



L'IA à l'assaut de Wall Street

- Alphabet veut lever 80 milliards de dollars, une des plus importantes émissions de capital de l'histoire.
- Anthropic, Open AI ou SpaceX se pressent pour solliciter en premier les investisseurs en Bourse.
- L'appétit réel des marchés pour ces opérations qui totalisent 400 milliards de dollars est incertain.

// PAGES 14-15

régions

L'économie sociale et solidaire victime de la crise

Fortement dépendant de la commande publique et des subventions, le secteur craint de perdre des emplois // P. 23

Présidentielle Avec NKM, Philippe lance la course aux ralliements // P. 2



Luxe Le statut de palace accordé à six nouveaux établissements // P. 19

Le Liban toujours sous les bombes



PROCHE-ORIENT L'annonce lundi par Donald Trump d'un « apaisement » entre Israël et le Hezbollah laisse les Libanais sceptiques. Les affrontements entre la milice chiite et Tsahal ne faiblissent pas, avec de nouveaux morts à la clé. Des frappes israéliennes ont gravement endommagé l'hôpital Jabal Amel, dans la ville de Tyr, dans le sud du Liban. Le président américain fait pression sur le Premier ministre israélien pour arriver à une désescalade. Sans grand succès jusqu'à maintenant. Les ambassadeurs d'Israël et du Liban ont été reçus mardi au département d'Etat pour une nouvelle session de pourparlers directs. // PAGE 7

Audiovisuel Les Français réduisent la facture des abonnements aux plateformes // P. 18

Automobile ACC cherche un partenaire chinois pour recharger ses batteries // P. 17

L'Europe renforce ses règles pour favoriser le renvoi des migrants

UNION EUROPÉENNE Les Vingt-Sept se sont mis d'accord sur un nouveau règlement « Retour » des migrants. Plusieurs mesures vont s'appliquer immédiatement. La précédente directive en la matière datait de 2008. Un texte considéré comme obsolète, alors que la pression migratoire s'intensifie et que seules 20 % des décisions d'expulsion sont appliquées. L'accord trouvé lundi soir entre le Parlement européen et les Etats se traduit par un très net durcissement des règles. Les migrants faisant l'objet d'une décision de renvoi devront coopérer avec les autori-



tés sous peine de sanctions sévères dont une durée de détention pouvant atteindre vingt-quatre mois. Les interdictions d'entrée dans l'espace européen passent de cinq à dix ans, voire vingt ans dans les cas les plus graves. Autre nouveauté : un formulaire standardisé facilitant la reconnaissance mutuelle des décisions d'expulsion entre Etats membres. Mais la disposition la plus controversée réside dans la possibilité de créer des centres dans des pays tiers, pour y envoyer les déboutés du droit d'asile avant leur retour dans leur pays d'origine. // PAGE 5

La lutte contre le cancer enregistre des avancées majeures

SANTÉ Le congrès américain d'oncologie, l'Asco, qui a réuni plus de 40.000 chercheurs et médecins à Chicago s'est terminé mardi. La star de cette édition 2026 a été un médicament de la biotech américaine Revolution Medicines, le daraxonrasib, qui double la durée de survie des

patients ayant un cancer du pancréas avancé. La survie des participants à cet essai a dépassé un an, ce qui est sans précédent pour ce type de cancer, le plus mortel. C'est une avancée majeure mais au niveau mondial, un cancer sur trois reste non détecté. Et l'incidence du cancer est appelée à

s'envoler. En 2050 il devrait y avoir plus de 35 millions de cas de cancers par an et la pénurie de personnel se fera sévère en oncologie. Il devrait ainsi manquer au niveau mondial pas moins de 65 millions d'infirmières et 16 millions de spécialistes du diagnostic. // PAGE 16

l'éditorial

La « politique de l'offre » porte ses fruits

L'économie est un long chemin d'humilité. L'Insee vient de discrètement corriger plusieurs indicateurs économiques de ces dernières années, ce qui modifie nettement les données que l'on avait en tête : les taux de croissance ont été relevés pour 2023 (1,6 % au lieu de 0,9 %) et 2024 (1,5 %) ; l'investissement des entreprises et les gains de productivité ont été meilleurs que prévu. Le tout parce que l'industrie a mieux tenu.

