



Table des matières

| | |
|---|----------|
| CLIMAT | 2 |
| <hr/> | |
| PLUS DE 2/3 DES ALLEMANDS FAVORABLES A UNE SORTIE RAPIDE DU CHARBON | 2 |
| LES DEPLACEMENTS DES FONCTIONNAIRES ALLEMANDS NEUTRES EN CARBONE | 3 |
| UN ECHEC POSSIBLE DES TRAVAUX DE LA COMMISSION CHARBON | 3 |
| VERS UN CONCEPT DE TRANSITION JUSTE A L'ALLEMANDE ? | 3 |
| COP-24 | 3 |
| L'ALLEMAGNE ENCORE LOIN DANS LE CLASSEMENT INTERNATIONAL SUR LE CLIMAT | 3 |
| UNE AUGMENTATION ANNONCEE DE L'AIDE CLIMATIQUE EN FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT | 3 |
| UN ACCORD DE COMPROMIS SALUE PAR LA GRANDE COALITION ET LES ACTEURS ECONOMIQUES MAIS DECEVANT POUR LES VERTS ET LES ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES | 3 |
| DES 2019 UN NOUVEAU CENTRE NATIONAL DE COMPETENCES POUR LA PROTECTION DU CLIMAT | 4 |
| | |
| ENERGIE | 4 |
| <hr/> | |
| LA TARIFICATION DU CARBONE, UN SUJET QUI RESTE POLEMIQUE | 4 |
| PRODUCTION D'ENERGIE : BILAN ANNUEL | 4 |
| L'ALLEMAGNE ABANDONNE DEFINITIVEMENT L'EXPLOITATION DE HOUILLE SUR SON TERRITOIRE | 4 |
| L'AMBASSADEUR AMERICAIN A BERLIN MENACE DE SANCTIONS LES ENTREPRISES ASSOCIEES AU PROJET NORD STREAM 2. | 5 |
| LE GOUVERNEMENT ALLEMAND S'EST ACQUITTE DE SON OBLIGATION DE SOUMETTRE UN PROJET DE PLAN ENERGETIQUE ET CLIMATIQUE NATIONAL A LA COMMISSION EUROPEENNE. | 5 |
| DEMANTELEMENT DES CENTRALES NUCLEAIRES ET STOCKAGE DES DECHETS RADIOACTIFS | 5 |
| CONFORMEMENT A SA STRATEGIE 2020 L'ENERGETICIEN ENBW AXE SA RESTRUCTURATION SUR LE DEPLOIEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES | 5 |
| | |
| INDUSTRIE/ENTREPRISES | 6 |
| <hr/> | |
| L'ALLEMAGNE CRAINT L'ECHEC DE LA FUSION ALSTOM-SIEMENS | 6 |
| LES RESTRUCTURATIONS D'OPEL SOUHAITEES PAR PSA, SUITE AU RACHAT D'OPEL PAR PSA, ENGENDRENT LE MECONTENTEMENT DES EMPLOYES D'OPEL | 6 |
| OPEL ANNONCE DE NOUVEAUX MODELES ELECTRIQUES POUR LES ANNEES A VENIR | 6 |
| VW COMPTE INVESTIR MASSIVEMENT DANS L'ELECTROMOBILITE | 7 |
| LES EQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES MENACES DE FAILLITE EN 2019 | 7 |
| LE DIRECTEUR GENERAL DE VOLKSWAGEN PREND EGALEMENT LA TETE DU GROUPE CHINE | 7 |
| L'ALLEMAGNE ABASSE DE 25 A 10 % LE SEUL DE PARTICIPATION A PARTIR DUQUEL LE GOUVERNEMENT FEDERAL PEUT ENTAMER UNE PROCEDURE DE CONTROLE D'UN INVESTISSEMENT DANS LES SECTEURS LES PLUS SENSIBLES | 7 |

| | |
|---|-----------|
| TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES | 8 |
| <hr/> | |
| LA LOI SUR L'ACCELERATION DE LA PLANIFICATION A ETE PROMULGUEE | 8 |
| ROUTIER | 8 |
| REACTIONS ALLEMANDES MITIGÉES AUX NOUVELLES NORMES CO ₂ DÉCIDÉES À BRUXELLES | 8 |
| 114 000 EMPLOIS AMENÉS À DISPARAITRE EN ALLEMAGNE AVEC LE PASSAGE À L'ÉLECTROMOBILITÉ | 8 |
| L'ALLEMAGNE PEINE À LÉGIFÉRER SUR LES NOUVEAUX VÉHICULES ÉLECTRIQUES INDIVIDUELS | 8 |
| LA PRIME D'ACHAT POUR LES VOITURES ÉLECTRIQUES (<i>UMWELTBONUS</i>) SUSCITE PEU D'INTÉRÊT | 8 |
| LE RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUES GRANDIT RAPIDEMENT EN ALLEMAGNE | 9 |
| LA CDU S'EN PREND À L'ONG INSTIGATRICE DES INTERDICTIONS DE CIRCULER | 9 |
| LE BUNDESRAT REJETTE UN PROJET DE LOI POUR LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ DES INTERDICTIONS DE CIRCULER | 9 |
| ÉQUIPEMENT PHYSIQUE DES VÉHICULES DIESEL : LES MESURES SE PRÉCISENT | 9 |
| VOLKSWAGEN RESPECTE SES ENGAGEMENTS SUR LE RETRAIT DES VÉHICULES MANIPULÉS | 9 |
| L'ENTREPRISE ALLEMANDE IAV GMBH RECONNAÎT AVOIR AIDÉ VW DANS SA FRAUDE | 9 |
| LES CLIENTS ALLEMANDS DE DIESELS VW MANIPULÉS SE MOBILISENT POUR OBTENIR DES INDEMNITÉS | 10 |
| FERROVIAIRE | 10 |
| LA DB S'ACCORDE AVEC DEUX SYNDICATS SUR UN NOUVEL ACCORD SALARIAL | 10 |
| LE GOUVERNEMENT ALLEMAND DEMANDE UNE REORGANISATION INTERNE DE LA DB | 10 |
| LE PORT DE HAMBOURG TESTERA LA TECHNOLOGIE HYPERLOOP DES 2021 | 10 |
| AÉRIEN | 10 |
| LES AÉROPORTS BERLINOIS SIGNENT UN NOUVEAU RECORD EN NOMBRE DE PASSAGERS POUR 2018 | 10 |
| LA LUFTHANSA RECLAME 800 000 € AU SYNDICAT UFO | 11 |
| LES COMPAGNIES AÉRIENNES CHINOISES S'IMPLANTENT DE PLUS EN PLUS EN ALLEMAGNE | 11 |
| | |
| ENVIRONNEMENT | 11 |
| <hr/> | |
| DES PROCÉDURES D'INSTRUCTION DE PERMIS DE CONSTRUIRE D'ÉOLIENNES TROP LABORIEUSES | 11 |
| | |
| NUMÉRIQUE / START-UPS / INNOVATION | 11 |
| <hr/> | |
| L'OFFICE FÉDÉRAL DES CARTELS PUBLIE LES PREMIERS RÉSULTATS DE SON ENQUÊTE SECTORIELLE SUR LES SITES COMPARATEURS | 11 |
| | |
| LOGEMENT | 11 |
| <hr/> | |
| LE GOUVERNEMENT VA METTRE EN PLACE UNE « COMMISSION BATIMENTS » | 11 |
| L'ALLOCATION FAMILIALE DE CONSTRUCTION EST VICTIME DE SON SUCCÈS | 11 |
| 2^E MEILLEUR RÉSULTAT JAMAIS ATTEINT EN 2018 POUR L'INVESTISSEMENT IMMOBILIER ALLEMAND | 12 |

