvernement valide l'analyse et les recommandations publiées, lundi 11 juin, par la Commission de régulation de l'énergie. « Au regard des coûts d'approvisionnement, des coûts d'infrastructures et des coûts commerciaux, il pourrait y avoir une augmentation de 6,5 % » sur la facture TTC, indique une porte-parole, confirmant une information du *Figaro*, tout en ajoutant que l'Etat a « une marge de manœuvre » pour la limiter.

JEUX

La Suisse va libéraliser les jeux d'argent

Les Suisses ont accepté à 72,9 %, dimanche 10 juin, la nouvelle loi sur les jeux d'argent soumise à référendum. Selon le texte, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2019, les sociétés de loteries pourront offrir de nouvelles formes de paris sportifs et les casinos suisses proposer aussi des offres sur Internet. Les joueurs qui veulent jouer au poker ou à la roulette sur un site étranger seront en revanche redirigés vers une page les avertissant que cette offre n'est pas légale en Suisse.

AÉRONAUTIQUE

Rolls-Royce étend ses contrôles des moteurs du Boeing 787

Le groupe Rolls-Royce a annoncé, lundi 11 juin, qu'il allait étendre ses contrôles à davantage de moteurs Trent

1000 équipant le long-courrier Boeing 787, en raison d'une inquiétude technique. Le motoriste britannique avait annoncé, au début du printemps, que des compressors du pack « C » de ces moteurs s'épuisaient plus vite que prévu, et avait lancé une série de tests. — (AFP)

SOCIAL

En Chine, un site Foxconn épinglé pour ses conditions de travail

Le fabricant taïwanais de produits électronique Foxconn a annoncé, dimanche 10 juin, avoir lancé une enquête sur une de ses usines en Chine qui travaille pour Amazon après la publication d'un rapport critique de l'ONG China Labor Watch sur les conditions de travail. Le site incriminé est situé dans la province du Hunan. Il fabrique, entre autres, les enceintes connectées Echo Dot et les liseuses Kindle.

M Emploi

LES OFFRES D'EMPLOI Le Monde | MONSTER

**DIRIGEANTS - FINANCES, ADMINISTRATION, JURIDIQUE, R.H. - BANQUE, ASSURANCE - CONSEIL, AUDIT - MARKETING, COMMERCIAL, COMMUNICATION
SANTÉ - INDUSTRIES & TECHNOLOGIES - ÉDUCATION - CARRIÈRES INTERNATIONALES - MULTIPOSTES - CARRIÈRES PUBLIQUES**

Retrouvez toutes nos offres d'emploi sur www.lemonde.fr/emploi - VOUS RECRUTEZ ? M Publicité : 01 57 28 39 29 emploi@mpublicite.fr

La HES-SO Genève met au concours pour la Haute école d'art et de design - Genève un poste de :

Maître d'enseignement HES en théorie du Design Mode et accessoires

La HEAD - Genève souhaite accueillir au sein de son équipe un-e enseignant-e (designer ou théoricien-nne) chargé-e des questions théoriques liées à la mode, au design et au corps en général. De part ses compétences spécifiques, il-elle pourrait être amené-e à contribuer au développement d'un champ de recherche spécifique.

Taux d'activité : 35 %
Expérience d'enseignement au niveau tertiaire dans une haute école de design

Si ce défi exigeant vous motive, veuillez adresser vos dossiers complets, sous forme électronique, à rh.head@hesge.ch

Profil détaillé du poste disponible : www.head-geneve.ch

Entrée en fonction : 1^{er} septembre 2018
Délai de candidature : 17 juin 2018

La HES-SO Genève / HEAD adopte une politique de recrutement en faveur de l'égalité des chances et de la diversité.

HES-SO GENÈVE
Haute École Spécialisée de Suisse occidentale

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA
TRIBUNAL INTERNATIONAL DU DROIT DE LA MER



Le Tribunal international du droit de la mer (TIDM), juridiction internationale qui a son siège à Hambourg (Allemagne), annonce la vacance de poste ci-après :

Juriste principal / Chef du Service juridique (P-5)

Pour ce qui est des qualifications et de l'expérience requises, ainsi que pour toute autre information complémentaire, veuillez consulter l'avis de vacance de poste publié sur le site Internet du Tribunal (www.tidm.org).



La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise (13 communes, 200 000 hab., 30 mn de Paris) pilote le développement d'un territoire en pleine expansion à l'ouest de l'Île-de-France sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

ELLE RECHERCHE POUR SA DIRECTION DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Chargé de mission innovation

Attaché ou ingénieur territorial h/f

Vous participez à la définition de la stratégie de soutien à l'innovation et en assurez la mise en œuvre, notamment à travers l'animation d'un lieu dédié à l'entrepreneuriat et à l'innovation à Cergy-Pontoise : La Turbine.

De formation supérieure (bac+5), assortie d'expériences préalables dans le domaine de l'accompagnement des entreprises et dans des activités d'animation d'un réseau d'acteurs, vous connaissez le monde de l'entreprise, les acteurs et les processus d'innovation (au sens large, pas uniquement technologique) et le monde de la recherche et de la valorisation de la recherche.



Chargé de mission animation économique

Attaché territorial h/f

Interlocuteur des entreprises et chargé de contribuer à l'animation et à la connaissance fine du tissu économique grâce notamment à une veille territoriale, vous rendez lisible l'offre de services aux entreprises et aux salariés sur les parcs d'activités par le biais d'une communication adaptée. Vous impulsez des dynamiques collectives, animez des acteurs relais au sein des parcs d'activités tout en assurant l'étude de dossiers et la conduite de projets.

Issu d'une école de commerce ou d'un Master 2 (économique, aménagement, stratégie territoriale), vous connaissez :
• les politiques et les enjeux de développement économique local, le rôle et les attributions des acteurs et partenaires institutionnels du développement économique
• le monde de l'entreprise et les dispositifs d'accompagnement d'entreprises.

Vous souhaitez mettre votre talent au service d'un territoire innovant ?
Retrouvez le détail de ces postes et postulez sur lemonde.fr/emploi



Faculté de droit

La Faculté de droit de l'Université de Zurich conduit un programme de recherche universitaire prioritaire «Régulation des marchés financiers» (Universitärer Forschungsschwerpunkt UFSP Finanzmarktregulierung) en étroite collaboration avec la Faculté des sciences économiques. Son objectif est d'examiner si la régulation actuelle des marchés financiers est suffisante pour prévenir de nouvelles crises et assurer une protection adéquate des investisseurs. Le droit des investissements et des placements (investment banking), la gestion de fortune (asset management), la stabilité du système et l'intégration de la place financière suisse dans le contexte réglementaire international en sont les thèmes principaux. Il a également pour but de promouvoir la relève. Dans ce cadre, un

poste de professeur assistant en droit des marchés financiers (100%)

est à pourvoir.

