



VEILLE ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT – ENERGIE – ENTREPRISES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE BERLIN

N°11 – Novembre 2021

Sommaire :

● CLIMAT-ENERGIE- ENVIRONNEMENT-LOGEMENT2

1. Un nouveau contrat de coalition ambitieux ?2
2. Une accélération forte attendue sur les énergies renouvelables.....3
3. Quid du charbon, du gaz et du nucléaire dans le contrat de coalition ?.....3
4. COP 26 : réactions mitigées en Allemagne3
5. Le BDI presse le nouveau gouvernement d'agir4
6. Des investissements décarbonés insuffisants dans l'industrie ?4
7. Indice de protection du climat : l'Allemagne progresse4
8. Subventions dommageables à l'environnement : près de la moitié pour les transports.....4

● TRANSPORTS.....5

1. Tesla : lancement retardé de la production dans l'usine allemande et renoncement aux subventions5
2. Daimler et Total s'allient pour développer le marché des camions à hydrogène.....5
3. La fédération de l'industrie automobile allemande veut accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge.....6

4. Blackrock investit dans l'opérateur de bornes de recharges Ionity 6
5. Inflation sur le marché des voitures d'occasion dans le contexte de la pénurie mondiale de puces 6
6. Lufthansa rembourse les aides publiques de l'Etat allemand..... 6
7. Retard possible dans la mise en œuvre de la loi sur la conduite autonome 7
8. Prolongement du programme de financement pour la construction navale innovante..... 7

● ENTREPRISES ET INTERNATIONAL.....7

1. Les ambitions du futur gouvernement allemand en matière industrielle et commerciale 8
2. Le conflit entre la Chine et les États-Unis a des répercussions déterminantes sur l'économie européenne 8
3. Lancement du registre de la concurrence auprès du Bundeskartellamt : un signal pour la lutte contre la corruption 8
4. Projet de construction d'un campus BioNTech à Mayence 9
5. Nord Stream 2 : suspension provisoire de la procédure de certification 9
6. Intel prévoit sa propre usine d'emballage de puces en Europe..... 9

7. L'Allemagne en perte d'attractivité pour les investisseurs étrangers selon une étude KPMG	10
8. Bosch lance la production de puces en carbure de silicium.....	10
9. À l'approche de Noël, les conséquences alarmantes de la crise des puces pour les détaillants	11

• NUMERIQUE-INNOVATION 11

CLIMAT-ENERGIE- ENVIRONNEMENT- LOGEMENT

1. Un nouveau contrat de coalition ambitieux ?

Le nouveau gouvernement « feu tricolore » (SPD/Verts/FDP), dirigé par Olaf SCHOLZ (élu chancelier le 8 décembre) propose, dans son contrat de coalition présenté le 24 novembre « Oser davantage de progrès. Alliance pour la liberté, la justice et le développement durable », un programme qui place la protection du climat comme « la priorité absolue. ». Il ambitionne une « prospérité neutre sur le plan climatique », en ligne avec les 1,5°, dans le cadre d'une économie sociale et écologique de marché. Le « super-ministère » de l'économie et du climat et celui de l'environnement reviennent aux Verts (Robert HABECK, également vice-chancelier, et Steffi LEMKE). Le FDP gèrera les transports (Volker WISSING) et le SPD la construction (Klara KEYWITZ) ainsi que le développement et la coopération internationale (Svenja SCHULZE).

La nouvelle coalition souhaite donner un coup d'accélérateur à la décarbonation de l'économie par des « mesures concrètes ». Un programme

1. Place centrale du numérique dans le contrat de coalition du nouveau gouvernement	11
2. N26 cesse ses activités aux États-Unis....	12
3. L'Allemagne compte le plus de jeunes licornes en Europe.....	12
4. Record de levée de fonds des startups allemandes en 2021.....	12

d'urgence de protection du climat est annoncé d'ici fin 2022 L'industrie sera soutenue dans sa transformation, pour éviter les fuites de carbone et accroître sa compétitivité. Les coopérations sur l'énergie au niveau européen et international seront encouragées, notamment à la faveur de la présidence allemande du G7 en 2022 et via un club climatique. La mise en place d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières ou « instrument similaire » est également soutenue, à l'instar d'une réforme ambitieuse de l'ETS et d'un nouvel ETS pour le transport et le chauffage, dans le cadre du Fit for 55.

Dans les transports, le nouveau gouvernement souhaite accélérer considérablement la décarbonation: renforcer le ferroviaire, atteindre 15 M de 100% VL électriques d'ici 2030, commercialiser uniquement des VL électriques d'ici 2035, voire plus tôt. L'ambition sur l'aérien renvoie surtout à des négociations à l'échelon européen ou international. L'accord reste évasif sur les e-fuels et la suppression du privilège du diesel. Aucune limitation généralisée de la vitesse sur les autoroutes n'est envisagée.