Climat

Plus de 2/3 des Allemands favorables à une sortie rapide du charbon

D'après un sondage publié le 6 décembre par la 1^{ère} chaîne allemande ARD, 69% des Allemands sont favorables à une réduction drastique de la part du charbon dans le mix électrique. Le développement des énergies renouvelables pour lutter contre le changement climatique est soutenu par 92% des personnes interrogées. 62% d'entre-elles seraient même prêtes à payer plus cher le transport aérien, mais 74% seraient contre une augmentation du coût d'achat d'un véhicule. En revanche, 90% se prononcent pour une réglementation environnementale plus stricte dans le domaine de l'industrie.

Les déplacements des fonctionnaires allemands neutres en carbone

Le gouvernement fédéral compense intégralement les émissions de gaz à effet de serre générées par ses déplacements. L'Agence fédérale de l'environnement a acquis, pour 1,7 million d'euros, des crédits d'émission représentant environ 300 000 tonnes de CO₂ correspondant aux déplacements réalisés en 2017. Les crédits proviennent des projets dans le cadre du mécanisme de développement propre.

Un échec possible des travaux de la commission charbon

Le professeur Joachim Schellnhuber, membre de la commission pour la croissance, le changement structurel et l'emploi et par ailleurs membre du GIEC/IPCC, n'exclut pas publiquement un échec des travaux de la commission qui doit rendre début février ses recommandations à la majorité qualifiée sur la sortie du charbon et les mesures d'accompagnement. M. Schellnhuber qualifie les travaux d'expérimentation sociale dans laquelle un gouvernement élu délègue ses responsabilités à une commission dite indépendante, tout en dénonçant une pression exercée par les autorités fédérales.

Vers un concept de transition juste à l'allemande ?

Dans une tribune commune publiée dans le Tagespiegel le 10 décembre, la ministre fédérale de l'Environnement, Svenja Schulze (SPD), et Reiner Hoffmann, président de la Confédération des syndicats allemands (DGB), décrivent leur conception d'une transition écologiste juste. Tout d'abord, la protection du climat et les transformations structurelles induites appellent la définition d'un cadre clair en matière de planification (une loi sur la protection du climat est annoncée en 2019). Ensuite, une politique industrielle et structurelle proactive est nécessaire avec des perspectives durables et économiquement viables, en s'appuyant sur les potentiels régionaux de développement. Un accompagnement social à la hauteur des enjeux est indispensable pour gagner le pari de la reconversion professionnelle. L'importance d'un investissement public est soulignée pour favoriser l'émergence d'innovations technologiques et sociales, accélérer la maturité du marché et accompagner le développement du territoire. Enfin, en dehors du système ETS, Mme Schulze et M. Hoffmann plaident pour la mise en place d'un signal prix carbone cohérent dans les secteurs des transports, de la construction et de l'agriculture, reflétant correctement le changement climatique et orientant les investissements dans les technologies plus respectueuses de l'environnement. Le débat en 2019 devra tenir compte des effets redistributifs, et notamment de l'impact sur les bas revenus.

COP-24

L'Allemagne encore loin dans le classement international sur le climat

Le 10 décembre, les think tank Germanwatch, NewClimate Institute et Climate Action Network ont dévoilé l'indice de protection du climat 2019. Il évalue, à partir de 14 indicateurs, les performances en matière de protection du climat de 56 États et de l'UE, qui représentent plus de 90% des émissions de CO₂ dans le monde. Après trois années de stagnation, les émissions de CO₂ augmentent à nouveau. L'Allemagne retombe à la 27^{ème} place (21^{ème} place pour la France).

Une augmentation annoncée de l'aide climatique en faveur des pays en développement

A l'occasion de la COP24, la ministre fédérale de l'environnement, Svenja Schulze (SPD), a annoncé que l'Allemagne augmentera de 70 millions d'euros son aide financière aux pays en développement afin de permettre leur adaptation au changement climatique, une annonce que certains médias présentent comme la réponse par défaut de l'Allemagne, « jadis élève modèle en matière de protection du climat, et aujourd'hui à la traîne pour remplir ses engagements ».

Un accord de compromis salué par la grande coalition et les acteurs économiques mais décevant pour les Verts et les associations environnementales

La ministre fédérale de l'Environnement, Svenja Schulze (SPD), a qualifié de positifs les résultats de la COP-24. La représentante du groupe parlementaire CDU / CSU pour la protection du climat, Anja Weisgerber, a déclaré que l'Allemagne faisait ses devoirs et rappelé l'adoption prévue en 2019 d'une grande loi sur la protection du climat, qui devrait permettre à l'Allemagne d'atteindre ses objectifs climatiques en 2030. La Chambre de commerce et d'industrie allemande a, elle aussi, salué l'accord de la communauté internationale sur « des règles saines et justes en matière de protection du climat », qui est une bonne nouvelle pour l'économie allemande. A contrario, la COP-24 est pour les Verts une « amère déception », en l'absence d'engagements suffisants pris par les États pour atteindre l'objectif d'une hausse limitée à 1,5°. Quant aux ONG, la déception est au rendez-vous : « les principaux pollueurs ne prennent pas leurs responsabilités » regrette l'organisation Care, tandis que Bread for the World déplore l'absence d'un accord sur l'aide

financière des États pauvres et vulnérables pour faire face aux dommages climatiques auxquels ils doivent déjà faire face. Si Germanwatch parle d'un ensemble de règles solides, la volonté politique reste encore insuffisante.

