



Table des matières

Actualité politique allemande	3
Climat	3
Les futurs directeurs de l’institut de recherche de Potsdam sur le climat réclament la mise en place d’une taxation du CO ₂	3
Le parti Die Grünen/Bundis’90 critique vertement le contrat de coalition et exige un programme immédiat de lutte contre le réchauffement climatique	4
Les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique dans le domaine des transports passe par un système ferroviaire performant	4
Les transports en commun gratuits ne se concrétiseront probablement pas	4
Energie	4
Un échange d’actifs entre les deux principaux électriciens et concurrents, E.ON et RWE, bouleverse le secteur énergétique allemand	4
Rainer Baake, homme fort de la transition énergétique ne restera pas au sein du nouveau gouvernement, motivant sa décision dans un courrier très médiatisé	4
Forces et faiblesses de la transition énergétique allemande selon le cabinet d’audit McKinsey	5
Pour Berlin, l’Aide publique au développement (APD) est un vecteur essentiel pour stimuler les investissements privés et répondre plus rapidement aux enjeux énergétiques du continent africain	5
La coopération franco-allemande essentielle à la réussite de la transition énergétique	6
L’Allemagne abandonne un projet de loi plus ambitieux pour l’éolien offshore	6
Gazoduc Nord Stream 2 : les eurodéputés de la commission de l’industrie, de la recherche et de l’énergie (ITRE) votent à une large majorité en faveur de la directive proposée par la Commission européenne tandis que le gouvernement allemand autorise sur son territoire sa construction	6
Industrie/entreprises	6
Plan de départ volontaire chez Opel suite au rachat par PSA	6
La situation de Volkswagen vis-à-vis du fisc luxembourgeois questionnée par la Commission européenne	7
Le conglomérat indien Tata en difficulté dans le rachat de Thyssenkrupp Steel	7
Transports et infrastructures	7
Scandale du diesel & affaires visant les constructeurs allemands	7
La thématique du rééquipement physique des voitures gagne de l’ampleur en Allemagne : le club automobile ADAC et la nouvelle ministre de l’environnement s’expriment en sa faveur	7
VW : objectif quasiment atteint en matière de dédommagement des clients étatsuniens	7
BMW soupçonné d’avoir également truqué des systèmes de contrôle des émissions	8
Nouvelle enquête lancée contre VW pour manipulation des taux d’émission de CO ₂	8
Les fausses indications des constructeurs sur le CO ₂ coûtent des milliards à l’Allemagne	8

Les véhicules diesel perdent de la valeur	8
L'Agence nationale pour l'environnement chiffre le nombre de décès imputables au diesel	8
Electromobilité	8
L'Allemagne vend plus de voitures électriques que la France	8
Flixbus teste ses premiers bus 100% électriques en France et en Allemagne	8
Daimler produira des camions électriques en série dès 2021.....	9
Les constructeurs allemands passent à l'électromobilité pour les voitures particulières.....	9
Le Ministère fédéral des transports débloque 107 M€ pour rééquiper les bus au diesel	9
Les constructeurs allemands toujours pas en mesure de proposer des bus électriques	9
Wuppertal et Cologne passent la plus grosse commande de bus à hydrogène en Europe	9
Financement d'un système de shuttles électriques autonomes à Berlin.....	9
Développement de l'infrastructure électrique de recharge.....	9
Automobile	10
Le Conseil d'administration de VW au centre de polémiques sur la responsabilité et la rémunération de ses membres	10
Daimler investit dans l'usine du futur	10
VW prépare l'introduction en bourse de ses camions	10
L'Allemagne crée une société fédérale pour les autoroutes.....	10
Aviation.....	10
Nouvelle date de fin des travaux pour l'aéroport de Berlin BER : octobre 2020	10
De très bons résultats pour Lufthansa en 2017 – Partenariat avec Niki	10
Croissance plus lente que prévue pour Eurowings	11
Conflit entre Germania et le syndicat des pilotes Vereinigung cockpit	11
Ferroviaire.....	11
L'Etat fédéral se rapproche de la Deutsche Bahn	11
L'objectif de l'électrification de 70% du réseau ferroviaire d'ici à 2025 est atteignable	11
Fusion Siemens-Alstom : présentation d'un contrat de fusion	11
Maritime	12
Les ferries électriques développés par Siemens ont du succès.....	12
Environnement.....	12
Discours de prise de fonctions de Svenja Schulze, la nouvelle ministre de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire	12
Immobilier	12
Le volume des ventes immobilières à Berlin continue d'augmenter en 2017.....	12
Numérique / start-ups	12
Mauvais usage des données Facebook par la firme Cambridge Analytica	12
Le fonds français Ventech, présent en Allemagne, boucle un tour de table de 140 M€.....	12
La start-up N26, banque sur smartphone, lève 160 M€ auprès d'Allianz et de Tencent	13
La start-up de robotique Magazino lève 20 M€	13

