



Ce nouveau deal franco-allemand qui se prépare face à la menace chinoise



Face à l'offensive industrielle chinoise et aux incertitudes américaines, Paris et Berlin cherchent un nouveau compromis pour défendre l'industrie européenne. Préférence communautaire, protection des marchés publics et assouplissement du calendrier automobile pourraient constituer les termes d'un deal franco-allemand. Ce rapprochement suffira-t-il à enrayer le décrochage industriel européen ?

Atlantico : Le potentiel projet d'accord entre Emmanuel Macron et Friedrich Merz combine le retour de la préférence communautaire pour la France et l'assouplissement de la fin des moteurs thermiques pour l'Allemagne. Faut-il y voir une sorte de "pacte faustien" fondé sur le repli ? S'agit-il selon vous d'une réponse industrielle crédible face à la pression chinoise et américaine, ou simplement d'un accord défensif visant à préserver l'existant plutôt qu'à préparer l'avenir ?

Jean-Pierre Corniou : L'Allemagne se trouve en état de sidération face à la rapide et inattendue dégradation de sa compétitivité industrielle. Après avoir sous-estimé l'ampleur de la menace, et prudents dans leur capacité de réagir face aux potentielles mesures de ripostes chinoises, les industriels et le gouvernement allemand sont désormais convaincus qu'il faut réagir vivement et se souviennent que l'Union européenne, donc la France, peut leur être utile. Car cette perte de puissance et d'influence est un traumatisme pour une industrie qui a enregistré depuis 60 ans de remarquables succès et contribué à la réputation d'innovation et de qualité de l'Allemagne. C'est aussi un risque politique majeur pour les partis, CDU et SPD, qui ont porté ce projet industriel comme facteur de prospérité et de reconnaissance internationale et qui se voient aujourd'hui durement contestés par le parti populiste, nationaliste, anti-européen AfD qui plaide bruyamment pour le retour à une Allemagne indépendante et forte. Automobile allemande, machines-outils, robots, chimie ont longtemps incarné l'excellence sur le plan mondial. Les positions de l'industrie allemande sur chacun de ces marchés sont aujourd'hui fragilisées face à l'industrie chinoise qui ne



cesse de remporter des parts de marché face à l'industrie occidentale, dont le chef de file européen est l'Allemagne, quand elles n'accèdent pas directement au capital de ces entreprises. Le rachat en 2016 du fabricant allemand de robots industriels Kuka par une société d'électroménager chinoise a créé la même stupeur que le rachat de Volvo par Geely. Comment ces géants industriels, à l'immense réputation, sont conduits à se faire racheter par des firmes modestes et inconnues ? L'apport de capitaux massifs et la stratégie mondiale basée sur l'immense marché chinois ne peinent pas à convaincre actionnaires et dirigeants.

L'Allemagne prend de plus en plus durement conscience de sa vulnérabilité. La Chine a dépassé l'Allemagne comme troisième puissance industrielle en 2007 et comme premier exportateur de biens en 2009. L'Allemagne, grâce d'ailleurs à sa forte présence sur le marché chinois est parvenue pendant la décennie 2010 à conserver son rang dans le monde automobile. Mais l'appétit des consommateurs chinois pour les produits allemands s'est ralenti depuis 2022 et la forte dépendance du marché chinois s'est transformée en vulnérabilité. En 2025, nouvel affront, la Chine, avec 21,6% du marché mondial, surclasse l'Allemagne comme premier exportateur de machines-outils. Elle représente 16,7% du marché des exportations mondiales. Plus encore, l'Allemagne importe de plus en plus de produits de Chine pour intégrer des composants moins coûteux dans sa propre chaîne de valeur.

Si cet EU Industrial Accelerator Act voit le jour sous cette forme, quels sont les risques de rétorsions commerciales (notamment chinoises) pour les exportateurs européens ?

Le microcosme institutionnel européen bruisse périodiquement de bruits sur le renforcement d'un pacte franco-allemand pour prendre ensemble le leadership d'une relance industrielle européenne. Ces rumeurs sont toujours fondées car il est logique que les deux premières puissances européennes se soucient de leur effacement mondial face à la Chine et aux errements de la politique tarifaire de Trump et y travaillent, avec ou sans la Commission. L'effacement des positions de la France et de l'Allemagne ne peut que contribuer à la fragilité de l'Union, et toute solution passe nécessairement par une entente entre les deux premiers acteurs européens. Malheureusement, les toasts enflammés et les déclarations communes ne suffisent pas à ancrer ces désirs dans la réalité, où egos nationaux, protection des savoir-faire et rivalités de court terme effacent la pureté des intentions de moyen terme. L'échec du projet d'avion du futur (SCAF) traduit la convergence de tous ces facteurs.

La Chine a construit une puissante machine de guerre industrielle avec l'objectif parfaitement explicite de devenir le leader industriel et technique du monde pour fêter le centième anniversaire de sa révolution en 2049. Le 15e Plan approuvé en 2026 renforce le rôle d'une industrie à forte composante technologique et qualitative dans la stratégie de croissance économique au plan mondial. Rien ne l'arrêtera dans cet objectif.

Or, l'Europe souffre dans tous les compartiments du jeu dans la production de biens industriels alors que l'industrie est le socle technique de l'indépendance stratégique et que les nouvelles frontières (nucléaire, robotique, IA, informatique quantique, 6G...) technologiques impliquent continuité et capitaux.