Dès 2019 un nouveau centre national de compétences pour la protection du climat

Le ministère fédéral de l'environnement a prévu, en 2019, 2 millions d'euros pour financer la création d'un centre de compétences pour la protection du climat dans la région minière du Lausitz (Land de Brandebourg), touchée de plein fouet par la fin annoncée du charbon dans les années à venir. Ce nouveau centre de recherche national encouragera la décarbonisation des procédés des industries électro-intensives en lien étroit avec les instituts de recherche (Université de Cottbus, Agence fédérale de l'environnement à Dessau), le secteur privé et les institutions internationales.

Energie

La tarification du carbone, un sujet qui reste polémique

L'introduction d'une tarification carbone et d'un prix plancher continue de susciter des remous politiques. Georg Nüsslein, vice-président du groupe parlementaire CSU, y est opposé, vu le risque de rejet social en référence au mouvement des gilets jaunes en France qui fait figure de contre-exemple. Le Conseil économique de la CDU s'est exprimé contre, au motif d'une distorsion de concurrence importante au détriment de l'industrie allemande. La ministre fédérale de l'Environnement, Svenja Schulze (SPD), entend, elle, faire avancer le projet, en veillant à être « socialement juste » afin de ne pas pénaliser les plus vulnérables. Le prix du CO₂, tel qu'il existe déjà pour l'industrie et le secteur de l'énergie, est perçu comme un levier efficace pour une conversion écologique de l'économie et en particulier du logement. Quant au porte-parole du gouvernement, il a déclaré le 17 décembre que toutes les propositions en matière de protection du climat devraient être examinées en détail. Les Verts plaident pour une taxation sur le CO₂ qui est considérée avec intérêt mais circonspection par l'extrême gauche (die Linke) et le parti libéral (FDP). La commission « charbon », dont le rapport final est attendu début février, a enfin exprimé son soutien à la tarification du CO₂ dans les domaines du transport et du chauffage, dans le cadre d'une refonte globale du système de taxation de l'énergie.

Production d'énergie : bilan annuel

L'Allemagne aura abandonné le nucléaire d'ici 2022 et prépare une sortie à plus long terme de l'énergie au charbon (38% de la production en 2018). Les énergies renouvelables devraient représenter 65% de sa production d'électricité d'ici 2030.

En 2018, selon une étude de l'institut des sciences appliquées Fraunhofer, les énergies renouvelables sont devenues les principales sources d'énergie en Allemagne et représentent un peu plus de 40% de la production nationale d'électricité. La production cumulée d'énergie solaire, éolienne, de biomasse et hydroélectrique a augmenté de 4,3% en 2018 pour atteindre 219 TWh d'électricité. En 2017, la part des énergies renouvelable dans le mix électrique était de 38,2% et de 19,1% en 2010. L'énergie solaire a augmenté de 16%, à 45,7 TWh. L'industrie éolienne a produit 111 TWh, soit 20,4% de la production totale d'électricité. L'hydroélectricité n'a représenté que 3,2% de la production d'électricité et la production de biomasse 8,3%. Néanmoins l'Allemagne n'a pas renoncé au charbon exploité à ciel ouvert sur son territoire (lignite) ou importé (houille), qui représente au total 38 % de l'électricité produite. Les centrales au charbon utilisant de la houille importée ont ainsi fourni 75,7 TWh, soit 13,9% du total. La production d'électricité à base de lignite reste stable depuis 2010, représentant toujours 24% de la production d'électricité allemande alors même que la commission dite « charbon », chargée par le gouvernement fédéral de proposer un plan de sortie progressive du charbon, qui émet encore 46% du CO₂ du secteur énergétique allemand, doit rendre ses travaux début février. Enfin, les centrales à gaz ont représenté 7,4% du total et l'énergie nucléaire 13,3%.

L'Allemagne abandonne définitivement l'exploitation de houille sur son territoire

La dernière mine de houille allemande, Prosper Haniel dans la Ruhr, a fermé le 21 décembre dernier. Mais les houillères ont depuis longtemps été supplantées par les mines de lignite à ciel ouvert et la houille consommée en Allemagne est principalement importée d'Asie et d'Australie.

L'ambassadeur américain à Berlin menace de sanctions les entreprises associées au projet Nord Stream 2.

Les Etats-Unis sont résolument contre le projet de gazoduc Nord Stream 2, qui doit permettre d'acheminer 55 milliards de mètres cubes par an de gaz russe vers l'Allemagne, en passant par la mer Baltique. Leurs attaques contre Nord Stream 2 qui doit entrer en service avant la fin de cette année se font de plus en plus insistantes depuis le sommet de l'OTAN, à Bruxelles, le 11 juillet 2018. En ce début d'année, le 7 janvier dernier, c'est l'ambassadeur américain à Berlin, Richard Grenell, qui interrogé par le quotidien économique allemand Handelsblatt, a directement ciblé les entreprises impliquées dans le projet Nord Stream 2 inauguré en 2011, indiquant que ces entreprises seraient en danger et qu'elles s'exposeraient à de « possibles sanctions ». Soucieuse d'apaiser les tensions, avant son élection à la tête de la CDU, Annegret Kramp-Karrenbauer avait indiqué que sans renoncer au projet, l'Allemagne devait néanmoins limiter la quantité de gaz acheminé via le futur gazoduc pour ne pas afficher une dépendance trop forte à l'égard de la Russie. Aujourd'hui, le projet Nord Stream 2 a obtenu les autorisations nécessaires de quatre des cinq pays que traverse l'itinéraire du gazoduc. Les travaux sont effectués en Suède, en Finlande, en Allemagne et en Russie. Seul le Danemark n'a toujours pas délivré d'autorisation de construire le gazoduc sur son plateau continental.

Le gouvernement allemand s'est acquitté de son obligation de soumettre un projet de plan énergétique et climatique national à la Commission européenne.