Une thèse de doctorat d'excellent niveau et un projet de thèse d'habilitation convaincant sont des conditions préalables requises pour se porter candidat. La thèse de doctorat ou le projet de thèse d'habilitation doivent provenir du domaine du droit des marchés financiers. La commission des nominations attache une importance particulière à l'originalité des travaux scientifiques et aux aptitudes didactiques. Dans le cadre de la procédure, la candidate ou le candidat doit présenter un exposé sur un sujet de son choix parmi les thèmes précités; celui-ci doit également être convaincant sur le plan didactique. Elle se conclut par une discussion scientifique avec la commission de nomination sur ce sujet.

Il est attendu de la titulaire ou du titulaire qu'elle ou il soit en mesure de représenter ses matières dans la recherche et l'enseignement. Le profil du poste précis sera établi en fonction des candidatures proposées et du niveau de formation de la chercheuse ou du chercheur nommé / e. La titulaire ou le titulaire est assuré / e de disposer de suffisamment de temps pour rédiger sa thèse d'habilitation en plus de ses tâches d'enseignement et d'administration académique.

Le poste est à pourvoir au 1^{er} février 2019 ou à une date ultérieure à convenir. Il est limité à une durée de trois ans, renouvelable une fois. Aucun tenure track n'est prévu. Les candidatures de personnes en provenance d'autres systèmes juridiques et/ou non-germanophones sont expressément bienvenues. En ce cas, la candidate ou le candidat doit démontrer sa volonté de se familiariser avec le droit suisse et/ou d'acquérir de très bonnes connaissances en langue allemande en l'espace de deux ans.

Veuillez adresser votre dossier de candidature accompagné d'un curriculum vitae, d'une liste des publications, d'évaluations de vos cours et d'une description détaillée de votre projet de thèse d'habilitation (planifié ou en cours de rédaction: fondement, objectif, structure de la recherche et état d'avancement des travaux) par courrier postal et sous forme électronique aux adresses suivantes jusqu'au 19. Juillet 2018:

Université de Zurich, Faculté de droit, Décanat, Rämistrasse 74/2, CH-8001 Zurich, E-mail: berufungen.dekanat@ius.uzh.ch

L'envoi de publications sous forme imprimée sera demandé le cas échéant ultérieurement. Pour toute question, veuillez vous adresser au Prof. Rolf H. Weber (rolf.weber@rwi.uzh.ch).

The University of Luxembourg
is a multilingual, international research University.

The University of Luxembourg is recruiting for the Faculty of Language and Literature, Humanities, Arts and Education (FLSHASE) a

Professor in Psychology with a focus on ageing (m/f)

- Ref: F3-030021
- Permanent contract
- Full-time (40 hours/week)
- Employee status

Mission

The professorship is affiliated to the Integrative Research Unit on Social and Individual Development (INSIDE). The Professor will make a significant contribution to research in ageing, which is one of the most important areas in Psychology feeding into the research priority "Health". Research in this area will bridge several interrelated fields such as Psychology, Behavioural Sciences, Social Sciences and Education.

Profile

- An international research profile in Psychology, Developmental Psychology and Psychology of Ageing. Expertise in Cultural Psychology will be considered an asset;
- Ph.D. in Psychology;
- A minimum of five years post-doctoral experience in a university or comparable research centre.

The University of Luxembourg is an equal opportunities employer.



As part of the application process specifically for academic positions, please follow the instructions:

Link: <http://emea3.mrted.ly/1uc67>



Quotidien préféré des Premium avec chaque jour
2,8 M de lecteurs pour 278 790 exemplaires diffusés*

Retrouvez toutes nos offres sur www.lemonde.fr

* Source : ACPM ONE 2016-2017, Indicateur LNM, Pop. totale : 52 440 000 ind. / OJD DSH 2016-2017, indicateur DFP.

Rouler à l'hydrogène ?



Le propriétaire d'une Hyundai Tucson fait le plein d'hydrogène à Newport Beach, Californie, en juin 2014. ALEX GALLARDO/REUTERS

C'est une accélération prodigieuse. En cette année 2018, l'hydrogène n'a jamais été autant à la fête. Entre l'inauguration d'une station hydrogène et d'une flotte d'utilitaires début juin à Rungis (Val-de-Marne), le lancement d'un bateau à hydrogène à Nantes, la présentation d'un projet d'injection d'hydrogène dans le réseau de gaz à Dunkerque ou le lancement d'un réseau de bus à pile à combustible à Pau...

Le 1^{er} juin, Nicolas Hulot a fini par annoncer un plan de 100 millions d'euros pour aider au déploiement de cette technologie et faire de la France un leader de ce marché naissant. Certes, le Japon, l'Allemagne, le Danemark et la Californie se sont déjà largement positionnés, mais « la France a la légitimité pour s'affirmer comme l'un des leaders du secteur », a assuré le ministre de la transition écologique. Et avec le retour d'une molécule connue depuis le XVIII^e siècle surgissent à nouveau les polémiques qui entourent depuis plus d'un siècle cette énergie miracle, potentiellement capable de transformer l'eau en électricité, mais qui n'a jamais fait la preuve de sa viabilité économique.

Ses premières applications pratiques sont apparues au début du XX^e siècle grâce à l'invention du comte Ferdinand von Zeppelin, qui gonflait ses dirigeables avec ce gaz bien plus léger que l'air. Mais en 1937, l'explosion du *Hindenburg* a refroidi les ardeurs de ses promoteurs. Vilipendé pour sa dangerosité, puisque ce gaz explose au contact de l'oxygène, l'hydrogène a longtemps été laissé au second plan derrière le pétrole et le gaz, des carburants bien plus faciles à gérer, stocker, transporter et utiliser. A partir de la seconde guerre mondiale, l'hydrogène liquide a néanmoins servi à alimenter les moteurs de fusée. Ce gaz est trois fois plus dense énergétiquement que les hydrocarbures, donc parfait pour les fusées, qui cherchent le carburant le plus efficace.