Dans le logement, une offensive pour la construction de logements abordables et durables sera lancée, avec notamment 400 000 nouveaux logements par an (dont 100 000 logements publics financés par l'État) et un objectif de 65% d'EnR pour les nouveaux systèmes de chauffage à partir de 2025.

Dans l'environnement, les engagements portent principalement sur un programme d'action pour renforcer la protection des écosystèmes face à la crise climatique, la création d'un fonds fédéral de protection de la nature, la défense d'un cadre multilatéral ambitieux à la COP-15 (30% d'aires protégées à l'échelle mondiale) et le soutien à une ceinture verte européenne.

2. Une accélération forte attendue sur les énergies renouvelables

Alors que les énergies renouvelables représentent aujourd'hui 45% du mix électrique allemand, le contrat de coalition souhaite faire passer cette part à 80% d'ici 2030 (solaire : doublement de l'objectif à 200 GW et obligation d'installation PV en toiture pour les nouvelles constructions commerciales ; éolien on-shore : pas d'objectif chiffré mais 2% de la surface du territoire réservée soit multiplication par 4 ; éolien off-shore : 30GW en 2030 puis 70 GW en 2045 contre 40 GW auparavant pour 2040 ; enfin, 50% de la chaleur produite devra être décarbonée d'ici 2030). Un objectif ambitieux, largement salué par les milieux économiques comme associations environnementales, qui devra être atteint notamment grâce à la « division par deux » des durées de procédures de planification, le placement de cette source d'énergie au rang d'« intérêt commun » - c'est-à-dire prioritaire dans certains conflits d'usage avec d'autres intérêts (de protection de la nature notamment), l'accélération du développement des réseaux et l'amélioration de l'acceptabilité.

3. Quid du charbon, du gaz et du nucléaire dans le contrat de coalition ?

Outre les renouvelables, le contrat de coalition stipule que la sortie du charbon sera avancée « idéalement » à 2030 (contre 2038 actuellement). Un prix plancher à 60€/tonne sera introduit à cet effet. La coalition concède la construction de nouvelles centrales à gaz, rendue nécessaire « à titre transitoire ». Celles-ci devront en priorité être situées sur des sites de centrales déjà existants et être convertissables à terme à l'hydrogène. Les autorisations d'exploitation expireront sans compensation en 2045, voire dès 2035 en cas de développement suffisamment important des EnR. Enfin, l'Allemagne rappelle son opposition au nucléaire, alors que les dernières centrales du pays devront être débranchées fin 2022.

4. COP 26 : réactions mitigées en Allemagne

A l'issue de la COP-26, un mélange de déception et d'optimisme est observé Outre-Rhin, alors qu'une formulation historique visant à abandonner le charbon a toutefois été affaiblie à la dernière minute et que le Pacte de Glasgow ne répond pas aux attentes en termes d'engagements financiers en faveur des pays les plus pauvres face à la crise climatique. Après des hésitations initiales, l'Allemagne s'est finalement ralliée le 9 novembre à une déclaration, signée par 33 pays, visant à mettre fin au soutien de projets d'exploitation de combustibles fossiles à l'étranger d'ici fin 2022. Si la ministre sortante de l'environnement, Svenja Schulze (SPD), a qualifié les résultats de moment historique, Glasgow apportant une accélération claire pour la protection du climat, la fédération des industries allemandes (BDI) a regretté « que la COP-26 n'était pas parvenue à réaliser l'avancée majeure dont la protection du climat avait besoin de toute urgence ». Quant à Christian LINDNER, « Glasgow était un pas supplémentaire dans la bonne direction, mais pas le but ».

5. Le BDI presse le nouveau gouvernement d'agir

Lors du congrès sur le climat de la Fédération de l'industrie allemande (BDI) le 23 novembre, son président Siegfried Russwurm a présenté un plan en 5 points sur la politique énergétique et climatique à destination du nouveau gouvernement. « Du point de vue de l'industrie, 2030, c'est déjà demain. Nous avons des cycles d'investissement extrêmement longs et devons connaître dès aujourd'hui les technologies que nous voulons utiliser à ce moment-là », a-t-il déclaré. Pour que l'Allemagne reste un pays d'exportation, d'industrie et d'innovation tout en atteignant ses objectifs climatiques, cinq leviers sont décisifs : 1) mettre en marche un "turbo d'investissements" et investir au total 860 Mds € dans tous les secteurs économiques d'ici 2030, dont 50 Mds € pour le secteur industriel 2) alléger les coûts des sources d'énergie neutres en CO2 et soutenir provisoirement les OPEX des entreprises énergétiques afin qu'elles puissent investir dans de nouveaux procédés décarbonés 3) s'engager pour que l'UE reconnaisse le gaz naturel comme éligible dans la taxonomie. 4) supprimer les objectifs climatiques sectoriels annuels (leur non-respect déclenchant des mesures souvent inefficaces, coûteuses et irréalistes) au profit d'une plus grande flexibilité pour atteindre les objectifs de la manière la plus rentable possible 5) profiter de la présidence allemande du G7 en 2022 pour progresser dans la coopération internationale sur le prix carbone. La création d'un club climatique d'États ambitieux pouvait aider, à condition que les grands émetteurs que sont la Chine et les États-Unis en fassent partie.