Ce nouveau film, revisité avec des données plus précises, décrit un pays qui, sans être tonitruant, a bien rebondi après le Covid. Il confirme surtout que la politique de soutien aux entreprises engagée en 2016 par François Hollande et amplifiée par Emmanuel Macron a durablement porté ses fruits. Ce choix de l'« offre », concrétisé par des règles plus souples sur le marché du travail et des baisses d'impôts, s'est avec le recul avéré payant.

Entre la fin 2016 et la fin 2025, l'économie tricolore a progressé de précisément 12 % en volume, contrairement au récit décliniste entendu partout. Hélas, cette croissance a été aussi portée par des finances publiques devenues exsangues. L'actualisation de l'Insee indique au passage que la détérioration des comptes est d'autant plus grave et injustifiable avec une économie plus solide qu'on le croyait à l'époque.

Le tournant fiscal, la guerre au Proche et au Moyen-Orient ainsi que la pagaille politique ont mis à la renverse ces résultats, ce qui est très regrettable. Patrick Martin, le président du Medef, s'attend à ce que l'activité recule au deuxième trimestre comme elle l'a fait au premier alors qu'Ormuz n'était pas encore bloqué. S'il est improbable qu'elle reparte d'ici à l'été 2027, un grand n'importe quoi électoral l'enverrait à coup sûr dans le fossé.

— Dominique Seux



Batteries : le français ACC cherche un partenaire chinois

AUTOMOBILE

Le fabricant franco-allemand verrait d'un bon œil l'arrivée d'un nouveau partenaire, susceptible de lui faire passer un cap décisif.

Yann Duvert

Le symbole serait douloureux mais pourrait être salutaire pour ACC. Selon nos informations, le spécialiste français des batteries discute depuis plusieurs mois avec de potentiels partenaires, dont des acteurs chinois. Plusieurs scénarios sont évoqués, d'un accord de licence sur des modèles de batteries moyennant des royalties, à une entrée au capital. Les noms de BYD, et plus récemment du leader mondial CATL, ont circulé. Mais aucun projet concret n'a encore émergé.

Pour ACC, trouver un partenaire aurait un double avantage : faire rentrer de l'argent frais (dans le cas d'une prise de participation) au moment où la difficile montée en cadence s'accompagne de gros besoins en cash, et surtout s'offrir une expertise technologique qui manque cruellement en Europe. Pour CATL, ou tout autre acteur chinois, cela pourrait permettre de partager les risques, mais aussi de prendre une nouvelle position sur le Vieux Continent avant l'entrée en vigueur de nouvelles mesures favorisant le made in Europe.

« Un peu d'oxygène »

ACC « a toujours discuté avec tout le monde, et évidemment avec des chinois comme BYD. Pour avoir un peu d'oxygène financier et surtout accéléré

rer la vitesse de la mise au point de la production, l'aide d'un acteur global serait bienvenue », résume un bon connaisseur de l'entreprise.

Le souhait de voir débarquer un géant mondial de la batterie émanerait également de ses coactionnaires, en l'occurrence Stellantis, Mercedes et TotalEnergies. Lors de l'assemblée générale du pétrolier, vendredi, son PDG Patrick Pouyanné a ainsi mentionné l'idée de « mettre un peu de technologie chinoise dans ACC pour les aider à sortir de l'ornière ».

Sans que l'on sache précisément s'il faisait référence aux discussions en cours, ou au contrat de service qui lie déjà ACC au spécialiste chinois EVE, dont les ingénieurs conseillent actuellement ceux de la coentreprise franco-allemande. Au sein d'ACC, on regrette d'ailleurs de ne pas avoir fait ce choix plus tôt, et certains s'interrogent sur le fait d'avoir choisi Saft, la filiale de TotalEnergies, comme partenaire initial dans l'aventure.

CATL pourrait être un candidat

Stellantis, de son côté, serait favorable à l'idée d'accueillir un nouveau partenaire au sein d'ACC. « C'est très clair : on prie pour qu'un chinois rentre chez ACC », résume une source en interne. CATL, avec qui le constructeur possède déjà une coentreprise et une gigafactory à Saragosse (Espagne), pourrait apparaître comme un candidat naturel.

Lors de la présentation de son plan stratégique, le 21 mai, Antonio Filosa n'a pas manqué de mentionner le fabricant chinois, preuve d'une collaboration étroite qui pourrait s'étendre à d'autres domaines, comme la conception des packs intégrant les batteries (« cell to body »).