Depuis trente ans, le réchauffement de la planète, lié aux émissions de gaz carboniques issus des ressources fossiles, a changé la donne, car la molécule dispose de sacrés atouts. Elle peut non seulement produire de la chaleur ou de l'électricité et décarboner le gaz naturel, mais aussi stocker à long terme de l'énergie électrique. Mieux, sa combustion n'émet ni CO₂, ni polluant et on peut la fabriquer à partir de l'eau. Un vrai couteau suisse de la transition énergétique !

Alors l'hydrogène est-il la molécule miracle qui va permettre à l'humanité de réussir sa transition écologique, ou juste un mirage ?

Souvent contestée, la molécule revient en force à l'heure du réchauffement climatique. Grâce à la pile à combustible, qui transforme l'hydrogène en électricité, bateau, poids lourds, avion... pourraient bénéficier d'une **énergie propre** et de moteurs qui ne rejettent plus que de l'eau. Mais à quel prix ?

L'essayiste américain Jeremy Rifkin a théorisé l'économie de l'hydrogène, une énergie propre, produite sur place, et donc non importée, par le biais des centrales solaires ou des éoliennes, le tout pour un usage local. L'approche est séduisante, mais si l'hydrogène rassemble de plus en plus de soutiens, elle laisse toujours sceptiques de nombreux spécialistes de l'énergie.

PRO ET ANTI À COUTEAUX TIRÉS

Preuve que le débat est intense, pro et anti-hydrogène sont littéralement à couteaux tirés. « Le discours du lobby de l'hydrogène touche quelques illuminés, il est plein de bonnes intentions, mais n'est pas crédible », tacle un anti-hydrogène, pour qui ces soutiens relèvent d'une « véritable secte ». « Les anti, souvent pro-pétrole, vivent dans le passé et dé-

fendent leur pré carré », juge pour sa part un pro... Ambiance.

L'hydrogène semble pourtant être un moyen de « décarboner » de nombreux secteurs, dont l'industrie, qui utilise aujourd'hui 85 % des 60 millions de tonnes d'hydrogène consommées chaque année dans le monde pour les raffineries et autres usines chimiques. L'énergie s'y intéresse également, car en injectant de l'hydrogène dans un réseau de gaz, on peut théoriquement limiter ses émissions de CO₂.

Enfin, le transport y croit. Grâce à une pile à combustible, qui transforme l'hydrogène en électricité, tous les types de transport (bateau, poids lourds, avion, etc.) pourraient se passer du fioul, du diesel, du kérosène ou de l'essence. Aujourd'hui, pour trouver sur un parking une voiture fonctionnant à

L'HYDROGÈNE PEUT PRODUIRE DE LA CHALEUR OU DE L'ÉLECTRICITÉ, DÉCARBONER LE GAZ NATUREL, ET AUSSI STOCKER DE L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

l'hydrogène, il suffit de repérer la flaque d'eau qui l'accompagne, c'est le seul rejet des piles à combustible.

« Pour sortir de l'ère du carbone, l'hydrogène est un vecteur impossible à ignorer, défend Philippe Boucly, de l'Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible. Ce gaz ne va pas tout remplacer, mais selon une étude de McKinsey, 20 % de la consommation d'énergie finale seront de l'hydrogène, contre 2 % aujourd'hui, afin de tenir les objectifs de réchauffement de la planète. »

Une quarantaine de multinationales (dont Air liquide, Toyota ou Engie), réunies dans l'Hydrogen Council, adhèrent à ce discours. « A long terme, il faut que les industriels entrent dans un processus de décarbonation, et je ne vois pas beaucoup d'alternatives à l'hydrogène », assure Pierre-Etienne Franc, d'Air liquide. Engie, qui vient de lancer une division hydrogène, parie également sur le déploiement de cette énergie, tout comme de nombreux constructeurs automobiles comme Toyota, Hyundai ou Daimler, en attendant PSA. « C'est l'énergie verte ultime », sourit Kiyotaka Ise, l'un des pères de la Mirai, le véhicule à hydrogène de Toyota.

FLOTTES DE VÉHICULES UTILITAIRES

Aux côtés des véhicules électriques, à plus faible autonomie, les véhicules à hydrogène pourraient se faire une place sur la longue distance. Alors que 7 000 véhicules à hydrogène circulent actuellement dans le monde, pour 300 stations installées, Toyota anticipe un parc de 1 million de véhicules en 2030 et plusieurs milliers de stations.

« Si on regarde les projections de la filière automobile, on voit que l'hydrogène n'existe quasiment pas à l'horizon 2035, ni au niveau mondial ni au niveau européen, tempère Olivier Appert, président du Conseil français de l'énergie et ancien président de l'Institut français du pétrole. Pourquoi ? Simplement parce que le réseau n'existe pas. Deux stations dans l'Orne qui alimentent trois véhicules à hydrogène, ça ne suffit pas. »

C'est l'éternel problème de l'œuf et de la poule... Alors que la France compte 20 stations aujourd'hui, elle en vise une centaine à l'horizon 2023, tandis que l'Allemagne en vise 400. Pour résoudre cette équation, M. Franc a son idée : « Pour développer l'usage et rentabiliser une station d'hydrogène (qui coûte environ 1 million d'euros), il faut des utilisateurs. En déployant une flotte captive de véhicules électriques à hydrogène, on peut rentabiliser ces investissements. » A Paris, la station d'Orly tourne désormais à plein, moins de deux ans après son lancement, grâce à une flotte de taxis Hype. Le gouvernement français veut aider à l'avenir la constitution de flottes de véhicules utilitaires ou de poids lourds à pile à combustible pour accélérer le déploiement des stations.

Pour le ferroviaire, l'équation est différente. Pour éliminer les émissions de CO₂, on peut soit électrifier une ligne, soit recourir à un train à batterie ou à hydrogène. « Les batteries sont aujourd'hui trop lourdes, et électrifier un kilomètre de voie en Allemagne coûte 1,2 million d'euros alors que 60 % du réseau allemand est aujourd'hui non électrifié. C'est trop », juge Jörg Nikutta, le patron d'Alstom en Allemagne et en Autriche. Notre train à hydrogène remplacera les trains au diesel de manière bien plus économique. »

Quel que soit le moyen de transport, le système ne sera cependant vertueux que si l'hydrogène utilisé est propre. C'est là que le bât blesse. Aujourd'hui, sur les 60 millions de tonnes utilisées, 99 % sont d'origine fos-

Depuis vingt-cinq ans, le Japon s'entête et croit dans ses chances

C'EST PEU DE DIRE QUE LE JAPON a fait de l'hydrogène une priorité de son avenir énergétique. L'Archipel souhaite faire une abondante publicité de son projet de « société de l'hydrogène » lors des Jeux olympiques de Tokyo de 2020 en profitant de l'importante couverture médiatique des JO.