6. Des investissements décarbonés insuffisants dans l'industrie ?

Les investissements de l'industrie allemande dans la protection du climat ont plus que doublé en dix ans : 3,46 Mds € en 2019, contre 1,63 Mds € en 2009. Toutefois, leur part dans le total des investissements industriels en 2019 (3,6%) reste modeste (vs 2,6% en 2009) selon l'Office fédéral des statistiques. La légère augmentation depuis 2009 est liée à la réglementation et aux subventions allouées ; le marché ETS, auquel l'industrie est soumise, n'aurait pas créé les incitations suffisantes aux investissements nécessaires.

7. Indice de protection du climat : l'Allemagne progresse

Dans la course à la protection du climat, l'Allemagne a légèrement réduit son écart avec le groupe de tête des pays scandinaves. Dans le nouvel indice de protection du climat 2022, le pays occupe la 13^{ème} position - la meilleure place depuis huit ans (année précédente : 19^{ème} place). Le classement a été présenté par des ONG lors de la COP-26. Elle compare les efforts déployés par les plus grands émetteurs pour réduire les émissions de CO2. Il évalue également dans quelle mesure les pays sont sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de l'accord de Paris. Selon Germanwatch, la hausse est liée surtout à la révision de sa loi sur la protection du climat cette année, à son rôle de premier plan dans la politique climatique internationale et à la baisse des émissions en 2019.

8. Subventions dommageables à l'environnement : près de la moitié pour les transports

Une nouvelle étude de l'Agence fédérale de l'environnement (UBA) évalue à 65,8 Mds € le montant annuel des subventions préjudiciables à l'environnement en 2018, à l'instar des avantages

fiscaux pour le diesel automobile et agricole, l'utilisation privée de voitures de société et de véhicules agricoles fossiles. Près de la moitié d'entre-elles concernent les transports (47 %), 39 % l'énergie, 9 % l'agriculture et la sylviculture, et 5 % la construction et le logement. D'après l'étude, ces subventions freinent la pénétration sur le marché de produits respectueux de l'environnement et mettent en péril les objectifs environnementaux et climatiques. Ils rendent également la protection du climat plus coûteuse. Depuis la dernière estimation en 2012, peu de progrès auraient été réalisés. Dans les transports, les subventions ont même augmenté de 28,6 à 30,8 Mds € entre 2012 et 2018.

TRANSPORTS

1. Tesla : lancement retardé de la production dans l'usine allemande et renoncement aux subventions

Le constructeur américain Tesla veut démarrer la production en série à Grünheide (Brandebourg), avant la fin du mois de décembre. Cependant, les autorités locales n'ont toujours pas donné leur accord définitif. À l'origine, le lancement de la Gigafactory était déjà prévu pour juillet 2021, mais il a été retardé en raison de l'absence d'autorisations en matière de droit de l'environnement, même si Tesla y a déjà produit cinq voitures électriques à titre d'essai. À partir de janvier, 1000 Model Y de voitures électriques devraient être produites par semaine pour atteindre 500 000 unités par an. Jusqu'à présent, les Model Y destinés au marché européen proviennent de l'usine de Shanghai. Jusqu'à 12 000 travailleurs devraient être employés par Tesla à Grünheide, contre 1800 actuellement.

Ces retards s'accompagnent d'un revirement sur les 1 Md€ de subventions que Tesla devait recevoir dans le cadre de la construction de son usine à Grünheide. En effet, le 26 novembre, le groupe américain a annoncé qu'il renonçait à sa demande de financement via le PIIEC batteries, qui devait constituer la majeure partie des 1 Md€ de subventions. Tesla justifie cette volte-face en invoquant le besoin de mettre en œuvre la nouvelle technologie développée dans d'autres sites du groupe et insiste surtout sur le risque de divulgation de sa technologie dans le cadre de la publication des projets retenus pour le PIIEC. Tesla devait en outre recevoir 120 M€ du Land de Brandebourg, qui seraient eux aussi remis en cause. En revanche, Tesla serait toujours éligible aux aides GRW (pour les régions en difficulté économique), sans précision de montants.