Bien que grand nombre de décisions en matière de politique énergétique allemande restent encore en suspens, le projet de plan national énergie et climat (PNCE) du gouvernement allemand a été envoyé à Bruxelles comme prévu fin 2018. Il s'agit d'une feuille de route importante pour l'Allemagne. L'ensemble de sa stratégie en matière d'énergie et de protection du climat est présenté en détail sur 140 pages, conformément aux lignes directrices de la Commission européenne, afin de mettre en application le règlement sur la gouvernance, qui fait partie du paquet énergie propre. La Commission veut ainsi être en mesure de fournir aux Etats membres son analyse d'ici juin 2019 pour que ceux-ci adoptent le cas échéant des mesures correctives. En Allemagne toutefois, les résultats de deux organes sont encore attendus pour compléter le plan soumis à la Commission européenne : ceux de la Commission dite « charbon » - attendus pour le 1er février 2019, et ceux de la Plateforme nationale « avenir de la mobilité » - espérés d'ici fin mars. En conséquence, une grande partie des trajectoires cibles indiquées pour le secteur de l'énergie et du climat contenues dans le premier PNEC allemand sont marquées d'un astérisque soulignant le caractère indicatif des données mentionnées. Lisa Badum, porte-parole des Verts pour la politique climatique au Bundestag, a ouvertement critiqué ce projet qui ne présenterait ni d'objectifs clairs ni de mesures concrètes, mais qui ne citerait que le programme national de mesures pour 2030 qui doit être présenté au début de 2019, alors que la Commission a besoin d'engagements nationaux concrets pour le développement futur de la politique climatique européenne.

Démantèlement des centrales nucléaires et stockage des déchets radioactifs

Conformément à la loi adoptée fin 2016 sur la redistribution des responsabilités dans la gestion des déchets nucléaires, les énergéticiens assument les responsabilités financières et organisationnelles du déclassement et démantèlement des centrales nucléaires. Le gouvernement fédéral assume la responsabilité technique et financière de l'entreposage intermédiaire et définitif des déchets, à travers un fonds public alimenté par les provisions des énergéticiens. Mi-2017, les exploitants des centrales nucléaires allemandes (Eon, RWE, EnBW et Vattenfall) avaient déjà versé 24 Mds€. Concrètement, les déchets radioactifs qui résultent du démantèlement sont pris en charge par l'entreprise fédérale BGZ (Gesellschaft für Zwischenlagerung). L'énergéticien RWE vient d'achever le transfert au gouvernement fédéral de ses installations de stockage intermédiaire des sites de Lingen, Biblis et Gundremmingen qui appartiennent depuis le 1^{er} janvier 2019 à la BGZ. Aujourd'hui, 11 installations de stockage intermédiaire de déchets nucléaires des quatre groupes énergétiques ont été transférées au gouvernement fédéral et 12 autres le seront l'an prochain.

Conformément à sa stratégie 2020 l'énergéticien EnBW axe sa restructuration sur le déploiement des énergies renouvelables

Baden-Württemberg AG (EnBW), 3^{ème} entreprise allemande du secteur de l'énergie, est présente sur l'ensemble de la chaîne de valeur de l'électricité et se développe depuis 2013 grâce aux énergies renouvelables. Après avoir inauguré une

filiale en Suède en juillet 2018, EnBW a acquis dans ce pays un ensemble de 7 parcs éoliens, totalisant 51 éoliennes d'une puissance installée de 105 mégawatts (MW). Sur les 51 turbines, EnBW prendra le relais de la société d'exploitation Power Wind Partners (PWP). Par ailleurs dans l'éolien terrestre, EnBW est représentée en Europe par une joint-venture en Turquie et depuis mai dernier par une filiale en France (EnBW Energies Renouvelables SAS). Selon les données préliminaires, fin 2018, la capacité terrestre d'EnBW était d'environ 620 mégawatts. L'énergéticien allemand ambitionne d'investir 5 Mds€ d'ici à 2025 dans les énergies renouvelables au niveau mondial et d'atteindre une capacité installée de 1 000 MW dans l'éolien terrestre, contre plus de 400 MW actuellement. Pour rappel, en décembre 2010, le Land du Bade-Wurtemberg avait racheté la participation de 45 % qu'EDF détenait dans EnBW.

Industrie/entreprises

L'Allemagne craint l'échec de la fusion Alstom-Siemens

Le 29 octobre, la Commission européenne a fait part de ses doutes quant à la fusion Siemens-Alstom à cause notamment d'activités pour lesquelles le groupe serait en situation de monopole (en particulier dans le domaine de la signalisation et des trains à grande vitesse). Les candidats à la fusion ont réagi le 12 décembre au moyen d'une liste de propositions. La Commission doit désormais se prononcer sur la fusion d'ici au 18 février mais une décision préliminaire est déjà attendue pour la semaine du 14 janvier. Les médias allemands notent toutefois que les concessions consenties par Siemens et Alstom ne s'échelonnent qu'à hauteur de 4% du CA cumulé des deux groupes (soit 600 M€) et que celles-ci risquent donc de ne pas suffire. Entre désintérêt progressif d'Alstom et manifestation des gilets jaunes, le quotidien économique *Handelsblatt* estime que le contexte français n'est d'ailleurs plus propice à la fusion des deux entreprises. Le Ministre de l'économie et de l'énergie Peter Altmaier défend avec vigueur la nécessité de favoriser l'émergence de champions européens face à des grands groupes chinois tels que le constructeur CRRC. La puissante fédération allemande de l'industrie (Bundesverband der Deutschen Industrie – BDI) critique quant à elle avec vigueur une DG Concurrence qu'elle estime uniquement focalisée sur les enjeux internes européens. Le BDI appelle plutôt à une révision du droit européen de la concurrence face à l'émergence de géants étrangers qui pourraient concurrencer directement les entreprises européennes en Europe même, parfois au mépris des règles du commerce international.