Les 6 000 logements du village olympique construit sur un polder dans la baie de la capitale et une centaine de bus utilisés pour les compétitions seront alimentés ou fonctionneront entièrement grâce à des piles à combustible, qui produisent de l'électricité à partir d'hydrogène et d'oxygène. Dans le même temps, le gouvernement maintient son objectif de 40 000 véhicules à pile à combustible (Fuel Cell Electric Vehicle, FCEV) en circulation en 2020 et 800 000 en 2030, contre 2 000 aujourd'hui.

Le Japon y voit un moyen de réduire les émissions de gaz polluants, les FCEV ne rejetant que de l'eau. Couplés avec un onduleur, les véhicules à hydrogène peuvent alimenter un foyer pendant sept jours, une capacité utile dans un pays soumis à des catastrophes naturelles comme les séismes.

Prix élevé des voitures

La nécessité de développer de nouvelles infrastructures pour ces modèles doit dynamiser l'économie. Et le savoir-faire acquis doit offrir au Japon des possibilités d'exportation vers des pays, comme la Chine, où des politiques volontaristes de promotion des véhicules non polluants, électriques ou à hydrogène sont mises en place.

Le pari des véhicules à hydrogène traduit également une certaine défiance à l'égard des modèles électri-

ques, handicapés par des temps de rechargement relativement longs et par un manque d'autonomie. Les FCEV – la Mirai de Toyota, commercialisée en 2014, et la Clarity de Honda, lancée en 2016 – peuvent parcourir 650 kilomètres et être rechargés en moins de cinq minutes.

Cela dit, la technologie a encore du mal à s'imposer dans l'Archipel, en raison notamment du prix élevé des voitures – plus de 7 millions de yens (54 000 euros) –, qui peut rebouter malgré un système de subventions.

Il n'existe pour l'instant que 92 stations de rechargement et la création de nouvelles se heurte à la question de leur prix. Une telle installation coûte en effet entre 400 et 500 millions de yens (de 3 à 3,9 millions d'euros), soit quatre à cinq fois plus qu'une station-service classique. Ce problème est no-

tamment lié à la sévérité des règlements encadrant leur construction. Le gouvernement a promis de les alléger.

Pour soutenir la tendance, les constructeurs – Toyota, qui travaille sur les FCEV depuis 1992 et développe des bus et des camions à hydrogène, Honda et Nissan – ont créé, le 5 mars, avec des géants de l'énergie, comme Idemitsu ou Air liquide, la société Japan H2 Mobility (JHyM), chargée de construire 80 stations de rechargement d'ici à mars 2022.

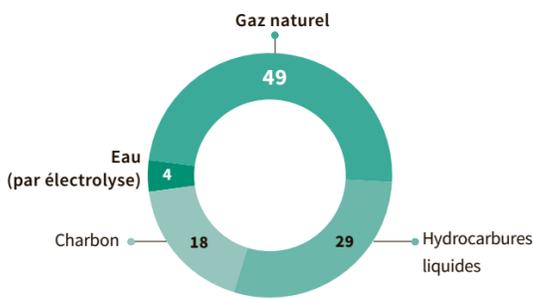
Le gouvernement travaille aussi sur l'approvisionnement en hydrogène. Il pourrait en importer de Brunei ou d'Australie, où il serait produit à partir de lignite. Un projet est à l'étude avec la Norvège pour de l'hydrogène obtenu à partir d'énergies renouvelables. ■

PHILIPPE MESMER
(TOKYO, CORRESPONDANCE)

L'hydrogène : un carburant alternatif aux énergies fossiles

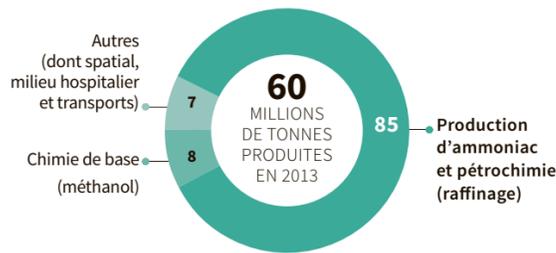
1 Une molécule quasi exclusivement produite à partir d'énergies fossiles...

Matières premières utilisées pour produire de l'hydrogène dans le monde en 2014, estimation en %



... et vouée à l'industrie

Estimation de l'utilisation de l'hydrogène dans le monde en 2013, en %



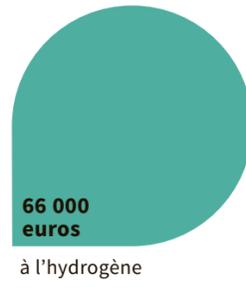
2 Véhicules : une énergie d'avenir (pour une utilisation encore embryonnaire)

7 137

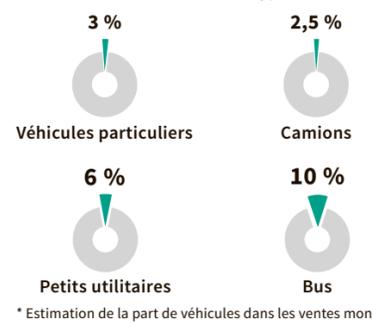
véhicules dans le monde roulent grâce à une pile à hydrogène fin 2017. Seuls quatre modèles de voitures particulières sont disponibles :

- Honda Clarity
- Hyundai ix35/Tucson
- Toyota Mirai
- Renault Kangoo

Prix moyen d'achat d'une voiture neuve en France



Part des véhicules roulant à l'hydrogène à l'horizon 2030*, en % selon le type de véhicule



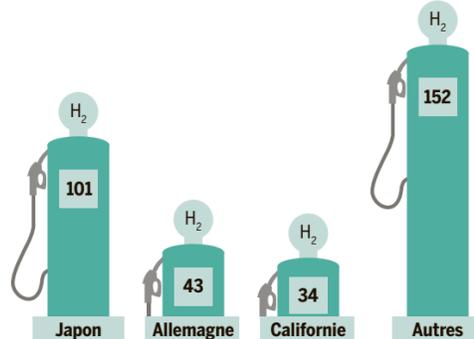
* Estimation de la part de véhicules dans les ventes mondiales