2. Daimler et Total s'allient pour développer le marché des camions à hydrogène

Le constructeur de véhicules utilitaires Daimler Truck s'allie avec le géant français de l'énergie Totalenergies pour développer le marché des camions à hydrogène. Un accord a été signé le 10 novembre pour la mise en place d'une infrastructure d'hydrogène pour les poids lourds. Daimler Truck et Totalenergies affirment vouloir jouer un rôle de premier plan dans cette technique d'avenir. Daimler Truck avait déjà indiqué vouloir miser sur la pile à combustible et la batterie pour sortir de l'ère du moteur à combustion. L'entreprise se considère comme le leader mondial du marché des véhicules utilitaires et emploie plus de 100 000 personnes. Les deux groupes veulent coopérer pour l'approvisionnement en hydrogène et le développement de camions à hydrogène. Totalenergies prévoit d'exploiter d'ici 2030 « directement ou indirectement jusqu'à 150 stations-service à hydrogène en Allemagne, aux

Pays-Bas, en Belgique, au Luxembourg et en France ». De son côté, Daimler Truck souhaite fournir des camions à pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène à ses clients aux Pays-Bas, en Belgique, au Luxembourg et en France d'ici 2025. Pour l'Allemagne en particulier, une collaboration avec Shell a déjà été mise en place, a précisé un porte-parole de Daimler Truck.

3. La fédération de l'industrie automobile allemande veut accélérer le déploiement de l'infrastructure de recharge

La fédération de l'industrie automobile allemande (VDA) a réclamé fin novembre une multiplication par huit de la vitesse de déploiement de l'infrastructure de recharge sur le territoire allemand. Elle constate en effet que si 55 000 voitures électriques sont immatriculées chaque mois en Allemagne, le nombre de points de recharge publics n'augmente quant à lui que d'environ 250 par semaine, alors que le besoin s'élèverait à 2000 par semaine. Au 1^{er} octobre, l'Allemagne comptait en moyenne 21 voitures électriques pour un point de recharge public. La président du VDA indique que « les objectifs ambitieux du nouveau gouvernement fédéral – jusqu'à 15 millions de véhicules électriques d'ici 2030 [soit un tiers du parc automobile allemand] – accroissent la nécessité d'accélérer le développement de l'infrastructure de recharge. Dans ce contexte, les points de recharge publics revêtent une importance particulière ».

4. Blackrock investit dans l'opérateur de bornes de recharges Ionity

Blackrock, le plus grand gestionnaire d'actifs au monde, a annoncé fin novembre qu'il deviendrait actionnaire de Ionity, l'opérateur

d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Joint-venture fondée en 2017 par BMW, Daimler, Volkswagen et Ford, rejoints en 2020 par Hyundai, Blackrock et les actionnaires investiront 700 M€ dans Ionity. L'opérateur ambitionne de passer de 400 stations de recharge rapide en Europe aujourd'hui à plus de 1 000 stations et 7000 opérés d'ici 2025.

5. Inflation sur le marché des voitures d'occasion dans le contexte de la pénurie mondiale de puces

Alors que, traditionnellement, le prix des voitures d'occasion baisse lors de la saison automnale, les prix ont continué de grimper cet automne pour atteindre un nouveau record en octobre, après une forte hausse continue depuis cet été. Cette inflation s'explique par le contexte mondial de pénurie de puces électroniques qui, en allongeant considérablement les délais de livraison, tend à gripper le marché des voitures neuves. Les véhicules à essence de trois ans d'âge atteignent ainsi à la revente 59,3% du prix catalogue initial et les voitures diesel de trois ans 56,2%. Par rapport à octobre 2021, les voitures étaient en moyenne 3 666 € plus chères, pour un prix moyen de 24 502 €. Le prix des voitures compactes a particulièrement augmenté alors que l'offre diminuait drastiquement. Cette baisse de l'offre est globale puisqu'environ 547 k voitures particulières ont changé de propriétaire en octobre 2021, en baisse de 16,3 % par rapport à octobre 2020. Selon l'office fédéral des véhicules à moteur (KBA), sur l'année en cours, 5,7 M de voitures d'occasion ont été vendues, soit 3,4 % de moins que l'année précédente.

