

VEILLE SECTORIELLE Allemagne

Une publication du SER de Berlin
N°02 – février 2025

Sommaire

Le chiffre du mois

Transition Ecologique & Energétique

1. Les progrès en matière de protection du climat jugés insuffisants par le Conseil d'experts sur le climat
2. Bilan du ministère fédéral de l'Environnement (BMUV)
3. Lancement du second appel d'offres H2Global
4. Faible remplissage des stocks de gaz

Transports

1. Le gouvernement fédéral vote une stratégie pour la marche à pied
2. 28 millions de clients potentiels pour le Deutschlandticket

Entreprises & International

1. Le Mittelstand s'accroche au Standort Allemagne malgré les difficultés
2. Industrie de défense allemande : entre montée en puissance et dépendances critiques
3. Bilan 2024 de la fédération allemande de l'industrie automobile (VDA)
4. Premières réactions de l'industrie à l'Omnibus de simplification et au Clean industrial deal
5. En 2024, les exportateurs allemands ont vendu plus de marchandises à la Pologne qu'à la Chine
6. Réactions aux annonces de droits de douane additionnels de l'administration Trump : l'Allemagne appelle à l'unité européenne mais reste prudente pour éviter toute escalade avec les Etats-Unis
7. La crise des voitures électriques des constructeurs allemands en Chine s'aggrave

1. OpenAI ouvre un bureau avec une équipe de développeurs à Munich, dans une volonté d'expansion commerciale en Allemagne, son plus grand marché européen

2. En 2025, les investisseurs en capital-risque en

Allemagne devraient privilégier les secteurs de la défense, de la cybersécurité et de l'intelligence artificielle.

3. L'Allemagne au Sommet de l'Action pour l'IA

_Toc192858190

Le chiffre du mois

LE CHIFFRE A RETENIR

28 M

28 millions de personnes pourraient être intéressées pour passer au Deutschlandticket, le ticket mensuel qui permet de prendre les transports en commun dans toute l'Allemagne.

Transition Ecologique & Energétique

1. Les progrès en matière de protection du climat jugés insuffisants par le Conseil d'experts sur le climat

Le Conseil d'experts sur le climat (*Expertenrat für Klimafragen - ERK*) a publié le 5 février son rapport biennal, dressant un constat préoccupant : malgré une accélération de la réduction des émissions de gaz à effet serre entre 2014 et 2023, l'Allemagne ne parviendra pas à atteindre son objectif de -65% d'ici 2030 sans efforts supplémentaires. Selon le Conseil, la baisse actuelle des émissions devrait plus que doubler pour espérer atteindre cet objectif. Si des avancées ont été observées dans les secteurs de l'énergie et de l'industrie – portés par le développement des énergies renouvelables et le ralentissement de l'économie –, le Conseil pointe cependant des retards persistants dans les secteurs du transport et du bâtiment. En cause : un faible taux de rénovation énergétique des logements et une stagnation des ventes de voitures électriques. Le conseil met également en garde contre un assouplissement des réglementations sur le chauffage et recommande de rétablir le « Klimakabinett », un comité instauré en 2019 sous l'ancienne chancelière Angela Merkel, pour mieux coordonner l'action gouvernementale en matière de politique climatique. Enfin, le rapport souligne que le futur marché européen du carbone (ETS 2), qui entrera en vigueur en 2027,

ne suffira pas à combler l'écart avec les objectifs climatiques. Le prochain gouvernement devra donc agir rapidement pour assurer une transition juste, en ciblant davantage les ménages modestes et en renforçant les incitations à la décarbonation des secteurs en retard.