Actualité politique allemande

Le nouveau gouvernement conduit par Angela Merkel a prêté serment le 14 mars, après que les trois partis de la Grande Coalition (CDU/CSU/SPD) ont signé le contrat de coalition la veille.

Les ministres et secrétaires d'Etat suivants ont intégré le nouveau gouvernement :

- Peter Altmaier (CDU) : ministre de l'économie et de l'énergie ;
- Thomas Bareiß (CDU), Christian Hirte (CDU), Oliver Wittke (CDU), secrétaires d'Etat parlementaires auprès du ministre des finances et de l'énergie ;
- Helge Braun (CDU) : ministre de la chancellerie fédérale (en charge de la coordination gouvernementale et des affaires de la chancellerie) ;
- Dorothee Bär : ministre déléguée à la chancellerie en charge de la coordination des politiques visant à favoriser le numérique ;
- Andreas Scheuer (CSU) : ministre des transports et des infrastructures numériques ;
- Steffen Bilger (CDU) et Enak Ferlemann (CDU), secrétaires d'Etat parlementaires auprès du ministre des transports et des infrastructures numériques ;
- Svenja Schulze (SPD) : ministre de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire
- Rita Schwarzelühr-Sutter (SPD) und Florian Pronold (SPD), secrétaires d'Etat parlementaires auprès de la ministre de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire
- Horst Seehofer (CSU), ministre de l'intérieur, de la construction et de la patrie (Heimat)
- Günter Krings (CDU), Stefan Mayer (CSU), Marco Wanderwitz (CDU), secrétaires d'Etat parlementaires auprès du ministre de l'intérieur, de la construction et de la patrie (Heimat)

A ce jour, les nouveaux secrétaires d'Etat dit « fonctionnaires » (équivalents de directeurs généraux d'administration) n'ont toujours pas été désignés.

Pour le BMVI (ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques), circulent les noms suivants :

- Gerhard Schulz, actuel directeur des affaires générales au ministère ;
- Guido Beermann, directeur des produits pharmaceutiques, des produits médicaux et des biotechnologies au ministère fédéral de la santé ;

Le périmètre des ministères demeure inchangé à l'exception du ministère de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire qui perd la compétence *construction/logement* qui est rattachée dorénavant au ministère de l'intérieur de la construction et de la patrie (Heimat – absence de connotation négative). Le numérique reste au sein du ministère de l'Economie (pour la politique générale), du ministère des transports et infrastructures numériques (pour les réseaux), du ministère de l'intérieur (pour le e-gouvernement et la sécurité informatique) et du ministère de la justice et de la protection des consommateurs (pour la concurrence), mais fera l'objet d'une coordination renforcée. Il est envisagé de mettre en place un « conseil des Secrétaires d'Etat » avec tous les Ministères. Le ministère de la santé a par ailleurs annoncé la création d'un service entier dédié au numérique.

Climat

Les futurs directeurs de l'institut de recherche de Potsdam sur le climat réclament la mise en place d'une taxation du CO₂

Dans une interview au quotidien économique Handelsblatt, les futurs directeurs du PIK (l'institut de recherche de Potsdam sur le climat), le chef économiste Ottmar Edenhofer et le chercheur suédois Johan Rockström, réclament la mise en place d'une taxation du CO₂ dans des pays comme la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et les pays nordiques. Ces pays pourraient former selon eux une alliance pionnière en la matière.