6. Lufthansa rembourse les aides publiques de l'Etat allemand

Au plus haut de la crise sanitaire en 2020, Lufthansa avait été massivement soutenue par l'Etat allemand, mais aussi la Suisse, l'Autriche et la Belgique, avec un paquet de sauvetage de plus de 9 Mds € sous forme de divers instruments de capitaux et de dettes. Mi-novembre, le groupe a annoncé avoir fini de rembourser l'intégralité des aides tirées de l'Etat allemand, avec le remboursement d'un prêt d'1 Md€ au fonds de stabilisation économique (WSF). La Lufthansa avait déjà remboursé 1,5 Md€ au WSF en octobre et 1 Md€ à la KfW en février. L'objectif du PDG de Lufthansa de sortir du cadre des aides d'Etat d'ici la fin de l'année 2021 est atteint plus rapidement que prévu, et ce grâce à plusieurs levées de fonds réalisées sur les marchés financiers au cours de l'année. Les investisseurs ont été sensibles à la bonne reprise économique du groupe en 2021, relativement à ses concurrents. Le gouvernement, qui reste actionnaire du groupe à hauteur de 14 %, s'est félicité de ce remboursement rapide, Olaf Scholz (SPD) alors encore ministre des finances. Quant, P. Altmaier (CDU), alors ministre fédéral de l'économie, il a retenu que le remboursement anticipé était la preuve de ce que les instruments mis en place pendant la crise fonctionnaient et fournissaient « les bonnes incitations [aux entreprises] pour un retour rapide » à une situation normale.

7. Retard possible dans la mise en œuvre de la loi sur la conduite autonome

Votée l'été dernier, la nouvelle loi fédérale sur la conduite autonome, qui doit permettre à des véhicules autonomes de niveau 4 de circuler sur les routes allemandes sous conditions, devait être complétée avant la fin d'année par une ordonnance qui doit entre autres définir les exigences techniques relatives à la construction, à la nature et à l'équipement des véhicules

autonomes. Cette ordonnance est encore en cours de discussions entre le ministère fédéral des transports (BMVI) et le ministère fédéral de la justice (BMJV) : or, ce dernier émettrait des réserves sur le projet d'ordonnance. Un porte-parole du BMVI a tenté de tempérer en précisant que seuls de « derniers points de détail » devaient encore être réglés. La dernière possibilité de soumission du projet au Bundesrat serait la séance du 17 décembre – la prochaine réunion du Bundesrat n'ayant lieu qu'en février. La fédération de l'industrie automobile allemande (VDA) a rappelé son souhait qu'un accord rapide soit trouvé, craignant sinon que l'Allemagne perde l'avance réglementaire qu'elle a prise dans le domaine de la conduite autonome.

8. Prolongement du programme de financement pour la construction navale innovante

Publiée début décembre, une directive fédérale prolonge le programme de financement de la construction navale innovante jusqu'à fin 2023. Ce programme vise à soutenir les chantiers navals allemands dans la première application industrielle de produits et procédés innovants utilisés dans la construction, la transformation et la réparation de navires. Les chantiers navals de petite et moyenne taille sont particulièrement encouragés, au moyen de taux d'aide plus élevés. Pour ce programme, cofinancé par le Bund et les Länder côtiers, 70 M€ sont budgétés par le Bund pour les années 2022 et 2023.

 **ENTREPRISES ET
INTERNATIONAL**

1. Les ambitions du futur gouvernement allemand en matière industrielle et commerciale

La coalition «feu tricolore» (SPD, Verts et FDP) a présenté le 24 novembre 2021 son contrat de coalition. Les politiques industrielle, commerciale, d'innovation, seront adossées à la politique énergie-climat regroupées au sein d'un super ministère de l'économie et du climat, dirigé par le Vert Robert Habeck. Cette organisation sert l'objectif d'une «protection du climat dans une économie de marché socio-écologique».

En matière de politique industrielle, la coalition appelle à la modernisation (numérisation de l'administration, modernisation de l'infrastructure publique et des réseaux) et sur le rôle central que jouera l'industrie dans la transformation écologique et numérique de l'Allemagne. La transformation et la décarbonation de l'industrie devraient bénéficier de financements accrus et la banque publique de développement (KfW) voir ses capitaux propres augmenter pour qu'elle puisse agir en tant qu'«agence d'innovation et d'investissement»

En matière de politique commerciale, la coalition appelle à renforcer le libre-échange mais en le régulant sur un socle de normes sociales, écologiques et de droits humains équitables. La mise en place d'un MACF ou instrument similaire conforme à l'OMC est soutenue et l'accent est mis sur la relation avec les Etats-Unis «en tant que pilier central de l'action internationale».