2. Bilan du ministère fédéral de l'Environnement (BMUV)

Malgré une fin de législature anticipée, le gouvernement allemand dresse un bilan positif de sa politique en matière d'environnement, de protection de la nature, de sécurité nucléaire et de protection des consommateurs. Dans une réponse du ministère fédéral de l'Environnement (BMUV), dirigé par Steffi Lemke (Verts), à une question écrite parlementaire de la CDU/CSU, le BMUV estime avoir mené à bien son « vaste programme de travail de manière conséquente et avec succès », concrétisé par plus de 17 lois, 25 décrets, 5 stratégies et plusieurs programmes. Parmi les avancées majeures, le programme d'action pour des solutions fondées sur la nature (ANK), doté de 3,5 Mrd€ jusqu'en 2028, est présenté comme « le plus grand plan de soutien à la nature jamais lancé en Allemagne ». S'y ajoutent la première loi fédérale sur l'adaptation au changement climatique, la création d'un fonds dédié à la protection de la mer et une stratégie nationale d'économie circulaire mettant notamment l'accent sur la construction durable. De plus, l'objectif de réduction de l'artificialisation des sols a progressé, le rythme passant de 55 hectares consommés par jour en 2023 à 52 hectares en 2024, avec un cap fixé sous les 30 hectares d'ici 2030. Cependant, certains projets n'ont pas été menés à bien en raison de la fin prématurée de la législature, notamment la réforme deimm la loi sur les emballages, l'introduction d'une taxe sur le plastique et la mise en place d'un label de recyclage. Une étude de faisabilité sur ce dernier est en cours jusqu'à fin 2025. Enfin, la recherche d'un site de stockage définitif des déchets nucléaires reste un « défi majeur », malgré la fermeture des dernières centrales en avril 2023. Le gouvernement assure que cette mission se poursuivra selon « les principes d'équité et de transparence ».

3. Lancement du second appel d'offres H2Global

Le 19 février, Hintco, a annoncé le lancement du second appel d'offres H2Global, après avoir reçu l'accord de la Commission européenne. Pour rappel, H2Global permet au gouvernement, par un mécanisme de double enchère, d'acheter des produits hydrogène « vert » en dehors de l'Union européenne afin de les importer en Allemagne. D'une part, l'appel d'offres prévoit quatre lots régionaux (régions de production : Afrique, Asie, Amérique du Nord, Amérique du sud et Océanie). D'autre part, un lot d'achat commun est prévu avec les Pays-Bas, dans lequel toutes les zones géographiques peuvent être candidates pour exporter de l'hydrogène vers l'Allemagne ou les Pays-Bas. L'appel d'offres prévoit un montant total de 2,5 à 3 Mrds d'euros (selon le prochain budget fédéral). Pour les lots régionaux, les soumissionnaires pourront proposer de l'hydrogène, mais aussi des dérivés (ammoniac, méthanol) comme produit finaux (« *product-open* »), en revanche dans l'appel d'offres mondial, seul de l'hydrogène (et non des dérivés) peut être fourni comme produit final (« *vector-open* »). Pour rappel, dans sa stratégie d'importation H2, publié en juillet 2024, l'Allemagne envisage d'importer 50 à 70 % de ses besoins en hydrogène et dérivés à horizon 2030 (Source : [Hintco](#), en anglais).

4. Faible remplissage des stocks de gaz

Fin février-début mars, les stocks de gaz étaient remplis à seulement environ 30 % en Allemagne, contre environ 70 % fin février 2024. Pour rappel, depuis le 23 juin 2022, le niveau d'alerte (niveau 2 sur 3) du plan d'urgence gaz est toujours activé. Selon les objectifs fixés par la Commission européenne et transcrits dans la loi fédérale relative à la gestion de l'énergie (*Energiewirtschaftsgesetz*), les réservoirs de gaz doivent être remplis à 80 % au 1er octobre et 90 % au 1er novembre en Allemagne. Si les températures basses de l'hiver peuvent expliquer en partie ce phénomène, il pourrait également s'expliquer par les prix élevés sur le marché du gaz et les spéculations des acteurs du marché.

Transports

1. Le gouvernement fédéral vote une stratégie pour la marche à pied

Le 12 février, le Conseil des Ministres a approuvé la stratégie formulée par le Ministère fédéral des transports (BMDV) pour promouvoir la circulation piétonne. L'association de promotion de la marche à pied Fuss e.V. a salué le document, parlant d'un « grand pas pour la marche à pied » après « 100 ans de négligence » alors que la première version du texte avait été vivement critiqué. Il doit servir de guide pour aider les Länder à administrer et financer la circulation piétonne et aider les communes à améliorer la planification et la conception des chemins piétonniers. La stratégie recommande notamment d'intégrer la mobilité des piétons dans les plans de développement des villes en commençant par planifier des trottoirs larges avant de prendre en compte les surfaces pour le trafic cycliste ou motorisé. Autres conseils : avoir dans chaque Land un délégué à la marche à pied, étendre la durée des feux verts piétons (et réduire celle des feux rouges) et accentuer visuellement les chemins piétonniers. Concernant les financements, 3,5M € ont été mis à disposition par le BMDV pour l'année budgétaire 2024. Une enquête d'opinion de perception de la marche à pied a été lancée et devrait produire des résultats fin mars 2025.