Le Japon pionnier : un tiers des véhicules et des équipements s'y trouvent

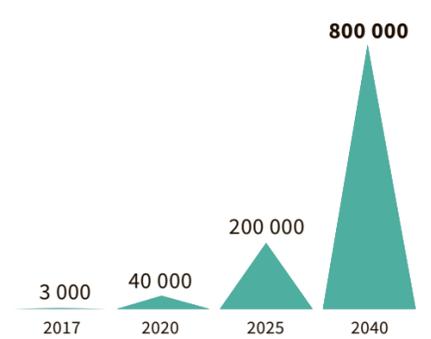
Part des véhicules roulant grâce à une pile à hydrogène, fin 2017



Stations-service à hydrogène dans le monde, fin 2017

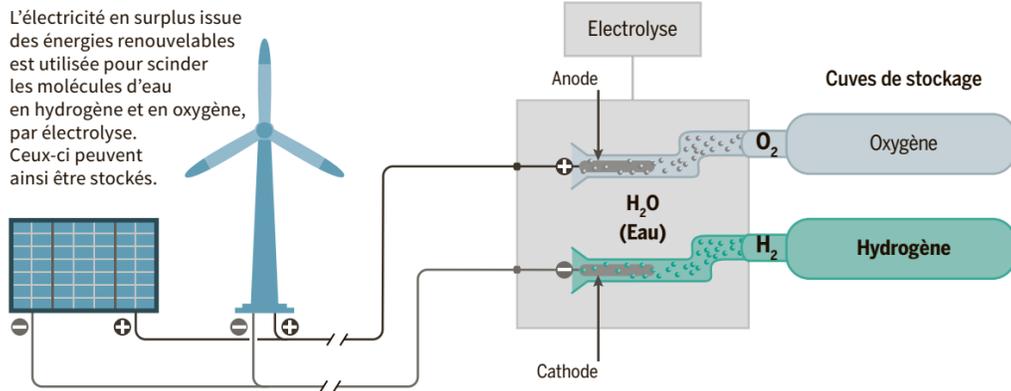


Objectif de production de véhicules japonais à hydrogène

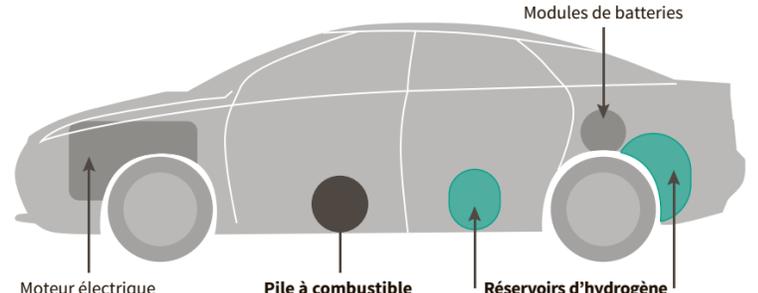


3 L'espoir : stocker l'électricité des énergies renouvelables

L'électricité en surplus issue des énergies renouvelables est utilisée pour scinder les molécules d'eau en hydrogène et en oxygène, par électrolyse. Ceux-ci peuvent ainsi être stockés.



L'hydrogène peut ensuite être utilisé pour alimenter une pile à combustible qui restitue de l'électricité en rejetant de l'eau. Dans le cas des véhicules à hydrogène, l'électricité produite par la pile à combustible sert à recharger la batterie qui alimente le moteur électrique.



SOURCES : IFPEN, IEA, ADEME, FRANCE STRATÉGIE, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, CEA, AFHYPAC, IHS, WORLD HYDROGEN COUNCIL, L'ARGUS

INFOGRAPHIE : ROMAIN IMBACH, PHILIPPE DA SILVA, MAXIME MAINGUET

sile (gaz ou charbon). La quasi-totalité de l'hydrogène est produite par « vaporéformage » de gaz ou de gaz issu du charbon : « Pour 1 million de tonnes de CO₂ annuel produit, nous envoyons dans l'atmosphère 13 millions de tonnes de CO₂. En France, c'est près de 3 % de nos émissions de CO₂ annuelles », constate-t-on au ministère de la transition écologique.

L'alternative « propre », c'est l'électrolyse de l'eau. L'électricité sépare, par le biais d'un électrolyseur, les molécules d'hydrogène (H₂) de la molécule d'oxygène (O) de l'eau (H₂O). Le processus est coûteux, mais les prix ont tendance à baisser. « On atteint, en Europe, un prix de 4 à 6 euros le kilogramme d'hydrogène vert... compétitif par rapport à celui de l'hydrogène obtenu par la voie pétrochimique (4 à 5 euros le kilo) », relève Florence Lambert, la directrice de l'institut de recherche CEA-Liten, dans la revue *Les Défis du CEA*.

Le prix de l'hydrogène propre dépend alors non seulement du prix de l'électricité propre, mais également de sa disponibilité. « L'idée d'utiliser l'électricité renouvelable produite en plus est séduisante mais très peu réaliste. Le nombre d'heures où cela se produit est très faible, cela ne suffit pas à bâtir un modèle », tranche Olivier Appert. Aujourd'hui, seul le Danemark ou le nord de l'Allemagne disposent de surplus importants d'énergie éolienne. Et même là-bas, des questions se posent.

« Les Allemands ont investi dans l'hydrogène après 2011 lorsqu'ils ont compris le problème que posaient les énergies renouvelables intermittentes et qu'ils ont commencé à réfléchir à leur stockage. Mais ils ont conclu, en 2014, que ce n'était pas la solution et ont plutôt privilégié les lignes à haute tension pour transporter le courant du nord au sud du pays », relève Etienne Beeker, auteur d'une note sur l'hydrogène chez France Stratégie, qui ajoute : « On se rend compte que pour absorber l'intermittence de l'éolien ou du solaire, il y a d'autres solutions moins coûteuses et plus efficaces, notamment d'investir dans le numérique. »

Et puis, ajoute Paolo Frankl, directeur des énergies renouvelables à l'Agence internationale de l'énergie (AIE), « pour comprendre

les coûts de l'hydrogène, il ne faut pas regarder seulement les coûts de production, mais aussi ceux du stockage et du transport ». Pour conditionner de l'hydrogène, il faut le mettre sous des pressions très importantes, ce qui augmente de manière significative les coûts de stockage et de transport. Pour M. Frankl, « l'hydrogène est intéressant, mais pas dans le transport ou le stockage d'électricité dans un premier temps ». « Le plus grand champ d'application, c'est l'industrie chimique. C'est là que les choses peuvent évoluer dans les dix prochaines années. »