2. Le conflit entre la Chine et les États-Unis a des répercussions déterminantes sur l'économie européenne

Le président du BDI (Fédération des Industries allemandes), Siegfried Russwurm met en garde contre les conséquences sur l'Europe que pourrait engendrer le conflit entre la Chine et les États-Unis (les entreprises de semi-conducteurs Infineon et ASML ont par exemple suspendu la livraison de certains produits à la Chine pour parer à d'éventuelles sanctions). Les représentants des entreprises craignent une nouvelle escalade, qui risque de conduire à une séparation des zones économiques. Pour les entreprises allemandes, le principal risque encouru en cas de séparation des zones économiques serait de devoir introduire une scission entre une partie occidentale et une partie asiatique au sein de leurs groupes, afin de pouvoir maintenir les relations commerciales avec les deux pays. Oliver Hermes, PDG de Wilo (société d'ingénierie mécanique basée à Dortmund), a manifesté son inquiétude lors d'une conférence, en insistant sur l'importance grandissante des divergences en termes de réglementations entre zones économiques mondiales. De même, Roland Busch, PDG de Siemens et président du Comité Asie-Pacifique des entreprises allemandes (APA), prévient : «Ne devenez pas un pion entre les États-Unis et la Chine». Il appelle alors l'UE à adopter une politique économique pragmatique, notamment renforçant son indépendance technologique à travers une politique économique commune (sur des sujets comme l'hydrogène, les semi-conducteurs ou encore l'intelligence artificielle), afin que les relations économiques et commerciales mondiales ne deviennent pas le jouet d'intérêts politiques.

3. Lancement du registre de la concurrence auprès du Bundeskartellamt : un signal pour la lutte contre la corruption

Le registre de la concurrence a été mis en service ce mois auprès de l'Office fédéral des cartels. Il vise à informer les pouvoirs publics, par une simple consultation électronique, des violations de la loi commises par des entreprises qui peuvent justifier leur exclusion de la procédure d'accès aux marchés publics (condamnations pour corruption ou évasion fiscale par exemple).

4. Projet de construction d'un campus BioNTech à Mayence

L'entreprise allemande de biotechnologies BioNTech annonce un projet de construction d'un campus à Mayence (où est situé son siège), financé par un plan d'investissement d'un milliard d'euros pour 2021. Les travaux devraient commencer début 2022. Au total, dix nouveaux bâtiments sont prévus ou déjà en construction à Mayence. Bien qu'endettée depuis le milieu des années 1980, la ville profite alors largement du développement rapide de BioNTech, notamment grâce à l'essor des vaccins : des recettes fiscales de près de 4 milliards d'euros ont été perçues en 2021 par les autorités fiscales allemandes, offrant à plusieurs municipalités une réelle solidité financière. Au cours des cinq à huit prochaines années, le nombre d'employés à Mayence devrait passer de 3 000 à 4 000, a déclaré Uğur Şahin le fondateur de BioNTech. Ainsi, Mayence pourrait s'élever dans le cercle des villes allemandes les plus riches. La société de biotechnologie a augmenté ses ventes au cours des neuf premiers mois de l'année à 13,4 milliards d'euros et son bénéfice avant impôts à 10,3 milliards d'euros grâce à la forte demande pour son vaccin contre le coronavirus. Le site de production d'Idar-Oberstein, où BioNTech vient de mettre en service de nouveaux laboratoires, pourrait également profiter de cet essor.

5. Nord Stream 2 : suspension provisoire de la procédure de certification

Le 16 novembre 2021, après un examen approfondi des documents relatifs au gazoduc, l'Agence fédérale des réseaux a suspendu provisoirement la procédure de certification de Nord Stream 2 AG en tant qu'opérateur indépendant du réseau de transport. Cette suspension fait suite à une modification de la forme juridique de Nord Stream 2 AG qui avait créé une filiale destinée à devenir propriétaire et exploitante du tronçon allemand du gazoduc. L'Agence des réseaux indique que cette nouvelle filiale doit se conformer aux exigences de la législation qui transpose la directive européenne sur le sujet en termes de séparation des activités applicables à un gestionnaire de réseau de transport indépendant. La procédure de certification, qui devait expirer le 10 janvier, est suspendue tant que les conditions édictées par l'Agence des réseaux ne seront pas remplies, à savoir la mise en place d'une société conforme à la législation allemande, avec le transfert des actifs et des ressources humaines à une filiale de droit allemand.

6. Intel prévoit sa propre usine d'emballage de puces en Europe

Le géant américain des semi-conducteurs Intel est prêt à investir dans plusieurs sites de l'UE, comme l'a annoncé le nouveau patron d'Intel, Pat Gelsinger. Pour le plus grand fabricant de puces au monde, cela aurait l'avantage de répartir ses investissements entre plusieurs pays et donc de collecter des subventions auprès de différents gouvernements. L'emballage des puces pourrait être réalisé indépendamment de la production de semi-conducteurs, a déclaré Ann Kelleher, responsable du développement.

En effet, celui-ci est particulièrement crucial pour Intel afin de se démarquer de ses concurrents (notamment du sous-traitant taïwanais TSMC), souligne Kelleher : « Nous sommes le leader dans ce domaine. » Ces investissements font partie d'un plan majeur visant à faire d'Intel le fabricant de puces le plus prospère au monde, face à des rivaux comme AMD et Nvidia qui se prennent leur essor. Contrairement à Intel, ces derniers n'exploitent pas d'usines, mais travaillent avec TSMC et ont donc accès à la technologie la plus avancée au monde.