La gigafactory ACC de Billy-Berclau (Pas-de-Calais) a connu une montée en puissance compliquée. Photo Fievez/Sipa

Considéré comme l'acteur européen le plus avancé de la filière batterie, ACC a toutefois rencontré de nombreuses difficultés. Il a notamment été confronté à un taux important de rebuts de production (« scrap »), qui ont retardé sa montée en puissance et affecté son principal client Stellantis. Les délais pour obtenir une voiture équipée de batteries ACC ont longtemps été rédhibitoires, et la situation, même si elle s'est améliorée, reste un sujet délicat au sein de Stellantis.

Les pouvoirs publics attentifs

Surtout, son choix de chimie des batteries, avec un positionnement sur la technologie NMC (nickel-manganèse-cobalt), performante mais coûteuse, pourrait se retourner contre lui. Car la demande en Europe se porte aujourd'hui vers les batteries lithium-fer-phosphate (LFP), moins

chers et plus durables, spécialité des grands acteurs chinois.

Se lancer dans la production de cette technologie requerrait donc un partenaire de l'empire du Milieu. « Cela fait deux ans qu'on a proposé de l'aide, témoigne un acteur chinois. Mais nos concurrents européens trouvent qu'on demande trop cher. Ces dernières années, nous avons cependant dépensé des milliards d'euros de R&D ! C'est un business. Notre propriété intellectuelle, il faut qu'elle soit amortie. »

Si l'arrivée d'un gros acteur du secteur se concrétisait, elle ne devrait pas manquer de provoquer quelques inquiétudes en interne. CATL, par exemple, emploie 18.000 personnes dédiées à la recherche et développement, à comparer aux 500 ingénieurs d'ACC basés à Bordeaux.

Une telle opération pourrait enfin être perçue comme un désa-

veu alors que les pouvoirs publics ont lourdement investi dans la filière batterie pour réduire l'écart avec... la concurrence chinoise. A eux deux, les Etats français et allemands avaient notamment dépensé 1,3 milliard d'euros pour lancer le projet de gigafactory d'ACC.

De son côté, l'Europe envisage d'accorder 1,5 milliard d'euros de prêt sans intérêt à la filière, afin de l'aider à traverser la « vallée de la mort » où plane la menace d'un assèchement des financements.

Malgré tout, « l'Etat pourrait voir d'un bon œil le fait qu'un chinois regarde ACC, car cela va dans le sens du made in Europe. Et dans les batteries, quand on cherche le savoir-faire, se tourner vers la Chine est naturel », explique un bon connaisseur du dossier. D'autant que, chinois ou pas, tout nouvel arrivant contribuera à préserver les emplois. ■

« [Il faudrait] mettre un peu de technologie chinoise dans ACC pour les aider à sortir de l'ornière. »

PATRICK POUYANNÉ
PDG de TotalEnergies

Stellantis va produire trois nouveaux modèles Peugeot à l'usine de Mulhouse à partir de 2029

Le constructeur automobile a confirmé mardi un investissement de 1 milliard d'euros en France, dont la moitié sera consacrée à la R&D.

Stellantis a confirmé mardi matin les annonces faites par Emmanuel Macron dans le cadre du plan électrification : le constructeur va bien investir 1 milliard d'euros en France, qui bénéficieront en grande partie à l'usine de Mulhouse (Haut-Rhin).

Le site produit actuellement des 308 et des 408, ainsi que les toutes dernières DS7 (la nouvelle génération, appelée DS numéro 7, devant être produite en Italie). Alors que ces modèles arriveront en fin de cycle aux alentours de 2028, l'inquiétude grandissait sur le site alsacien, où travaillent environ 4.500 personnes.

La confirmation de l'investissement devrait soulager les équipes, puisque trois nouveaux modèles prendront leur suite à partir de 2029, a indiqué le groupe dans un communiqué. Il s'agira de voitures de segment C (compactes), toutes de marque Peugeot, en l'occurrence les remplaçantes des 308 et 408, ainsi qu'un nouveau SUV. Elles

seront commercialisées en version hybride ou tout-électrique.