2. 28 millions de clients potentiels pour le Deutschlandticket

Selon une enquête qui vient de produire ses premiers résultats, 28 millions d'allemands pourraient être intéressés pour s'abonner au ticket allemand qui est passé en janvier 2025 à un tarif de 58€ par mois (contre 49€ par mois auparavant). L'étude révèle que 46% des utilisateurs du ticket prennent les transports en commun quotidiennement ou presque mais 21% les empruntent moins de trois jours par mois ce qui montre que l'abonnement est éga-

lement attractif pour les voyageurs occasionnels. Certaines catégories de personnes sont sous-représentées parmi les abonnés au Deutschlandticket : les personnes ayant une voiture à disposition, les plus pauvres et les personnes âgées (seulement 8% des plus de 65 ans sont abonnés alors qu'ils représentent plus de 25% de la population allemande). En revanche, les habitants des zones rurales semblent plutôt intéressés par le ticket (27% des abonnés vivent à la campagne ou dans des villes rurales) alors même que l'offre de transports publics est plus rare dans ces zones. Plusieurs recommandations peuvent être tirées de l'étude pour aller capter cette nouvelle clientèle : diversifier les canaux marketing pour faire connaître le ticket auprès notamment des personnes âgées, proposer des variantes du ticket pour les familles, les couples ou bien les personnes défavorisées. Côté environnemental, le Deutschlandticket a eu des effets positifs. Il aurait permis d'économiser 2,3 à 3,4M de tonnes d'équivalent CO2. Dans 10 à 15% des trajets il a permis d'éviter aux usagers d'utiliser la voiture (là où 60 à 65% des trajets auraient de toute façon été faits en transports en commun). Cette enquête a été réalisée sur la base de 1500 appels téléphoniques par mois depuis son lancement en août 2024. Elle n'en est qu'à ses débuts car elle est censée se poursuivre jusqu'à fin 2026, à condition que le futur gouvernement de Friedrich Merz décide de prolonger la vie du Deutschlandticket. Son financement n'est pour l'instant garanti que jusqu'à fin 2025.

Entreprises & International

1. Le Mittelstand s'accroche au Standort Allemagne malgré les difficultés

Malgré des critiques, près de 80 % des PME allemandes n'envisagent pas de quitter l'Allemagne, selon une étude de la DZ Bank réalisée auprès de plus de 1 000 entreprises. Seuls 8 % considèrent une délocalisation totale et 5 % un transfert du siège à l'étranger. Toutefois, 13

% pourraient déplacer certaines activités, notamment pour des raisons de coûts ou de bureaucratie. Dans l'industrie chimique, plus de 20 % des entreprises y songent, en particulier celles générant plus de 50 M€ de chiffre d'affaires. Ainsi, les PME attribuent à l'Allemagne des notes de performance moyennes : 3,5/6 pour l'infrastructure numérique, 3,3 pour la sécurité des investissements et 3,0 pour la recherche. L'administration reçoit des notes plus sévères : 4,4 pour son efficacité et 4,5 pour sa numérisation. Des résultats qui conduisent les organisations économiques à appeler de nouveau à des réformes de fond, incluant des incitations à l'investissement, une baisse des coûts énergétiques et une réduction de la fiscalité et de la bureaucratie, alors que l'économie allemande a reculé en 2023 et 2024 et ne devrait que faiblement croître en 2025.