FILIÈRE VERTE POUR L'INDUSTRIE

En France, le gouvernement en a fait un de ses principaux axes de développement. Il a décidé d'aider l'installation d'électrolyseurs sur les petits sites industriels afin de verdir l'hydrogène qu'ils utilisent. D'ici à 2023, la France souhaite obtenir 10 % d'hydrogène vert... Pour les chercheurs de l'AIE, la mise en place de cette filière d'hydrogène vert pour l'industrie permettrait de faire baisser les coûts de production et de générer une chaîne de valeur pour la mobilité et

« POUR COMPRENDRE LES COÛTS DE L'HYDROGÈNE, IL FAUT AUSSI REGARDER CEUX DU STOCKAGE ET DU TRANSPORT »

PAOLO FRANKL
directeur des énergies renouvelables à l'Agence internationale de l'énergie

éventuellement le stockage d'électricité. Pour les industriels pro-hydrogène, les efforts de recherche et développement vont par ailleurs améliorer à la fois les rendements et les coûts des matériaux, en réduisant notamment le recours aux métaux rares (le platine pour la pile à combustible). « Quand vous regardez l'évolution des coûts des cellules photovoltaïques, vous savez que le prix des électrolyseurs ou des piles à combustible vont baisser très rapidement à mesure que les volumes de production progresseront », juge Philippe Boucly.

Reste que sans taxe carbone importante – au moins 300 euros la tonne pour les énergies fossiles, selon les calculs de l'IFP –, l'hydrogène ne sera jamais compétitif quels que soient les progrès de rendement de l'électrolyse. « Pour l'instant, il n'y a pas de modèle économique », assure un patron du secteur de l'énergie. « Il nous semble que cela sera toujours plus cher que les solutions basées sur le gaz naturel, reconnaît Pierre-Etienne Franc. Mais c'est le coût nécessaire d'une solution décarbonée. » ■

PHILIPPE JACQUÉ ET NABIL WAKIM

Au Danemark, la molécule aide à recycler le CO₂

LE PLUS FRAPPANT, C'EST L'ODEUR. A mesure que l'on s'approche de l'usine de traitement des eaux du sud de Copenhague, les effluves d'égouts s'intensifient. A proximité des bassins d'épandage de boues, de vastes réservoirs permettent de créer du gaz grâce à la biomasse. Mais cette usine accueille également une unité de production de méthane synthétique.

« Comme le Danemark dispose d'importants gisements d'électricité éolienne, nous avons décidé de produire du gaz à partir, d'un côté, d'hydrogène vert produit sur place par un électrolyseur, et, de l'autre, de CO₂ rejeté par la centrale de traitement des eaux », explique Laurent Landon, le patron français de l'usine Biocat, un des pro-

jets pilotes de la start-up germano-américain Electrochaea.

En effet, tout comme il est possible de produire de l'hydrogène en « craquant » du gaz, en séparant les molécules d'hydrogène (H₂) des molécules de dioxyde de carbone (CO₂), il est possible de recréer du gaz en mariant ces molécules afin de le réintroduire dans le réseau de gaz de ville. L'intérêt est double. Cela permet de séquestrer et recycler le dioxyde de carbone que l'on envoie aujourd'hui dans l'atmosphère.

Les usines chimiques, les aciéries ou les raffineries, très émettrices de CO₂, pourraient l'utiliser pour décarboner leur production. Deuxième intérêt, ce processus de « méthanation » produit

également de la chaleur, que l'on peut réutiliser dans un réseau de chaleur ou pour tout autre usage.

Empreinte carbone négative

Si l'intérêt est là, peu d'acteurs ont aujourd'hui démontré sa pertinence technique et surtout, financière. Marier de l'hydrogène et du dioxyde de carbone n'est pas aisé, cela nécessite un biocatalyseur efficace. « Nous avons sélectionné une bactérie particulièrement efficace », assure M. Landon. Pour un mégawatt-heure d'électricité, nous produisons 550 kW de gaz et 350 kW de chaleur. Nous avons un rendement de 88 %. Si la chaleur est utilisée en lieu et place d'une source de chaleur produite à partir de CO₂,

l'empreinte carbone de notre technologie est négative !

Sur le site, un électrolyseur voisine avec un méthaniseur dans un entrelacs de conduites. Au cœur de l'îlot, une grande tour accueille la bio-réaction où se recombinent hydrogène et dioxyde de carbone. Pour l'instant, le monde de l'énergie reste encore en retrait sur cette technologie, car elle est aujourd'hui moins compétitive que la production de biométhane issu de la biomasse. Cependant, Electrochaea y croit, et une demi-douzaine de sites pilotes sont en cours d'installation en Europe (Suisse, Allemagne, etc.) et aux États-Unis. Et peut-être bientôt en France. ■

PH. J. (À COPENHAGUE)

Les Italiens et l'euro : le grand désamour

De nombreux citoyens tiennent la monnaie unique pour responsable du malaise économique de leur pays

Il ne saurait dire quand, exactement, il a changé d'avis. Ce fut peut-être en 2012, lorsque son fils choisit d'émigrer en Australie, faute de trouver un emploi à Rome. Ou en 2010, lorsque la récession contraignit la PME où il était comptable à se séparer d'une partie de ses équipes. Autrefois, Marco Moretti était un fervent défenseur de l'euro. Aujourd'hui, il se décrit comme un « eurocritique ». « A mes yeux, l'Union européenne [UE] était la plus belle utopie de l'après-guerre, et l'euro devait être son apothéose, explique ce jeune retraité au visage émacié vivant près de Varèse, en Lombardie. Mais on nous a menti sur la mariée : nous avons compris trop tard que l'Italie et la monnaie unique, ce n'est pas un couple qui marche. »

Il y a, dans les relations entre les Italiens et l'euro, quelque chose d'une histoire d'amour déçue. Beaucoup de patrons de petites entreprises, salariés ou chômeurs estiment aujourd'hui que la devise européenne et le fonctionnement actuel de l'UE sont responsables du malaise économique de leur pays. Ils se retrouvent dans les critiques de Bruxelles et de la Banque centrale européenne (BCE) formulées par la coalition de la Ligue (extrême droite) et le Mouvement 5 étoiles (antisystème), au pouvoir depuis quelques jours.