Les restructurations d'Opel souhaitées par PSA, suite au rachat d'Opel par PSA, engendrent le mécontentement des employés d'Opel

C'est tout d'abord l'intégration d'Opel dans la structure de Peugeot-Citroën et la création d'une nouvelle structure matricielle qui suscitent des crispations. Elle mettrait fin à l'autonomie d'Opel et concernerait près d'un quart de ses 30 000 employés. Dans la presse, on reconnaît qu'une restructuration est nécessaire puisque les ventes de la marque allemande ont considérablement diminué (813 000 véhicules vendus en Europe en 2018) et que les effectifs sont excédentaires. Malgré une première vague de départs volontaires convenue en 2018 en concertation avec les syndicats, un passage à temps partiel de certains salariés et une réduction du nombre d'équipes seraient envisagés selon la presse pour parer à la main d'œuvre excédentaire, notamment au siège social de Rüsselsheim (qui compterait un effectif de 600 personnes en trop selon le *Handelsblatt*). Ces informations ont toutefois été démenties par Opel. Par ailleurs, le sort des ingénieurs d'ITEZ, le centre de R&D d'Opel, est également source de tensions. Le directeur d'Opel souhaite en effet transférer 2 000 des 7 000 ingénieurs du centre à l'entreprise française de R&D Segula, mesure réprouvée par les syndicats et de nombreux employés. Les négociations avancent avec le syndicat IG Metall qui exige un droit de retour pour les ingénieurs transférés. Ces mécontentements sont également perceptibles en dehors de l'Allemagne comme à Vienne en Autriche.

Opel annonce de nouveaux modèles électriques pour les années à venir

En décembre 2018, Opel s'est déclaré confiant d'atteindre les nouvelles normes CO₂ fixées par Bruxelles. A cette fin, la version électrique de la Corsa, disponible courant 2019, a vocation à devenir une véritable voiture électrique populaire. D'autres versions électriques des modèles Opel doivent voir le jour la même année et en 2020 (notamment le SUV Mokka X, le Grandland X en version hybride). L'Opel Vivaro fera quant à lui son entrée dans la catégorie des utilitaires légers électriques en 2020.

VW compte investir massivement dans l'électromobilité

Le Conseil de surveillance de VW a acté un budget de 34 Mds€ pour l'électromobilité pour les cinq années à venir. Le groupe investira notamment dans la conversion de trois usines allemandes pour la production de modèles électriques (Zwickau, Emden, Hanovre). D'ici 2025, plus de 50 modèles devraient être disponibles en version électrique et cette technologie représentera un cinquième des ventes. La chaîne de valeur d'une voiture électrique étant moindre, le groupe devra toutefois réduire sa masse salariale. A cette fin, il compte sur le non-renouvellement des contrats à durée déterminée et sur des cessations progressives d'activité. La nouvelle alliance avec Ford doit également permettre de développer des synergies synonymes d'économies.

Les équipementiers automobiles menacés de faillite en 2019

L'agence de presse allemande rapporte les propos d'administrateurs judiciaires selon lesquels l'année 2019 sera marquée en Allemagne par une vague d'insolvabilité qui touchera en particulier l'Allemagne de l'Est (Saxe et Saxe-Anhalt) et les équipementiers automobiles. 305 000 entreprises allemandes commenceraient l'année 2019 avec des soucis financiers. Les intérêts bas seraient notamment en cause, permettant aux entreprises sans véritable modèle commercial de durer plus longtemps.

Le directeur général de Volkswagen prend également la tête du groupe Chine

Le directeur général du groupe Volkswagen, Herbert Diess, s'est rendu en Chine le mardi 9 janvier pour prendre la tête du groupe Chine, remplaçant Jochem Heizmann qui part à la retraite. Il s'est exprimé en faveur d'une intensification de la présence de VW en Chine, où « le destin du groupe se joue ». Alors que les ventes de voitures n'avaient cessé de croître entre 2009 et 2017, elles ont commencé à baisser en 2018 et la tendance devrait se confirmer en 2019. Le directeur compte plutôt sur un développement rapide des véhicules électriques et autonomes en Chine. Le gouvernement chinois soutient leur expansion pour lutter contre la pollution et Herbert Diess juge que l'industrie des TIC est plus dynamique qu'en Europe, c'est pourquoi il envisage de créer de nouveaux centres de R&D en Chine.

L'Allemagne abaisse de 25 à 10 % le seuil de participation à partir duquel le gouvernement fédéral peut entamer une procédure de contrôle d'un investissement dans les secteurs les plus sensibles

Le 19 décembre, le Conseil des Ministres a adopté un projet d'amendement du décret relatif à l'économie extérieure. Il contient trois dispositions principales. Dans les secteurs civils, il inscrit l'industrie des médias à la liste des domaines considérés comme sensibles pour la sécurité de l'Allemagne et pour lesquels une procédure de contrôle est susceptible d'être engagée (art. 55 à 59, contrôle concernant uniquement les investisseurs hors UE). Les secteurs concernés sont donc désormais les infrastructures dites "critiques" (dont le bon fonctionnement est nécessaire pour garantir l'ordre et la sécurité publics), les télécommunications, le "Cloud Computing" et, donc, les médias. Le second élément nouveau est l'introduction d'un seuil abaissé à 10 % pour ce qui concerne la prise dans le capital d'entreprises nationales intervenant dans l'exploitation de réseaux liés à ces infrastructures critiques (réseaux dans l'énergie, l'eau, les NTIC, la finance, les assurances, la santé, le transport et la sécurité alimentaire). Le seuil de 25 % continue de s'appliquer pour les autres secteurs concernés. Enfin, concernant les entreprises du secteur de la défense (contrôle incluant également les investisseurs d'autres Etats membres de l'UE : le seuil général de prise de contrôle à partir duquel s'effectue un contrôle est abaissé à 10 %. Le Ministère de l'Economie et de l'énergie estime que 80 à 100 procédures annuelles pourraient être engagées. Il estime que ces nouveaux seuils devraient décourager tout investissement pouvant entraîner une interdiction et, donc, entraîner peu d'avis défavorables. Une évaluation de l'efficacité et des coûts induits par cette réforme sera menée dans les 18 mois.

La version finale adoptée correspond donc à une réglementation plus stricte que celle proposée par le Ministre de l'Economie et de l'énergie, qui avait suggéré un seuil de 15 % pour les réseaux. Pour rappel, les représentants bavarois au Bundesrat avaient déposé, à la fin du mois d'avril 2018, un projet de résolution qui proposait déjà ce seuil de 10 %, sans obtenir la majorité. Ce retour à une version « dure » du document peut être analysé comme un changement d'attitude de l'opinion et des dirigeants économiques allemands vis-à-vis de certains investisseurs étrangers, notamment la Chine. La Fédération allemande de l'Industrie (BDI) elle-même, initialement fortement hostile au texte, adopte un avis plus nuancé dans son document de position sur la Chine, publié le 9 janvier 2019. Si elle souhaite ne pas décourager les

investissements étrangers et notamment chinois, elle souligne la nécessité d'assurer un certain contrôle sur les secteurs les plus sensibles de l'économie. Plusieurs exemples de prises de contrôle de champions allemands (Kuka en 2015 avec des difficultés actuelles entre le PDG de l'entreprise et les actionnaires chinois, les tentatives d'acquisition de l'énergéticien 50 Herz par l'entreprise chinoise SCGG et de la société Leifeld Metal par le groupe chinois Yantai) ainsi que le renforcement du rôle de l'Etat dans l'économie chinoise expliquent ce changement d'attitude.