Qu'est-ce qui pourrait concrètement "mal tourner" pour les entreprises françaises et allemandes ? Dans certains domaines, Pékin contrôle déjà l'essentiel de la chaîne de valeur (batteries, minéraux critiques, photovoltaïque...). À quel point les entreprises européennes sont-elles distancées ?



Les industries européennes sont compétitives et, dans l'ensemble, n'ont pas négligé leur modernisation. L'exemple d'Airbus est probant. Le leadership mondial est à portée des Européens quand il y a un marché unique, des capitaux et une stratégie unique cohérente. Mais la compétitivité industrielle ne se résume pas à quelques champions isolés. Elle résulte de la performance d'un tissu d'entreprises étroitement interconnectées, capables, très rapidement, de constituer une chaîne de valeur efficiente. La force de l'industrie chinoise s'appuie sur un marché intérieur puissant et sans barrière, et sur un écosystème de co-traitants réactifs et fiables. De plus la Chine ne connaît une croissance continue que depuis les années quatre-vingt. Elle a construit un consensus collectif qui tient à la longue histoire de son humiliation face à l'Occident industriel au XIXe et XXe siècles et à la promesse de prospérité pour tous portée par le Parti depuis Deng Tsio Ping. Les industriels chinois s'appuient sur un niveau de compétence élevé des diplômés de l'enseignement qui accordent une place majeure aux disciplines techniques et à la compétence en développement informatique. En France, les formations techniques ne sont pas dominantes, l'attrait du monde industriel a toujours été moindre que pour le tertiaire ou le service public. Aussi, la machine industrielle française a pu décliner sans que les conséquences sociales rendent cet abandon d'un siècle de tradition industrielle insupportable pour le corps social et donc pour les dirigeants politiques. Cette anesthésie lente n'a pas créé de réaction car le système s'enfonçait consensuellement dans une culture de la dette, reportant dans le futur les conséquences du manque de performance présent. L'Allemagne ne peut accepter une telle anesthésie générale. Aussi maintenir les emplois industriels est à la fois pour l'Allemagne une question de cohérence du modèle social et de maintien d'une dignité collective fondée sur l'excellence.

L'échange de concessions - protection des marchés publics côté français contre recul sur le calendrier du moteur thermique côté allemand - ne traduit-il pas une posture défensive ? En ralentissant le virage vers l'électrique pour préserver l'industrie automobile allemande, l'Europe ne cède-t-elle pas définitivement ce marché à la Chine ?

Doper l'économie européenne n'est pas une intention nouvelle. Le rapport Draghi en reformule précisément les principes et les modalités immédiates. Ce qui compte désormais, c'est la vitesse d'exécution et l'alignement des actions sur des axes clairs. Que le chancelier Merz se tourne avec son ami de longue date, la France, pour organiser une initiative visant à redonner du tonus à la politique industrielle européenne hésitante est de l'ordre du pragmatisme politique. Que cette initiative binationale fasse bouger les lignes et entraîne le Parlement est moins probable.

En effet, reculer sur l'objectif 2035 ne serait pas une intention raisonnable. La renaissance de la domination du moteur thermique ne se produira pas. Les jeunes générations de Chinois ont tourné le dos à la séduction des sonorités des moteurs Porsche et Ferrari et préfèrent la technicité électrique, la performance numérique et la séduction de leurs propres véhicules. Le public européen, longtemps sceptique, se convertit à l'électricité qui représente désormais le tiers de ventes de voitures neuves et choisissent prioritairement les voitures européennes, constructeurs et équipementiers ayant consenti les investissements nécessaires.

Le retour des difficultés d'approvisionnement en pétrole en Europe comme le coût des carburants fossiles sont les arguments ultimes pour convertir les clients rétifs à la propulsion électrique. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE), 30% des voitures vendues dans le monde en 2026 seront électriques. Reculer sur l'objectif de 2035 serait un signal catastrophique pour la filière automobile en Europe qui réussit à s'adapter à l'électrification. En Europe, sur les six premiers mois de 2026, sept



des dix premières ventes sont européennes et c'est l'offensive sur les prix de Tesla qui permet à la Tesla Y de retrouver la première place du podium. Il faut donc que l'industrie automobile européenne excelle, comme elle a appris à le faire dans le monde thermique, dans la production de batteries et de voitures électriques performantes. De plus, réduire, dans les transports en Europe, la place du pétrole, que nous ne produisons pas au profit de l'électricité que nous produisons est le meilleur choix de long terme pour soutenir une vision mobilisatrice d'autonomie stratégique.

Sur le second point, la préférence européenne dans les achats publics, mais aussi pour accéder aux subventions publiques, suppose qu'il y ait une offre compétitive à soutenir. C'est encore le cas dans de nombreux secteurs comme dans le secteur de la défense. Mais, tant du côté américain que du côté chinois, les moyens de rétorsion sont certes différents, mais conduisent à inhiber les volontés de souveraineté européenne. Il faut donc clairement être sélectifs, ouvrir la discussion avec nos partenaires commerciaux chinois et américains et avancer fermement sur des points durs essentiels à notre avenir : les données numériques, l'indépendance en matière d'outils de défense, le respect des règles européennes pour le numérique et l'IA.