Le parti Die Grünen/Bundis'90 critique vertement le contrat de coalition et exige un programme immédiat de lutte contre le réchauffement climatique

Le parti des Verts a jugé que le contrat de coalition manquait à la fois de courage, de force et de vision. Ils préconisent la mise en place d'une taxation du carbone, des mesures pour réduire les émissions de CO2 générées par le chauffage des bâtiments et logements, la fin des exceptions dont bénéficie l'industrie sur les coûts de l'énergie, des mesures dans les transports (alors que les émissions ont continué à progresser) et enfin le déploiement d'un million de véhicules électriques dès 2020 (sic). Sont citées aussi des mesures assez impopulaires telles que la réduction de la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes à 120 km/h, la mise en place d'une vignette pour distinguer les véhicules polluants des autres, la révision de la fiscalité des véhicules...

Les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique dans le domaine des transports passe par un système ferroviaire performant

La secrétaire d'Etat auprès du ministre fédéral des transports et des infrastructures numériques, Mme Rita Schwarzelühr-Sutter a affirmé que le succès de la lutte contre le réchauffement climatique dans les transports dépend étroitement du système ferroviaire. Elle a rappelé lors de sa prise de fonction la volonté du gouvernement de poursuivre l'électrification du réseau ferroviaire et de développer le recours au rail, aussi bien pour le fret que pour les passagers. Cela passe aussi par un renforcement, une modernisation et un développement du réseau. Le recours aux techniques numériques et à l'automatisation doit être renforcé aussi.

Les transports en commun gratuits ne se concrétiseront probablement pas

L'Allemagne a désigné cinq villes-modèles dépassant les niveaux maximum de pollution aux NOx et ayant donc vocation à tester la gratuité des transports en commun. La réponse gouvernementale à une question parlementaire des verts semble indiquer qu'une gratuité totale n'est plus considérée, mais plutôt la mise en place d'incitations tarifaires etc.

Energie

Un échange d'actifs entre les deux principaux électriciens et concurrents, E.ON et RWE, bouleverse le secteur énergétique allemand

Les groupes RWE et E.ON se sont entendus sur des échanges d'actifs complexes ce qui bouleversera le secteur de l'énergie en Allemagne et impactera l'ensemble du secteur en Europe. E.ON devrait prendre le contrôle d'Innogy, filiale « énergies renouvelables » de son concurrent RWE et celui-ci récupérera les centrales hydrauliques et les grands parcs éoliens d'E.ON pour former l'un des plus gros producteurs d'énergie en Europe. De son côté E.ON se concentrera sur les activités de distribution d'électricité et sur les réseaux. Le groupe E.ON deviendra ainsi le premier distributeur d'énergie d'Allemagne avec 45 M de clients. E. ON ambitionne également de proposer des solutions de production de courant décentralisées, notamment des centrales de cogénération. Concrètement, une fois obtenu l'accord de l'Office fédéral de lutte contre les cartels et de l'autorité de surveillance des marchés, les deux groupes basés à Essen lanceront l'offre publique d'EON sur les 76,8% d'Innogy détenus par RWE, et RWE entrera dans le capital d'EON à hauteur de 16,67%, via une augmentation de capital de ce dernier. RWE deviendra ainsi le premier actionnaire et partenaire stratégique de son ancien rival. Cette opération, aussi surprenante qu'inattendue est l'aboutissement d'une restructuration en profondeur des groupes énergétiques allemands rendue nécessaire par la décision du gouvernement d'A. Merkel en 2011 d'accélérer la sortie du nucléaire après la catastrophe de Fukushima et de promouvoir les sources d'énergies alternatives

Rainer Baake, homme fort de la transition énergétique ne restera pas au sein du nouveau gouvernement, motivant sa décision dans un courrier très médiatisé

Economiste et homme politique engagé au sein du parti des Verts depuis 1983, R. Baake avait été nommé en 2014 Secrétaire d'Etat à l'énergie auprès du ministère fédéral de l'économie et de l'énergie par Sigmar Gabriel (SPD).

Considéré comme un expert en matière de climat et d'énergie son parcours avait fait de lui le principal gestionnaire de la transition énergétique allemande. Après la signature de l'accord de coalition entre l'Union et le SPD, R. Baake a immédiatement démissionné en rendant publique les raisons de son départ dans une lettre ouverte à Peter Altmaier (CDU), tout juste nommé ministre de l'économie et de l'énergie. L'ancien secrétaire d'Etat R. Baake a qualifié l'accord de coalition de « d'insuffisant et décevant » dans les domaines de la transition énergétique et de la protection du climat, soulignant que le gouvernement manquait là une opportunité historique majeure d'innover et moderniser son économie pour garantir sa compétitivité à long terme. De son côté, le vice-président du Groupe Verts, Oliver Krischer, a déclaré que le départ très médiatique de Baake montrait à quel point l'Allemagne, avec l'Union et le SPD perdait de sa crédibilité en matière de protection du climat et de transition énergétique.