Cependant, Gelsinger ne veut s'implanter en Europe que si un soutien étatique suffisant est initié. Afin de suivre la dynamique de l'Asie, une subvention d'environ 40% est nécessaire. Un vote de la Commission européenne et des gouvernements nationaux est toujours en attente. Dans les milieux de l'industrie, l'Allemagne est pressentie pour une implantation d'Intel, la Saxe et la Bavière étant en particulier en discussion. En outre, l'Italie, la France et la Belgique sont considérées comme des candidats prometteurs. En Europe, Intel exploite déjà un grand site en Irlande et y construit actuellement une nouvelle usine. L'objectif est d'avoir une représentation plus forte sur le continent européen à l'avenir, a expliqué Gelsinger à plusieurs reprises.

7. L'Allemagne en perte d'attractivité pour les investisseurs étrangers selon une étude KPMG

Dans son étude « Business Destination Germany 2022 », le cabinet de conseil KPMG fait état d'une baisse de l'attractivité de l'Allemagne pour les investisseurs étrangers, comparée à d'autres États de l'UE. Seuls 19% des directeurs financiers de filiales allemandes de groupes étrangers

sondés prévoient d'investir au moins 10 M€ par an en Allemagne dans les 5 prochaines années, alors que cette proportion était de 34 % il y a 4 ans. KPMG relève un « besoin urgent de réformes fondamentales » dans les domaines qui pénalisent la compétitivité allemande : la fiscalité, les infrastructures numériques et logistiques et les procédures administratives. En effet, 24% des investisseurs étrangers interrogés classent désormais l'infrastructure numérique allemande parmi les 5 plus mauvaises de l'UE, et les ponts, routes et voies ferrées sont jugés vétustes. La proportion des investisseurs qui considèrent l'Allemagne dans le top 5 des États membres de l'UE a baissé de 17 points en quatre ans (de 76 % en 2017 à 59 % en 2021). D'autre part, l'Allemagne est considérée comme un pays cher par les investisseurs, en raison du poids de la fiscalité, du coût du travail et de l'électricité, mais aussi comme un pays aux procédures administratives trop complexes et insuffisamment dématérialisées.

En outre, l'étude remet en cause les atouts traditionnels de l'Allemagne en termes d'attractivité (productivité du travail, automatisation des processus, main d'œuvre qualifiée). Seuls 36% des investisseurs interrogés (contre 60% pour la France) classent l'Allemagne parmi les 5 pays de l'UE qui offrent l'environnement le plus propice à l'innovation. Si la productivité du travail est toujours reconnue, l'étude en relève une stagnation depuis 2018, et alerte sur une remise en cause à moyen terme de la disponibilité de la main d'œuvre qualifiée. Les atouts incontestés de l'Allemagne demeurent cependant pour la majorité des sondés le niveau de vie, la sécurité publique et la stabilité politique, la productivité du travail, l'environnement offert pour les activités de recherche et l'ouverture aux investisseurs.

8. Bosch lance la production de puces en carbure de silicium

Bosch est le premier équipementier automobile à lancer la production de semi-conducteurs de puissance en carbure de silicium (puces SiC). L'entreprise veut devenir « le leader mondial de la production de puces SiC pour l'électromobilité », déclare son directeur Harald Kröger. Ces semi-conducteurs spéciaux donnent aux voitures électriques une plus grande autonomie et accélèrent le processus de charge. Leur développement est soutenu par le Ministère fédéral de l'Économie dans le cadre d'un programme important d'intérêt européen commun (PIIEC ou IPCEI Mikroelektronik). Bosch a commencé à développer ces puces il y a deux ans, et la phase de test est en cours depuis début 2021. Le groupe veut augmenter considérablement sa capacité de production, et agrandira pour cela la surface de son usine de Reutlingen. Bosch cite la société d'études de marché et de conseil Yole, qui prévoit que le marché SiC total augmentera chaque année de 30% en moyenne jusqu'en 2025 pour atteindre plus de 2,5 milliards de dollars. Sur cette somme, 1,5 milliard de dollars proviendraient du marché automobile.

9. À l'approche de Noël, les conséquences alarmantes de la crise des puces pour les détaillants

Les trois quarts des détaillants, notamment ceux d'appareils électroniques grand public et d'appareils électroménagers, s'attendent à des répercussions liées aux ruptures d'approvisionnement en puces. Les ventes d'articles de sport, de meubles et de jouets pourraient elles aussi baisser de façon drastique. Selon l'Association allemande du commerce (HDE), un détaillant sur cinq affirme que les pénuries de matériaux sont susceptibles d'avoir un « impact significatif » sur ses ventes.