2. Industrie de défense allemande : entre montée en puissance et dépendances critiques

L'industrie de défense allemande se trouve à un tournant. Alors que Berlin débat d'un budget militaire en forte hausse – 85 milliards d'euros pour 2 % du PIB, jusqu'à 213 milliards pour 5 % –, les industriels alertent : sans commandes massives et durables, il sera impossible de suivre le rythme. Pourtant, le potentiel est là. Selon Rheinmetall, l'Allemagne produit déjà plus de munitions que les États-Unis et pourrait rendre la Bundeswehr pleinement opérationnelle d'ici 2029, à condition de lever les obstacles bureaucratiques et d'accélérer les processus d'acquisition. Le programme MGCS, censé remplacer les Leopard 2 et Leclerc d'ici 2040, illustre ces lenteurs. Certains experts estiment même qu'il n'aboutira pas avant 2045. Pour contourner ces délais, Rheinmetall et Leonardo développent un char intermédiaire, le Panther KF51, pour l'Italie. Mais ces initiatives isolées révèlent un problème structurel : une industrie européenne trop fragmentée pour rivaliser avec les géants américains et chinois. À cette dépendance stratégique s'ajoute une vulnérabilité industrielle : l'Europe reste tributaire de la Chine pour des composants essentiels, comme le coton-lin-ter, indispensable à la production d'obus.

Rheinmetall explore des alternatives en Australie, mais le constat est clair : sans consolidation et sécurisation des chaînes d'approvisionnement, l'Europe restera exposée.

3. Bilan 2024 de la fédération allemande de l'industrie automobile (VDA)

La VDA a publié un communiqué de presse sur la production et les immatriculations de véhicules en Allemagne en 2024 qui précise que la production automobile en Allemagne a connu une nette reprise, avec une hausse en janvier et un record annuel pour les véhicules électriques. Plus d'un tiers des voitures fabriquées étaient électriques, avec une croissance particulièrement forte des modèles 100 % électriques (BEV), tandis que les hybrides rechargeables (PHEV) ont légèrement reculé. Les exportations ont progressé de manière significative, représentant désormais trois quarts de la production totale, confirmant la forte demande internationale pour les véhicules allemands. Parallèlement, les commandes sur le marché intérieur ont augmenté, alors que celles en provenance de l'étranger ont marqué un léger repli. Les immatriculations en Allemagne restent en retrait par rapport aux niveaux d'avant-crise, mais les ventes de véhicules électriques ont fortement progressé, dépassant le quart des nouvelles immatriculations. Cette dynamique est portée par la fin des aides publiques et une demande accrue pour les modèles 100 % électriques. En 2025, la tendance devrait s'accélérer avec une croissance prévue de 24 % pour la production de véhicules électriques en Allemagne, sous l'effet des objectifs climatiques de l'UE et de l'évolution du marché. Toutefois, la faiblesse de la demande intérieure pourrait continuer à peser sur l'ensemble du secteur. Les chiffres de 2024 sur les immatriculations et la production de véhicules électriques en Allemagne doivent être nuancés, car une grande partie des ventes résulte des commandes avant la fin des subventions. De plus, la production est en partie motivée par les exigences réglementaires et la concurrence accrue, tandis que des défis comme le prix et l'infrastructure de recharge freinent encore l'adoption par les consommateurs.

4. Premières réactions de l'industrie à l'Omnibus de simplification et au Clean industrial deal

Le 26 février 2025, la Commission européenne a présenté le Pacte pour une industrie propre (CID) et un paquet de simplification. Si l'industrie allemande salue dans son ensemble les initiatives de la Commission européenne visant à renforcer la compétitivité des entreprises, elle redoute que les mesures engendrent de la bureaucratie supplémentaire et que la mise en œuvre ne soit pas assez rapide. Certaines fédérations industrielles reprochent également le manque d'ambition des textes et estiment que des améliorations sont nécessaires sur certains points. Concernant l'Omnibus, les fédérations industrielles allemandes estiment qu'il s'agit d'un début mais qu'il faut en faire bien plus. Le président du BDI Peter Leibinger a notamment déclaré : *« Ce paquet doit être le prélude à une vaste offensive d'allègement. L'Europe a besoin de toute urgence d'une réduction des charges réglementaires pour redevenir compétitive ».*