Forces et faiblesses de la transition énergétique allemande selon le cabinet d'audit McKinsey

Figurant en 16^{ème} position sur les 114 pays étudiés, l'Allemagne occupe une place honorable dans le classement général de l'indice de transition énergétique (ETI), présenté deux fois par an par le consultant McKinsey en coopération avec le World Economic Forum. Néanmoins, l'analyse détaillée de cette étude permet de relativiser cette réussite.

Le principal point positif identifié par le cabinet Mc Kinzey sur la transition énergétique allemande concerne le contexte économique favorable qui règne dans le pays. Le climat des affaires, la disponibilité du crédit et le niveau de qualification des travailleurs sont en effet excellents et l'Allemagne se situe à la 11^{ème} position mondiale dans cette catégorie d'indice. Néanmoins, s'agissant de la structure de son système énergétique, l'Allemagne se situe à la 110^{ème} place sur 114 en raison de la place prépondérante qu'occupe toujours le charbon dans son mix énergétique (42 %). En outre, l'Allemagne dispose d'un parc de production relativement peu flexible en raison de sa faible proportion de centrales à gaz et à accumulation par pompage. Pour ce qui concerne le critère de performance du système, qui mesure les progrès de la transition énergétique en termes d'efficacité économique et de sécurité d'approvisionnement, l'Allemagne arrive en 44^{ème} position, notamment en raison des tarifs très élevés de l'électricité pour les ménages privés et les petits clients industriels. Enfin, en matière de protection de l'environnement et du climat, l'Allemagne arrive au 61^{ème} rang mondial compte tenu de ses fortes émissions de CO₂. L'Allemagne n'a réussi à les réduire que d'un peu moins de 25% au cours des 25 dernières années, principalement en raison de la reconversion de l'industrie et de l'approvisionnement en énergie de l'Allemagne de l'Est.

Pour Berlin, l'Aide publique au développement (APD) est un vecteur essentiel pour stimuler les investissements privés et répondre plus rapidement aux enjeux énergétiques du continent africain.

En se présentant comme le pays précurseur de la transition énergétique, l'Allemagne entend démontrer aux pays du continent africain qu'elle dispose de la légitimité nécessaire pour les accompagner dans la recombinaison de leur mix énergétique. La force allemande dans le financement des énergies renouvelables sur le continent africain réside dans la mixité de son action. Elle est à la fois bilatérale à travers la GIZ et le groupe KfW (DB, DEG et IPEX-Bank), mais aussi multilatérale grâce aux initiatives européennes auxquelles l'Allemagne participe, comme l'« European Union Energy Initiative Partnership Dialogue Facility » (EUEI-PDF). A titre d'exemple, la GIZ, véritable plaque tournante des capitaux et du savoir-faire allemand en Afrique intervient en bilatéral au Sénégal via le Programme pour la promotion de l'énergie durable (Ped) dont l'objet est d'améliorer les conditions de mise en œuvre des services énergétiques pour protéger le climat. Le Ped est financé par le ministère allemand de la coopération économique et du développement à hauteur de 13,7 M € pour la période 2018-2020. En outre, l'Allemagne intervient également au Sénégal dans la réalisation de projets de micro hydroélectricité par le biais du Partenariat de développement énergétique « Energising Development » (EnDev), programme européen à l'initiative des gouvernements allemand, néerlandais, norvégien, britannique, suisse et suédois.

La coopération franco-allemande essentielle à la réussite de la transition énergétique

Une étude de l'Iddri et du think tank Agora Energiewende publiée le 16 mars évalue huit options pour la transition énergétique des deux côtés du Rhin. Les auteurs plaident pour une meilleure coordination des deux pays en matière d'énergie et de climat. Les choix de politique énergétique effectués en France auront un impact considérable sur l'Allemagne et vice-versa. Les auteurs explorent huit scénarios possibles pour 2030, en faisant varier d'une part la production d'électricité à partir de charbon et d'énergies renouvelables en Allemagne, et d'autre part celle issue du nucléaire en France.