Offensive sur le segment C

Elles seront produites sur la toute nouvelle plateforme de Stellantis, baptisée « STLA One » (prononcer « Stella One »), qui doit aider le constructeur à réduire ses coûts et le temps de développement de ses modèles. Modulaire, elle a été conçue pour accueillir des véhicules de gabarits différents, et pourra servir à une trentaine de modèles. Mulhouse sera ainsi le premier site français à l'yrenner.

Environ 50 % des investissements annoncés seront d'ailleurs consacrés à cette plateforme, notamment afin de l'adapter au seg-

ment C. Le reste étant dédié à l'usine d'assemblage (40 %) ainsi qu'aux activités périphériques (10 %).

Mulhouse sera l'un des fers de lance de la grande « offensive » sur le segment C, promise par le patron de Stellantis, Antonio Filosa.

« STLA One, c'est l'avenir de Peugeot », s'est félicité Alain Favey, le directeur de la marque au lion. La nouvelle plateforme entamera en effet son parcours avec la 208, en

Espagne, avant d'accueillir d'autres modèles des marques Opel ou Alfa Romeo. La nouvelle 208 sera également produite sur STLA One.

Mulhouse sera donc l'un des fers de lance de la grande « offensive » sur le segment C, promise par le patron de Stellantis Antonio Filosa lors de la présentation de son plan stratégique, le 21 mai. Le dirigeant, présent à Mulhouse mardi en compagnie des ministres de l'Economie Roland Lescure et de l'Industrie Sébastien Martin, entend améliorer la couverture du marché européen.

Et avancer ses pions sur un segment qui représente « 30 % des ventes en Europe », très prisé par les clients entreprises. De quoi contribuer à remplir les ambitieux objec-

tifs que s'est fixés Stellantis en matière de volumes. Le constructeur vise une augmentation de 15 % en Europe d'ici à 2030.

Les syndicats satisfaits

Du côté des syndicats, la nouvelle a été particulièrement bien accueillie. « Pour la CFE-CGC, c'est une excellente nouvelle pour la pérennité du site et de ses emplois. Elle est une reconnaissance de l'effort quotidien de tous les salariés afin de maintenir la productivité du site », a indiqué la confédération dans un

communiqué. « C'est comme le soleil aujourd'hui, les salariés sont heureux. Ça fait des années qu'on attendait un projet et là on nous en annonce trois. C'est extraordinaire », a déclaré à la presse la secrétaire de FO Stellantis Mulhouse, Deborah Schorr. Après avoir présenté un plan stratégique où les Etats-Unis occupent une large place, Stellantis a également voulu rassurer sur ses ambitions en France. « C'est un pays stratégique », a martelé Antonio Filosa, devant des ministres ravis. — Y.D.

Un moteur chinois pour commencer sur STLA One

La 208, première voiture accueillie par la nouvelle plateforme STLA One du constructeur automobile, sera équipée d'un moteur chinois durant les premiers mois de sa commercialisation. Selon nos informations, celui-ci sera fourni en main par Jing-Jin Electric technologies (JJE). Quant à Emotors, la coentreprise de Stellantis avec le japonais Nidec, elle

prendra le relais dans un second temps, et ses moteurs devraient équiper les 208 autour de la mi-2028. Elle produira à Tremery le rotor et le stator du moteur électrique de la nouvelle plateforme, tandis que d'autres pièces seront fournies par des partenaires extérieurs, comme Valeo. Le tout devrait être assemblé par Stellantis sur le site de Szentgotthard, en Hongrie.

COMMUNIQUÉ

AVIS D'INFORMATION DU PUBLIC SAISINE DE LA CNDP POUR LE PROJET SIRIUS

EDF envisage de construire une nouvelle centrale thermique d'extrême pointe de production d'électricité bas-carbone d'environ 600MW sur le site de l'ancienne centrale thermique de Champagne-sur Oise et de Persan (95).
Ce projet contribuerait à la sécurisation de l'approvisionnement en électricité de la France. Sa réalisation est conditionnée aux résultats des enchères de capacité attendues fin 2027.
Ce projet nécessitera la construction d'un poste électrique et son raccordement au réseau public de transport d'électricité existant par RTE.
Une mise en service serait envisagée à l'horizon 2030-2035.
En application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement, EDF et RTE ont fait le choix de saisir conjointement la Commission nationale du débat public (CNDP) afin qu'elle puisse se prononcer sur les modalités d'information et de participation du public.
Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le site internet de la CNDP (www.debatpublic.fr).