5. En 2024, les exportateurs allemands ont vendu plus de marchandises à la Pologne qu'à la Chine

Il s'agit d'une première depuis la crise financière mondiale de 2008. En effet, les exportations allemandes vers la Pologne ont augmenté de 3,5% pour atteindre près de 94 milliards d'euros, selon l'Office allemand de la statistique. A l'inverse, les exportations vers la Chine ont connu une chute particulièrement forte de 7,6 %, soit environ 90 milliards d'euros. Cela est en partie dû au fait que les Chinois se tournent plus souvent vers les marchandises produites sur place. La Pologne est ainsi devenue le 4ème plus gros acheteur de marchandises derrière les Etats-Unis, la France et les Pays-Bas. Traditionnellement, l'Allemagne lui fournit des véhicules, des machines et des produits chimiques, mais l'année 2024 a notamment été marquée par une hausse des exportations automobiles du fait d'une demande polonaise croissante.

6. Réactions aux annonces de droits de douane additionnels de l'administration Trump : l'Allemagne appelle à l'unité européenne mais reste prudente pour éviter toute escalade avec les Etats-Unis

L'Allemagne est solidaire d'une approche européenne commune en réponse aux mesures commerciales annoncées par Donald Trump, même si les dirigeants politiques allemands restent prudents dans leurs réactions – notamment du fait du contexte politique allemand [formation d'une nouvelle coalition]. De manière générale, les allemands évoquent plutôt une approche par le haut « positive », afin d'éviter toute guerre commerciale, en approfondissant notamment le débat sur une hausse des importations européennes d'hydrogène et de GNL des Etats-Unis. Toutefois, les industriels restent conscients des risques et des conséquences que ces mesures pourraient avoir sur l'industrie allemande. Ainsi, Volker Trei, chef du commerce extérieur de la Fédération des Chambres de Commerce Allemandes (DIHK), prévient que l'annonce de droits de douane additionnels sur l'acier et l'aluminium est « un signal d'alarme pour les relations économiques transatlantiques ». Gunnar Groebler, président de l'Association allemande de l'acier a également alerté sur les conséquences de ces mesures : « ces droits de douane entraîneraient des détournements de volume vers l'Europe, ce qui augmenterait encore la pression déjà existante des surcapacités en provenance de Chine », et appelle ainsi l'Union européenne à agir de manière unie, planifiée et rapide. Par ailleurs, si le président Trump mettait à exécution ces menaces d'appliquer des droits de douane additionnels aux importations de voitures, l'industrie automobile allemande pourrait être frappée de plein fouet, indique le PDG de VW, M. Oliver Blume qui souhaite toutefois éviter une guerre commerciale et œuvre ainsi pour le dialogue. Les prises de parole des politiciens sont plus rares.

7. La crise des voitures électriques des constructeurs allemands en Chine s'aggrave

En 2024, la part de marché combinée de Volkswagen (dont Audi et Porsche), BMW et

Mercedes dans le secteur des véhicules électriques en Chine n'était plus que d'environ 5 %, alors qu'elle était encore de 6,5% en 2023. La plupart des modèles électriques allemands sont désormais trop chers pour le marché chinois, où des concurrents proposent des alternatives bien plus abordables. Par exemple, pour un modèle équivalent, le groupe chinois Xiaomi affiche un prix de base d'environ 30 000 euros contre 123 000 euros pour une Porsche. En plus de développer le marché national, les constructeurs automobiles chinois cherchent à s'étendre au-delà. Il y a donc un risque que l'Europe devienne une importante destination d'expansion pour les constructeurs chinois, du fait notamment de la fermeture du marché étatsunien. Les Allemands continuent toutefois de dominer le marché des voitures à moteur à combustion premium, encore considérées en Chine comme un symbole de statut social. Mais l'avance technologique des Allemands se réduit de plus en plus. Pour les constructeurs, cela devient un grave problème, car ils dépendent de manière disproportionnée des bénéfices réalisés sur le marché chinois.