L'Allemagne abandonne un projet de loi plus ambitieux pour l'éolien offshore

Le Bundesrat, a abandonné le 2 mars une mesure accélérant le développement de l'éolien offshore. Cette proposition aurait renforcé l'objectif 2030 du pays, fixé à 15 GW de capacité offshore installée à l'heure actuelle. Cinq Länder avaient proposé de rehausser cet objectif à 20 GW, et d'introduire une nouvelle cible : 30 GW en 2035.

Gazoduc Nord Stream 2 : les eurodéputés de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) votent à une large majorité en faveur de la directive proposée par la Commission européenne tandis que le gouvernement allemand autorise sur son territoire sa construction

Le 21 mars, les eurodéputés de la commission ITRE ont voté en faveur du projet de directive de la Commission qui vise à empêcher la construction du gazoduc Nord Stream 2 entre la Russie et l'Allemagne. Pourtant, en début de mois, les services juridiques du Conseil européen avaient émis un avis contraire à la proposition de la Commission européenne d'élargir la portée des règles de fonctionnement du marché intérieur de l'énergie pour y soumettre le projet russe de gazoduc Nord Stream 2 à destination de l'Allemagne. Nord Stream 2, contrôlé par Gazprom devrait permettre à la Russie de doubler ses livraisons de gaz vers l'Allemagne via la mer Baltique alors même que la Commission entend réduire la dépendance de l'UE au gaz russe et prône un soutien à l'Ukraine, par laquelle transite actuellement une partie du gaz russe destiné à l'Europe de l'Ouest. Pour motiver leur avis, les services juridiques du Conseil européen, avaient mis en avant le fait que l'UE pourrait enfreindre la Convention des Nations unies sur le droit de la mer si elle décidait d'appliquer ses propres règles à des gazoducs offshore. Les discussions sont désormais bloquées au conseil.

Pour rappel : la proposition de la Commission consiste à amender la directive européenne sur le gaz afin qu'un gazoduc d'importation ne puisse pas être la propriété directe des producteurs de gaz, qu'il n'applique pas de tarifs discriminatoires et qu'il puisse être utilisé par des tierces parties.

Par ailleurs, le gouvernement allemand a accordé le 27 mars le permis de construire et d'exploitation du gazoduc sur le territoire allemand. Il reste à obtenir les autorisations idoines en Finlande, en Suède et au Danemark.

Industrie/entreprises

Plan de départ volontaire chez Opel suite au rachat par PSA

Opel a de nouveau affiché de mauvaises performances financières en 2017, avec un résultat négatif de 180 M€. PSA prévoit le retour à la profitabilité de l'entreprise vers 2020. La négociation en cours du plan social, prévu du fait de l'alignement des plateformes Opel au sein du groupe PSA, a fait l'objet de quelques fuites dans la presse. Les syndicats allemands jouent de leur position de force sur le sujet pour obtenir des conditions favorables pour les départs volontaires. Le plan ne devrait pas prévoir de licenciements secs. Aucune réaction de nature politique n'a eu lieu en Allemagne sur le sujet.

La situation de Volkswagen vis-à-vis du fisc luxembourgeois questionnée par la Commission européenne

La DG Concurrence de la Commission a questionné le Luxembourg à propos de la situation fiscale du constructeur automobile allemand. VW a démenti avoir des arrangements fiscaux spécifiques avec le Luxembourg (*tax rulings*). De nombreuses entreprises en Europe sont soumises à des enquêtes de la Commission sur la fiscalité (par exemple Ikea, Mc Donalds ou Engie).

Le conglomérat indien Tata en difficulté dans le rachat de Thyssenkrupp Steel

Le syndicat allemand IG Metall a menacé de faire échouer le projet de rachat de la branche acier de Thyssenkrupp par Tata. Le syndicat et les politiques reprochent à l'accord de ne pas être suffisamment équilibré dans les obligations des deux partenaires, et craignent que les sites allemands seuls de Thyssenkrupp fassent les frais des pertes de l'usine britannique de Port Talbot.