Transports et infrastructures

La loi sur l'accélération de la planification a été promulguée

La loi d'accélération de la planification (*Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich*) a été validée en seconde lecture par le Bundesrat le 23 novembre puis ratifiée par le président le 29 novembre. Elle vise à accélérer les procédures de planification dans le domaine des transports et de l'infrastructure en éliminant notamment certains doublons et interfaces (en particulier pour le rail), en rendant les processus d'autorisation moins contraignants, en optimisant la participation citoyenne (notamment en ligne) et en accélérant les recours en justice.

Routier

Réactions allemandes mitigées aux nouvelles normes CO₂ décidées à Bruxelles

A la suite de l'adoption d'un nouveau règlement sur les normes de performance en matière d'émissions pourvu d'objectifs ambitieux, les réactions en Allemagne sont mitigées. Si la ministre fédérale de l'environnement Svenja Schulze (SPD) s'en félicite, ainsi que le parti d'opposition des Verts, le ministre fédéral de l'économie et de l'énergie Peter Altmaier (CDU) regrette que le choix d'une transition plus progressive n'ait pas été laissé aux constructeurs.

Il souligne à cet égard l'importance des véhicules hybrides comme technologie de transition et ses efforts pour la création de coalitions européennes sur les batteries et sur l'intelligence artificielle (pour la conduite autonome notamment). Alors que la fédération allemande de l'industrie automobile (VDA) critique des objectifs irréalistes et inatteignables, les constructeurs automobiles tels que Daimler et VW se sont faits plus discrets et ont indiqué qu'ils allaient devoir adapter leurs plans relatifs à l'électromobilité, insuffisants au vu de ces nouvelles contraintes. Le syndicat IG Metall, conscient des pertes d'emplois induites, a regretté l'imposition d'objectifs sans stratégie de mise en œuvre.

114 000 emplois amenés à disparaître en Allemagne avec le passage à l'électromobilité

De nombreuses études tendent de prévoir l'impact du passage à l'électromobilité sur le marché de l'emploi automobile allemand à cause notamment de la chaîne de valeur réduite des moteurs électriques. L'institut pour le marché du travail et la recherche (*Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung – IAB*) estime que 114 000 emplois seront ainsi détruits à l'horizon 2035 pour seulement 16 000 emplois créés (dans l'ingénierie mais aussi l'alimentation électrique ou encore les services). L'Allemagne perdrait donc en tout et pour tout 98 000 emplois dans cette branche.

L'Allemagne peine à légiférer sur les nouveaux véhicules électriques individuels

L'Alliance « Electric empire » a organisé une manifestation le 13 décembre à Berlin pour demander une législation simple et efficace sur les nouveaux véhicules électriques individuels (NVEI) tels que les hoverboards, gyropodes, l'E-bike ou l'E-trottinette. A l'inverse de l'Autriche, qui a classé ces nouveaux moyens de transports dans la catégorie des vélos, l'Allemagne s'apprête à mettre en œuvre au printemps un nouveau règlement de 48 pages comprenant une liste d'obligations et de limitations. De nombreux utilisateurs regrettent que cette surréglementation rende l'usage des NVEI complexe et craignent qu'elle freine leur essor dans les grandes villes, en remplacement de l'automobile.

La prime d'achat pour les voitures électriques (*Umweltbonus*) suscite peu d'intérêt

La prime à l'achat d'un véhicule électrique (4 000€ maximum) ou hybride (3 000€ maximum), dont l'Etat se partage le financement à part égale avec les constructeurs depuis la mi-2016, peine à susciter de l'intérêt des consommateurs. 44 601 demandes ont été formulées en 2018, soit 7 000 de plus seulement que l'année précédente. A ce jour, 50 000 demandes concernent des véhicules électriques et 40 000 des véhicules hybrides. Les premières marques bénéficiaires sont BMW, VW, Renault et Smart. Le budget total alloué à cette prime est de 600M€.

Le réseau de bornes de recharge électriques grandit rapidement en Allemagne

La grande coalition s'est fixé l'objectif d'atteindre 100 000 points de recharge à la fin de la législature. Alors qu'en juillet 2017 le territoire allemand n'était encore doté que de 13 500 points, en janvier 2018 le nombre de 16 100 était déjà atteint. Le parc allemand comportant 150 000 véhicules électriques et hybrides plug-in, cela représente un point pour 9 véhicules.

La CDU s'en prend à l'ONG instigatrice des interdictions de circuler

Les interdictions de circuler qui se multiplient dans de nombreuses villes allemandes sont le fait d'une ONG, l'aide allemande à l'environnement (Deutsche Umwelthilfe – DUH), qui attaque systématiquement les villes ne respectant pas les niveaux de pollution autorisés dans l'Union européenne. Elle a ainsi acquis une mauvaise réputation en Allemagne auprès notamment des libéraux (FDP) et des conservateurs (CDU/CSU). Ces derniers ont annoncé en décembre 2018 vouloir retirer à l'ONG ses financements publics. En outre, la CDU envisage de limiter les voies de recours judiciaire pour les ONG et de vérifier l'opportunité de déchoir la DUH de ce statut. D'autres mesures envisagées par le parti consistent à forcer les ONG à être aussi transparentes sur leurs financements qu'un parti politique. La participation de Toyota au Budget de la DUH est en effet largement perçue comme une ingérence de l'industrie automobile japonaise en Allemagne (cette dernière a d'ailleurs mis fin à cette coopération). Alors que les Verts sont vent debout contre de telles initiatives, la DUH dénonce ces critiques et poursuit ses objectifs en matière de préservation de l'environnement. Elle vérifie désormais les voies de recours juridiques pour imposer une limite à 120 km/h sur toutes les autoroutes allemandes à des fins de limitation de la pollution atmosphérique.