Cette situation n'est pas sans précédent, le groupe de divertissement japonais Nintendo, par exemple, a récemment dû réduire son objectif de production pour la console de jeu Switch en raison de pénuries de puces et de composants électroniques. Le commerce, l'industrie, mais aussi de nombreux artisans indiquent depuis plusieurs mois que les matières premières ou les produits intervenant dans la production manquent ou sont livrés en retard. En effet, au-delà des consoles, ce phénomène touche également les puces servant à la production d'ordinateurs ou d'ordinateurs de bord des voitures. Les vélos ainsi que les matériaux d'isolation pour les chantiers de construction ou le bois pour les meubles se sont également raréfiés. Selon les experts, la pénurie ralentit la reprise de l'économie allemande après la pandémie de coronavirus, et pourrait même modifier le comportement des consommateurs à long terme.

NUMERIQUE-INNOVATION

1. Place centrale du numérique dans le contrat de coalition du nouveau gouvernement

Le numérique occupe une place de choix dans le contrat de coalition du gouvernement fédéral entrant. L'accord appelle à « une prise de conscience numérique globale ». Associées à la modernisation du pays et à la transition écologique, les mesures proposées dans le champ numérique sont nombreuses, ce qui a été très largement salué par les acteurs du secteur. La numérisation de l'administration – mise en place d'un cloud de l'administration publique, numérisation des démarches administratives au

moyen d'une clause générale, transfert de fonds fédéraux vers les communes pour accélérer leur numérisation, etc. – et l'accélération du déploiement d'une infrastructure numérique moderne – déploiement national de la fibre optique et de la 5G, investissements accrus dans les « zones blanches », diminution de moitié de la durée des procédures administratives, de planification et d'autorisation, regroupement des compétences en matière de téléphonie fixe et de réseau mobile, etc. – constituent les deux principaux chantiers pour lesquels la coalition promet d'avancer.

2. N26 cesse ses activités aux États-Unis

La banque numérique allemande N26, valorisée plus de 9 Md\$, se retire des États-Unis et ferme automatiquement 500 000 comptes. Elle veut se concentrer sur l'Europe, où elle est déjà l'un des leaders du marché dans de nombreux pays, au lieu d'injecter plus d'argent dans le marché américain très concurrentiel. Les offres de la société ne seront plus disponibles pour les clients aux États-Unis après le 11 janvier 2022. « Pour le moment, nous affinons notre orientation stratégique sur notre cœur de métier en Europe », a déclaré Alexander Weber, directeur de la croissance. N26 veut y offrir plus de services financiers, par exemple dans le domaine de l'investissement. La banque vise également à se développer sur d'autres marchés en Europe de l'Est. N26 a d'abord connu un brillant départ fin 2019 en coopération avec la banque partenaire américaine Axos. Ainsi, l'application associée a su enregistrer jusqu'à 20 000 téléchargements. Cependant, avec le déclin de la publicité pendant la pandémie de Corona, le nombre de téléchargements s'est effondré. Dès lors, le retrait de N26 des États-Unis constitue un autre revers pour la fintech après l'abandon des activités au Royaume-Uni en 2020 (où son

concurrent Revolut la dépassait largement) et les restrictions de croissance (maximum 50 000 nouveaux clients par mois en Europe) imposées par l'Autorité allemande de surveillance financière Bafin. N26 est aujourd'hui la deuxième start-up allemande la plus valorisée après Celonis. Seules quelques fintechs allemandes ont jusqu'à présent osé s'imposer sur le marché américain, comme les places de marché Raisin et Deposit Solutions. Plusieurs investisseurs ont aujourd'hui des doutes sur la capacité de N26 à devenir suffisamment rentable avec son modèle commercial actuel, qui se concentre principalement sur les revenus des transactions de paiement.

3. L'Allemagne compte le plus de jeunes licornes en Europe

D'après un rapport d'Atomico, 4 des 5 startups européennes devenues le plus rapidement des licornes depuis leur création sont allemandes. Il s'agit de Flink (devenue une licorne 8 mois après sa création), Gorillas (9 mois), Seller X (14 mois) et Razor Group (15 mois). Les deux premières sont des plateformes de livraison de denrées alimentaires quand les deux dernières rachètent des commerces sur Amazon.

4. Record de levée de fonds des startups allemandes en 2021

D'après un rapport d'Atomico sur la tech européenne, les startups et scaleups allemandes

ont levé 12,4 Md\$ en 2021, soit environ 12 % des montants levés dans toute l'Europe. Cela signifie un doublement des montants levés par rapport à 2020. Les levées de fonds les plus importantes de l'année sont à mettre au compte de Celonis, Gorillas, N26 et Trade Republic.

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international