Commerce international et crainte d'une guerre commerciale avec les Etats-Unis

L'Allemagne a une économie fortement tournée vers l'export et est à ce titre naturellement un *supporter* du libre-échange, afin de donner à ses entreprises les meilleurs accès possible aux différents marchés. La décision des Etats-Unis de taxer les importations d'aluminium et d'acier fait craindre aux entreprises allemandes un changement de paradigme. Les entreprises et décideurs allemands restent conscients d'une part de la faible proportion des échanges commerciaux impactée par ces droits de douane supplémentaires, mais d'autre part des risques d'escalade sur divers secteurs dans lesquels l'Allemagne bénéficie d'un excédent commercial fort. La position des nombreuses associations professionnelles est donc, sans urgence, d'accepter d'ouvrir des négociations en faveur d'un nouvel accord de libre-échange entre les Etats-Unis et l'Europe, sur la base de certains éléments du TTIP.

Transports et infrastructures

Scandale du diesel & affaires visant les constructeurs allemands

La thématique du rééquipement physique des voitures gagne de l'ampleur en Allemagne : le club automobile ADAC et la nouvelle ministre de l'environnement s'expriment en sa faveur

La mise à jour des logiciels en cours sur les 2,46 millions de véhicules Volkswagen concernés ainsi que sur 2,84 millions de véhicules d'autres marques avance lentement et accuse déjà un retard conséquent. Pendant ce temps, l'ADAC (club automobile allemand particulièrement reconnu et respecté) a mené dans le Bade-Wurtemberg des tests avec des subventions du *Land* sur des voitures particulières et transporteurs Euro 5 rééquipés avec la technologie *Selective Catalytic Reduction* (SCR). Ceux-ci démontrent que le rééquipement permet de réduire de 50% les émissions de NO_x (y-compris dans de mauvaises conditions). L'ADAC estime que le rééquipement de tous les véhicules diesel de cette norme permettrait de réduire de 25% les émissions de NO_x sur la route en Allemagne. A l'occasion de son discours inaugural, la ministre de l'environnement Svenja Schulze a indiqué s'être mise en relation avec les ministres des transports, de la justice et de l'économie pour discuter avec les constructeurs automobiles de la mise en œuvre d'une telle solution. Opposé à la mise en place d'une vignette bleue pour les véhicules diesel et décidé à éviter à tout prix les interdictions de circuler, le gouvernement semble désormais réellement envisager cette option dont les coûts seraient vraisemblablement portés par les constructeurs. VW s'oppose directement à une telle mesure et parle d'un coût moyen de 3000 euros par véhicule et de processus de certification nécessitant deux à trois ans.

VW : objectif quasiment atteint en matière de dédommagement des clients étatsuniens

A ce jour, Volkswagen a déboursé 7,4 Md€ dans le dédommagement de ses clients étatsuniens. Le constructeur s'est mis d'accord avec 350.000 d'entre eux pour soit reprendre leur véhicule (avec 21.500 USD de dédommagement), soit le rééquiper (les coûts s'élèvent à 6000 USD en moyenne). Le rééquipement ayant fait l'objet d'une validation tardive par les autorités américaines, seuls 50.000 véhicules en auraient bénéficié, alors qu'il s'agit de la solution la plus intéressante pour l'entreprise. Cette dernière a toutefois obtenu l'autorisation de rééquiper puis de revendre les

véhicules repris. VW aurait ainsi à ce jour dédommagé 82,5% des clients étatsunien, le niveau minimum fixé par la justice américaine étant de 85% (sans quoi VW serait passible de nouvelles amendes).

BMW soupçonné d'avoir également truqué des systèmes de contrôle des émissions

Les parquets allemands soupçonnent BMW d'avoir sciemment installé des logiciels frauduleux de contrôle des émissions sur 11.000 véhicules diesel sur ses modèles X5 et X6. 100 policiers et procureurs civils ont ainsi participé à une descente au siège social de l'entreprise. Celle-ci parle de l'installation par erreur d'un logiciel initialement conçu pour les modèles M550d xDrive et 750 XDrive et se défend de toute manipulation intentionnelle.