Numérique & Innovation

1. OpenAI ouvre un bureau avec une équipe de développeurs à Munich, dans une volonté d'expansion commerciale en Allemagne, son plus grand marché européen

Le nombre d'utilisateurs allemands de ChatGPT a triplé en 2024, les entreprises allemandes clientes d'OpenAI figurent parmi les quatre premières du monde. OpenAI mise sur l'Allemagne en raison du rôle de « leader mondial » des entreprises allemandes dans l'adoption de l'IA et pour se rapprocher de potentiels clients dans de nombreux secteurs comme l'industrie, la pharmacie, la finance et la santé. Parmi les premiers clients allemands d'OpenAI figurent de grandes entreprises comme Bertelsmann et Zalando. Le choix d'implantation à Munich s'explique également

par une volonté de rapprochement des meilleurs talents du pays, issus de l'Université Technique de Munich (TUM), l'Allemagne étant le deuxième pays comptant le plus de développeurs utilisant les technologies et API d'OpenAI après les États-Unis. Cette expansion inclut la création d'une équipe de développeurs intégrés qui travaillera au sein des entreprises clientes pour concevoir des solutions IA et écrire du code sur mesure. Cette ouverture en Allemagne s'inscrit dans la continuité de l'expansion d'OpenAI en Europe, l'entreprise ayant déjà ouvert des bureaux à Londres et Dublin en 2023, puis à Paris, Bruxelles et Zurich fin 2024. Le Ministre bavarois du Numérique, Fabian Mehring, accueille très favorablement cette annonce qui contribue à « faire de Munich la capitale technologique de l'Europe ».

2. En 2025, les investisseurs en capital-risque en Allemagne devraient privilégier les secteurs de la défense, de la cybersécurité et de l'intelligence artificielle.

Ce nouveau focus se ferait au détriment des technologies climatiques qui représentaient le segment le plus important du marché allemand du capital-risque en 2024, selon une étude de la KfW. Ce changement s'explique par une évolution des priorités économiques et politiques. Les entreprises développant des technologies à double usage (civil et militaire) devraient avoir de particulièrement bonnes perspectives de financement, marquant un basculement des investissements vers des domaines stratégiques liés à la sécurité. Dans ce contexte, la nouvelle société allemande de capital-risque Helantic lance un fonds de 100M€ pour investir dans les startups early-stage européennes du secteur de la défense, notamment en IA, robotique et cybersécurité.

Helantic veut notamment renforcer l'écosystème européen de défense, en ciblant l'Allemagne (50 % des investissements), l'Europe centrale et de l'Est (30 %) et le reste du monde (20 %).

3. L'Allemagne au Sommet de l'Action pour l'IA

La mobilisation de l'écosystème de l'IA allemand pour le Sommet pour l'Action sur l'IA a été grande, avec une forte présence d'acteurs de la recherche, de l'industrie, de l'innovation et de la culture, ainsi que des ministères. Ce sommet a été apprécié par les partenaires allemands, qui ont pu établir des contacts, présenter leurs initiatives et envisager une coopération renforcée avec la France. Le journal économique Handelsblatt appelle à une mobilisation européenne accrue pour suivre le rythme de Paris en matière d'IA. Anna Christmann, représentante spéciale du Ministère allemand de l'Economie retient dans un post LinkedIn qu'« ensemble, la France et l'Allemagne peuvent jouer un rôle moteur pour montrer que les démocraties peuvent développer avec succès des technologies clés ». L'engagement politique allemand est cependant resté discret en raison des élections fédérales organisées deux semaines après le Sommet. Le quotidien FAZ qualifie de « marginal » le rôle joué par l'Allemagne lors du Sommet, soulignant l'absence des Ministres allemands, l'apparition éclair du Chancelier Olaf Scholz et le fait que le Sommet était « dominé par des startups françaises ». L'Allemagne a tout de même soutenu plusieurs initiatives clés, comme la déclaration finale, la Fondation pour l'IA d'intérêt général et l'initiative pour une IA durable.

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

Responsable de la publication : Claire THIRRIOT-KWANT

Rédactrices et rédacteurs : Adèle BESSOULE, Ahlam EL AHMAR, Marin DUCLOS, Clara FUMEX, Stéphanie JALLET, Mathilde FLAMANT, Manuela SACCOMANO, Côme ZEGNA-RATA

Relecteur : Bertrand LE TALLEC

Abonnez-vous : berlin@dgtresor.gouv.fr