Le nouveau premier ministre, Giuseppe Conte, qui a obtenu la confiance des députés, mercredi 6 juin, assure que le projet de sortie de l'euro n'est plus à l'ordre. Mais il compte renégocier les traités européens et promet un « changement radical » qui inquiète les autres capitales.

A l'origine, l'Italie comptait pourtant parmi les nations les plus europhiles. « La Péninsule était force de proposition : c'est à Rome que, en 1957, les traités fondateurs ont été signés entre les six premiers pays membres », rappelle Marc Lazar, directeur du centre d'histoire de Sciences Po. Lors des premières décennies, les attentes des Italiens sont hautes. L'UE devait apporter la prospé-

rité. Elle serait le *vincolo esterno*, la « contrainte extérieure », qui aiderait le pays à renforcer son économie et ses institutions.

« Cet enthousiasme a fluctué au fil des ans, puis a fléchi », explique Luca Comodo, de l'institut de sondage Ipsos, à Milan. D'abord lentement, après l'introduction de l'euro, en 1999. Puis plus rapidement, après la crise des dettes de 2011. Selon l'Eurobaromètre de la Commission mené à l'automne dernier, 40 % des Italiens estiment désormais que l'euro n'est pas une bonne chose pour leur pays, contre 25 % des Français ou 23 % des Espagnols.

Ce désenchantement tient beaucoup à la crise des migrants. « Les Italiens se sont sentis bien seuls face à l'afflux de réfugiés en 2016, et c'est en parti justifié : l'UE, comme les pays voisins, en ont fait bien peu pour nous aider », remarque Raffaele Marchetti, spécialiste des relations internationales à l'université Luiss, à Rome. Et ce, alors que le pays se débat dans le marasme économique depuis des années.

Un mythe de l'âge d'or

Dès 2000, la Péninsule décroche doucement. Son revenu par habitant progresse moins vite que celui de l'Espagne et de la France. La santé de ses petites entreprises se dégrade. « Ces difficultés ont été mises sur le compte de l'euro, mais c'est oublier qu'à cette époque, le pays a également pris de plein fouet la concurrence des pays à bas coûts, dont celle de la Chine, entrée dans l'Organisation mondiale du commerce [OMC] en 2001 », rappelle Eric Dor, économiste à l'Isseg. « Alors que les grosses PME du Nord s'en sont toujours bien sorties à l'export, beaucoup de très petites entreprises ont raté le virage de la digitalisation et de la montée en gamme : rien à voir avec la monnaie unique », ajoute Luigi Consiglio, président de GEA, un cabinet de conseil milanais.

Qu'importe : peu à peu, le récit blâmant l'euro se met en place. Celui valorisant l'époque d'avant son instauration, lorsque le pays était libre de dévaluer la lire pour relan-

Une manifestation contre l'Union européenne, à Rome, le 25 mars 2017. ALBERTO PIZZOLI/AFP



cer sa compétitivité. Lorsque le carcan des règles européennes n'empêchait pas d'investir. Lorsque la croissance était plus forte.

Un mythe de l'âge d'or, en somme, entretenu avec nostalgie par une partie de la classe politique, prompt à accuser Bruxelles plutôt que d'assumer les handicaps structurels du pays – à l'exemple des lenteurs de l'administration, de la faiblesse de l'innovation ou de la domination de la Mafia en Calabre. « Les dévaluations et l'inflation laminaient le pouvoir d'achat des ménages, mais cela, personne ne veut s'en rappeler », remarque Alberto Mingardi, de l'Institut Bruno Leoni, un think tank de Milan.

Il faut dire que, pendant la crise, les maladroites de Bruxelles ou de la BCE, tout comme plusieurs épisodes malheureux, ont ap-

porté de l'eau au moulin des « eurodéçus ». En 2011, la spéculation se déchaîne contre la dette italienne. Silvio Berlusconi, alors président du conseil, démissionne. Il est remplacé par l'économiste Mario Monti, ancien de la Commission. Son gouvernement technique applique les politiques de rigueur et s'attache à respecter les engagements budgétaires européens.

Les médias italiens décrivent cet épisode comme le fruit du chantage des marchés financiers. « Certains Italiens l'ont vécu comme une intrusion des technocrates de Bruxelles et de Berlin cherchant à mettre le pays au pas. Hélas, le fait que la stagnation se prolonge n'a rien arrangé », estime Ferdinando Giugliano, économiste pour Bloomberg, à Rome. En 2016, les petites ban-

Ce désenchantement tient beaucoup à la crise des migrants

ques italiennes, fragilisées par des années de croissance faible, traversent une passe difficile. Rome doit alors appliquer les nouvelles règles européennes, indiquant que les actionnaires et créanciers doivent désormais être mis à contribution en premier s'il faut renflouer un établissement, et non plus l'argent public. Un principe en théorie vertueux. « Mais il fut vécu par certains comme une injustice de plus : l'Allemagne et l'Espagne avaient

été autorisées à renflouer directement leurs banques, pourquoi pas nous ? » rappelle M. Consiglio. La BCE, chargée de la supervision bancaire, est pointée du doigt.

L'eurodésenchantement des Italiens n'est néanmoins pas dénué d'ambivalence. Car s'ils blâment la monnaie unique, ils lui restent attachés. Les sondages montrent que la majorité d'entre eux s'opposent à une sortie de l'euro. « Ils sont critiques, mais convaincus que l'on ne peut pas faire sans », résume M. Marchetti. Avant de souligner que ce malaise, loin d'être propre à son pays, est partagé par les nombreux Européens redoutant d'être les perdants de la mondialisation. « Si l'UE échoue à prendre en compte leur désarroi, elle court à sa perte », conclut-il. ■

MARIE CHARREL

Réforme de la zone euro : Scholz tend la main à Macron

Le ministre des finances allemand a avancé quelques propositions, déjà défendues par la France

BRUXELLES - bureau européen,
BERLIN - correspondant

Après Angela Merkel, Olaf Scholz. Une semaine après la chancelière allemande, son ministre des finances a livré à son tour sa vision de l'avenir de la zone euro. Détaillées dans l'hebdomadaire allemand *Der Spiegel*, samedi 9 juin, ses propositions interviennent dix jours avant le conseil des ministres franco-allemand, prévu le 19 juin au château de Meseberg, près de Berlin, et deux semaines avant le conseil européen des 28 et 29 juin.