Le Bundesrat rejette un projet de loi pour le contrôle automatisé des interdictions de circuler

Le Bundesrat a rejeté mi-décembre la proposition du gouvernement de modification de la loi sur la circulation routière (*Straßenverkehrsgesetz*). Celle-ci fait partie du plan fédéral sur le diesel présenté en octobre 2018, qui prévoit entre autres mesures l'interdiction de circuler dans les 65 villes allemandes dépassant les niveaux européens de NO_x des véhicules diesel en émettant plus de 270 mg/km en conditions réelles. Afin de faire respecter cette limite sans déborder la police locale, le gouvernement voulait mettre en place un système de contrôle automatique qui prendrait en photo les plaques de tous les véhicules pour vérifier immédiatement dans le registre d'immatriculation des véhicules le taux de NO_x correspondant. Le Bundesrat a immédiatement rejeté la proposition de modification pour motif de non-proportionnalité et d'entorse à la protection des données.

Rééquipement physique des véhicules diesel : les mesures se précisent

Le plan diesel d'octobre 2018 prévoit le rééquipement en système SCR (injection d'urée ou *ad blue*) des véhicules diesel communaux lourds (comme les camions poubelles – 28 000 véhicules concernés) et des véhicules professionnels de livraison/d'artisanat dans toutes les villes dépassant les seuils annuels moyens d'oxydes d'azote autorisés au niveau européen. Ces investissements seraient à 80% à la charge de l'Etat fédéral, la participation des constructeurs allemands étant « en discussion ». Le Bundestag a à cet égard validé la mise à disposition de 432 M€ supplémentaires au bénéfice du ministère fédéral des transports et de l'infrastructure digitale (dont 100M€ pour les véhicules communaux lourds). Le dispositif nécessaire au rééquipement physique des véhicules diesel doit désormais être développé. A cette fin, le gouvernement a mis en place un cadre réglementaire début janvier 2019 (normes techniques applicables au dispositif). Le développement par l'industrie d'un prototype puis la production devrait encore requérir plusieurs mois.

Volkswagen respecte ses engagements sur le retrait des véhicules manipulés

Selon le rapport de la commission américaine des contrôles, Volkswagen est parvenu à retirer du marché américain plus de 85% des 100 000 véhicules diesel cylindrés de 3L manipulés, comme le groupe s'était engagé à le faire il y a deux ans. Si l'entreprise n'y était pas parvenue, elle aurait dû payer aux administrations américaines 85M€ par pourcentage non réalisé. La moitié des clients américains ont opté pour un rééquipement de leur véhicule. VW a également mis à disposition 1Md€ pour indemnités et 60 000 clients américains en ont déjà demandé. L'année dernière, VW avait déjà retiré du marché américain 85% des 500 000 véhicules diesel cylindrés de 2L manipulés.

L'entreprise allemande IAV GmbH reconnaît avoir aidé VW dans sa fraude

L'entreprise allemande IAV GmbH a accepté de plaider coupable et reconnaît avoir aidé l'entreprise Volkswagen à falsifier les tests d'émissions de ses véhicules aux Etats-Unis. Plus précisément, IAV avoue qu'elle était au courant du fait que les véhicules de VW ne respectaient pas les standards exigés et qu'elle a aidé Volkswagen en 2006 à développer

le logiciel qui lui a permis de frauder aux tests. IAV devra payer une amende de 35M\$ et deux ans de probation pour complot et fraude et pour violation du "Clean Air Act" américain, selon un communiqué du département américain de la Justice. Le tribunal doit toutefois approuver cette déclaration et une audition est prévue le 18 janvier.

Les clients allemands de diesels VW manipulés se mobilisent pour obtenir des indemnités

D'un côté, 300 000 personnes se sont enregistrées auprès du ministère fédéral de la justice afin de participer à la « plainte déclarative exemplaire » (Musterfeststellungsklage) contre Volkswagen, déposée par la fédération allemande des associations de consommateurs (VZBV) en coopération avec la fédération d'automobile-clubs d'Allemagne (ADAC). Les clients de Volkswagen avaient jusqu'au 31 décembre 2018 pour participer à la première utilisation de ce nouvel outil juridique, introduit le 1^{er} novembre 2018. Si la plainte est recevable, les signataires pourront bénéficier du même « procès type », mais devront, dans un second temps et individuellement, faire valoir leurs droits à des indemnités. De l'autre, 40 000 personnes ont choisi de recourir aux services de la société de financement de procès « My Right », soutenue par le cabinet berlinois Hausfeld, à laquelle ils ont cédé leurs droits de réclamation.

Ferroviaire

La DB s'accorde avec deux syndicats sur un nouvel accord salarial

Alors que plusieurs tours de négociations n'avaient pas abouti, les syndicats ferroviaires Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) et Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) ont appelé à une grève d'avertissement en décembre 2018. De brèves perturbations s'en sont suivies sur le réseau allemand. Les syndicats revendiquaient une hausse de salaire progressive de 7,5%. Le 4 janvier 2019, ils ont finalement obtenu une hausse de 3,5% au 1^{er} janvier 2019 et de 2,6% dès juillet 2020 ainsi qu'un versement ponctuel de 1 000€ sans qu'une nouvelle grève n'ait dû être annoncée. En lieu et place de cette seconde augmentation, les salariés peuvent également choisir d'augmenter leurs congés ou de raccourcir leur durée de travail.

Le gouvernement allemand demande une réorganisation interne de la DB

Le secrétaire d'Etat chargé du ferroviaire, Enak Ferlemann, a indiqué attendre du Conseil d'administration de la DB un concept de réorganisation de l'entreprise d'ici mars 2019. De premiers éléments doivent être présentés en janvier. Il tire en effet le constat de filiales dirigées séparément par des Conseils d'administration distincts ne recherchant pas les synergies au sein du groupe et prenant parfois même des décisions dommageables aux autres sociétés sœurs. L'opposition revendique avant toute chose une séparation plus claire entre les activités d'exploitation et d'entretien du réseau (qui sont toujours des filiales DB). Elle demande par ailleurs la revente des activités dans d'autres domaines (DB Schenker pour la logistique) et à l'étranger (Arriva) afin de permettre au groupe de se recentrer sur son cœur de métier en Allemagne. Les médias allemands révèlent enfin que la DB AG aurait dépensé plus d'un demi-milliard d'euros en 2015 à des fins d'audit externes et sans résultats probants à ce jour. Le Conseil d'administration a indiqué avoir réagi en imposant une limite annuelle de 100M€ pour ce genre de frais.