Que propose M. Scholz ? D'abord, la création d'une assurance-chômage à l'échelle de la zone euro. « Si un Etat de la zone euro est confronté à une crise économique qui entraîne des licenciements massifs et coûteux en matière d'indemnités, il pourrait emprunter auprès de ce fonds de réassurance commun », explique-t-il. Autre idée : l'instauration d'une taxe sur les transactions financières (TTF), dont les recettes viendraient alimenter le budget de l'Union européenne (UE). Selon M. Scholz, elle pourrait rapporter entre 5 et 7 milliards d'euros par an.

Aucune de ces propositions n'est nouvelle. La création d'une TTF est envisagée depuis 2011 par la Com-

mission européenne. Soutenue notamment par la France et par l'Allemagne, l'idée s'est toutefois heurtée à l'hostilité de certains Etats, comme le Luxembourg et les Pays-Bas, qui craignent qu'une telle taxe ne pénalise leurs places financières. Relancée par le président Emmanuel Macron dans son discours sur l'Europe, le 26 septembre 2017, la TTF a-t-elle plus de chances d'aboutir aujourd'hui ? Pas sûr : le Brexit, avec les occasions qu'il induit pour les places financières du continent, risque de rendre les dirigeants européens encore plus frileux.

« Le pays le plus pingre... »

Le contexte est-il plus favorable pour la mise en place d'une assurance-chômage au sein de la zone euro ? Défendue depuis longtemps par les sociaux-démocrates européens, l'idée pourrait séduire l'Espagne, qui vient de se doter d'un gouvernement socialiste et qui prône depuis des années une intégration plus poussée de la zone euro. Le nouveau gouvernement populiste italien aurait lui aussi du mal à la refuser, Rome réclamant davantage de solidarité de la part de l'UE. Mais l'Autriche et les Pays-Bas ont déjà dit qu'ils refusaient d'envoyer davantage d'argent à Bruxelles à l'avenir,

malgré le manque à gagner occasionné par le Brexit. Or, quand on négocie des ressources communes pour l'UE, « c'est le pays le plus pingre qui finit par imposer ses vues », relève l'eurodéputé conservateur français Alain Lamassoure.

Et, en Allemagne, l'idée d'un fonds de réassurance commun auquel pourraient emprunter les Etats confrontés à un chômage massif, est rejetée par le parti de Mme Merkel, l'Union chrétienne-démocrate (CDU). « L'UE n'a besoin ni d'une nouvelle enveloppe financière ni de plus de bureaucratie », a lancé la députée Katja Leikert, chargée des questions européennes au groupe CDU du Bundestag, après l'interview de M. Scholz.

Pourquoi ce dernier formule-t-il une telle proposition, s'il sait qu'elle a peu de chances d'être soutenue par la chancelière elle-

même ? La réponse est avant tout politique. Depuis son entrée au gouvernement, à la mi-mars, M. Scholz, bien que social-démocrate (SPD), n'a cessé de donner des gages aux conservateurs, au risque de passer pour le parfait continuateur de son prédécesseur Wolfgang Schäuble (CDU). « Au SPD, beaucoup se demandent à quoi cela sert d'avoir récupéré le ministère des finances si c'est pour faire la même politique que Schäuble. En plaidant pour une assurance-chômage européenne et en martelant, dans le *Spiegel*, qu'il faut plus de "solidarité" en Europe, Scholz envoie un signal à son parti. Une semaine après la longue interview de Merkel sur l'Europe [parue le 3 juin dans le *Frankfurter Allgemeine Zeitung*], c'est aussi pour lui une occasion de s'affirmer sur la scène européenne, où il est encore peu connu », décrypte un expert des relations européennes proche du gouvernement allemand.

Si elle suscite des réserves à Berlin, la proposition rassure un peu Paris, M. Scholz suggérant enfin un instrument de solidarité allant dans le sens de ce que M. Macron met en avant depuis des mois : un amortisseur permettant, en cas de crise dans un pays de l'UE, que ce dernier ne coupe pas d'emblée dans ses programmes sociaux ou

ses investissements publics, avec le risque d'aggraver encore plus les effets de cette crise pour ses citoyens. Mais la France plaide pour un vrai budget de la zone euro, alors que M. Scholz ne suggère que des lignes de prêts, remboursables ultérieurement par les pays qui en bénéficieraient. « S'agit-il d'une proposition en plus d'un budget de la zone euro, ou d'une proposition l'excluant ? », s'interroge un diplomate bruxellois.

Le ministre allemand et son homologue français, Bruno Le Maire, ont discuté de ces propositions dans la nuit de samedi à dimanche, à Paris, lors d'une nouvelle séance de négociation au long cours. M. Le Maire a continué à plaider pour la mise en place d'un vrai budget de la zone euro. « Il n'a pas renoncé », insiste-t-on dans son entourage. Mais les discussions sont laborieuses, M. Scholz ayant beaucoup moins de marge de manœuvre que le ministre français, qui n'a de comptes à rendre qu'à M. Macron. La feuille de route commune aux deux pays, qui comprendra un volet important d'harmonisation fiscale entre Paris et Berlin, doit être rendue publique lors du conseil franco-allemand du 19 juin. ■

CÉCILE DUCOURTIEUX
ET THOMAS WIEDER

CONJONCTURE La Banque de France prévoit 0,3 % de croissance au deuxième trimestre

L'économie française devrait bien croître de 0,3 % au deuxième trimestre, a confirmé, lundi 11 juin, la Banque de France, dans sa deuxième estimation fondée sur son enquête mensuelle de conjoncture pour mai. — (Reuters.)

Trois Etats du Golfe à la rescousse de la Jordanie

L'Arabie saoudite, les Emirats arabes unis et le Koweït ont accordé une aide de 2,5 milliards de dollars (2,1 milliards d'euros) à la Jordanie, a annoncé, lundi 11 juin, l'agence de presse saoudienne SPA. Alors que le pays vient d'être secouru par des manifestations contre les hausses de prix et un projet de loi fiscale, la chef de la diplomatie européenne, Federica Mogherini, a aussi annoncé, dimanche, une aide de 20 millions d'euros. — (AFP)

VOTATION Les Suisses rejettent une réforme radicale de la finance

L'initiative dite « Monnaie pleine », un plan radical visant à ôter aux banques suisses le droit de création monétaire, a été rejetée par les électeurs suisses, par 75,7 % des voix, a annoncé le Conseil fédéral, dimanche 10 juin. — (AFP)