Le port de Hambourg testera la technologie Hyperloop dès 2021

L'exploitant du port de Hambourg HHLA s'est associé à la société américaine Hyperloop TT pour créer la société Hyperport Cargo Solutions, chargée de développer un concept de transport de container par le moyen de cette technologie. Chacun des partenaires investira 7 M€. Une première voie-test d'une longueur de 100 mètres doit être installée dans le port de Hambourg d'ici 2021. HHLA souhaite transférer ses containers plus rapidement aux centres logistiques et rendre le transport moins polluant. Il s'agit aussi de véhiculer une image moderne de l'entreprise.

Aérien

Les aéroports berlinois signent un nouveau record en nombre de passagers pour 2018

Les aéroports de Berlin Tegel et Schönefeld ont transporté respectivement 22 et 12,7 millions de passagers en 2018. Alors que Tegel dépasse son record de 2016 (avec 700 000 passagers supplémentaires), Schönefeld accuse une perte de 200 000 passagers par rapport à l'année précédente. Le résultat total de 34,7 millions de passagers constitue un nouveau record pour les aéroports berlinois et prouve que le vide laissé par la faillite d'Air Berlin a donc déjà pu être comblé en 2018.

La Lufthansa réclame 800 000 € au syndicat UFO

La Lufthansa réclame 800 000 € au syndicat Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO). Elle reproche à son chef, Nicoley Baublies, ainsi qu'à d'autres représentants du syndicat, d'avoir encaissé un salaire alors qu'ils étaient entièrement investis au service de l'UFO. Dans ce cas, un accord de mise à disposition doit normalement être signé avec le syndicat, qui compense au minimum une partie du salaire. Alors que la Lufthansa aurait mis sur pied une commission d'enquête en interne, l'UFO critique une manœuvre visant à affaiblir la représentation des salariés au sein de l'entreprise.

Les compagnies aériennes chinoises s'implantent de plus en plus en Allemagne

Le nombre de passagers chinois se rendant en Allemagne a augmenté de 152% en 2017 (plus grosse augmentation dans l'Union européenne) selon l'Agence chinoise du tourisme CNTA. A l'inverse, 24% des passagers allemands interrogés dans le cadre d'une enquête YouGov ont indiqué vouloir se rendre en Chine dans les 5 ans à venir. Ces chiffres suffisent à décider de grosses compagnies telles que Air China ou encore China Southern à investir le territoire allemand avec des centres de services proposant une prise en charge en allemand. Afin d'éviter de perdre des parts de marché face à des géants chinois parfois déjà issus de fusions, la Lufthansa a déjà créé en 2016 sa première joint-venture avec Air China.

Environnement

Des procédures d'instruction de permis de construire d'éoliennes trop laborieuses

Le 23 octobre, une décision de la Cour constitutionnelle fédérale appelle le législateur à définir des règles uniformes et plus claires pour mieux prendre en compte la protection des animaux et des espèces dans le cadre des procédures d'autorisation des éoliennes. La cour a fait valoir que le gouvernement ne doit pas surcharger ses autorités administratives d'évaluations environnementales et scientifiques pour le moins complexes et excessivement longues à instruire. Quatre ans au moins peuvent s'écouler pour une éolienne terrestre, voire huit ans pour une éolienne offshore, avant que l'approbation ne soit finalement accordée ou refusée.

Numérique / Start-ups / Innovation

L'Office fédéral des cartels publie les premiers résultats de son enquête sectorielle sur les sites comparateurs

L'Office fédéral des cartels (Bundeskartellamt) a publié le 12 décembre 2018 les résultats de son analyse sectorielle (Sektoruntersuchung) de 150 sites comparateurs dans les domaines du voyage, de l'énergie, des assurances, des télécommunications et des finances. Cette analyse entrevoit des abus des droits des consommateurs sur de nombreux aspects : faible couverture du marché (moins de 50% de l'offre pour certains comparateurs), utilisation de résultats de sites tiers (et non de leur propre algorithme), rareté de l'offre feinte. Les concernés ont jusqu'au 4 février 2019 pour s'exprimer sur ces résultats. L'Office des cartels publiera dans la foulée un rapport complet sur le sujet.

Logement

Le gouvernement va mettre en place une « commission bâtiments »

Après quelques hésitations, le gouvernement allemand a finalement décidé fin décembre de mettre en place une « commission avenir des bâtiments » à l'image des commissions dite charbon et transports. Celle-ci devra élaborer un programme d'action pour des logements et espaces de travail respectueux de l'environnement et abordables. Les ministères de l'intérieur (désormais chargé de la construction) et de l'économie en étudient encore les modalités. Elle devrait être composée d'une vingtaine d'experts du sujet et fonctionner de manière indépendante. Pour le gouvernement allemand, il s'agit avant tout de trouver une feuille de route pour atteindre les objectifs 2030 du secteur, fixés dans le plan climat 2050, et de nourrir la loi sur la protection du climat dont le chantier débutera en 2019.

L'allocation familiale de construction est victime de son succès

L'allocation familiale de construction (Baukindergeld), dotée par l'Etat fédéral de 2,7 Mds€ entre 2018 et 2021, est victime de son succès. Sensée favoriser l'accession à la propriété des familles, elle permet le versement d'une allocation

de 12 000€ maximum par enfant sur 10 ans. En vigueur depuis septembre 2018 avec un effet rétroactif à janvier 2018, elle a déjà fait l'objet de 47 741 requêtes et 82 865 enfants doivent à ce jour bénéficier d'un nouveau logement avec l'aide de cette allocation (chiffres du ministère de l'intérieur et de la banque de développement KfW). Les requêtes proviennent pour l'instant majoritairement de la Rhénanie Nord-Westphalie (10 278), du Bade-Würtemberg (6 407) et de Basse-Saxe (6 039). Les villes-Etat de Brême (419), Hambourg (480) et Berlin (725) en totalisent bien moins. Alors que la CDU/CSU se réjouit de ce succès, les partis politiques de gauche considèrent que cette allocation favorise l'accession à la propriété des plus riches et demandent plutôt la construction de nouveaux logements sociaux.

2^e meilleur résultat jamais atteint en 2018 pour l'investissement immobilier allemand

Selon une analyse de BNP Paribas Real Estate, l'investissement dans l'immobilier allemand a atteint un volume de 16,3 Mds€ en 2018, soit son deuxième meilleur résultat après 2015 (23 Mds€). Les investisseurs étrangers sont plus présents que jamais avec un volume de 3,7 Mds€. Berlin reste la première ville en matière d'investissement, avec un volume de 3,3 Mds€.