Nouvelle enquête lancée contre VW pour manipulation des taux d'émission de CO₂

Le parquet judiciaire de Braunschweig a lancé une nouvelle enquête contre VW (indépendante du scandale sur le diesel) à la suite de laquelle des perquisitions ont été menées dans une dizaine de bureaux de l'entreprise à Wolfsburg. Elle fait écho à un communiqué de presse de VW en 2015 mentionnant « des valeurs inexplicables » pour certaines mesures des rejets de CO₂ destinés à l'homologation des véhicules dans les différentes catégories environnementales. VW avait ensuite publié un correctif précisant qu'il ne s'agissait que de variations minimales. Les autorités soupçonnent toutefois que celles-ci soient conséquentes et concernent au moins neuf modèles différents de véhicules.

Les fausses indications des constructeurs sur le CO₂ coûtent des milliards à l'Allemagne

Une enquête initiée par le groupe des verts au parlement européen montre que les fausses indications des constructeurs en matière de rejets de CO₂ ont coûté 1,2 Md€ à l'Etat allemand en 2016 et 4 Md€ sur la période 2010-2016. Au niveau européen, le manque à gagner se chiffrerait à 46 Md€. En effet, de nombreux pays européens prélèvent une taxe sur les véhicules dont le montant varie en fonction des rejets de CO₂.

Les véhicules diesel perdent de la valeur

A cause du scandale sur le diesel et de la décision du tribunal administratif de Leipzig, VW estime que sa flotte de diesel en *leasing* a perdu de sa valeur à hauteur d'environ 400/500€ par véhicule. L'entreprise cherche donc désormais à réduire le nombre de véhicule de la norme euro 5, de 16.000 actuellement à 3000 à la fin de l'année. Un sondage du quotidien Handelsblatt montre toutefois que les entreprises n'entendent pas se séparer de leur flotte diesel d'en l'immédiat, *a fortiori* si celle-ci est équipée de la norme Euro 6.

L'Agence nationale pour l'environnement chiffre le nombre de décès imputables au diesel

Selon L'Agence nationale pour l'environnement (*Umweltbundesamt*), le diesel, par l'intermédiaire du dioxyde d'azote, serait responsable de 5966 décès prématurés et de plus d'un million de maladies par an (dont notamment le diabète et l'asthme).

Electromobilité

L'Allemagne vend plus de voitures électriques que la France

Le jugement du tribunal administratif de Leipzig et le scandale sur le diesel ont provoqué une augmentation drastique des ventes de voitures électriques en Allemagne (+120% en 2017). Alors que le parc allemand se plaçait encore 3^e en 2017 derrière la Norvège puis la France, il devrait dépasser ces deux concurrents en 2018 (en dépassant la barre des 35.000 véhicules homologués). En janvier-février 2018, les voitures électriques les plus vendues en Allemagne étaient la smart électrique de Daimler-Mercedes, la Golf de VW et la Renault Zoe (autrefois première des ventes de véhicules électriques en Allemagne).

Flixbus teste ses premiers bus 100% électriques en France et en Allemagne

Dès avril, l'entreprise allemande Flixbus testera des bus entièrement électriques entre Paris et Amiens. Dès l'été, ce sera au tour d'une ligne entre la Hesse et le Bade-Wurtemberg. Le chef d'entreprise André Schwämmlein parle de coûts d'acquisition significativement plus élevé que ceux de bus normaux mais d'un investissement rentable sur le long terme. Flixbus souhaite ainsi également montrer aux constructeurs allemands que la demande existe sur ce marché.

Daimler produira des camions électriques en série dès 2021

La décision du tribunal administratif de Leipzig et les premières interdictions de circuler annoncées pour certains camions au diesel (par exemple dans la ville de Hambourg) plongent le fret allemand dans l'incertitude. C'est le moment choisi par Daimler pour annoncer l'arrivée en 2021 de son E-Actros, actuellement testé au quotidien par dix entreprises. Ce camion de 26 tonnes pourrait rouler sur une distance de 200km et conviendrait ainsi à la distribution locale. Renault et Volvo prévoient quant à eux de construire des camions électriques en série déjà en 2019.

Les constructeurs allemands passent à l'électromobilité pour les voitures particulières

BMW a investi 3 Md€ dans son modèle électrique i3, qui possède sa propre structure de production dans une usine à Leipzig. Le constructeur veut désormais produire le modèle i4 à Munich. Le groupe Daimler prépare quant à lui la production de son modèle EQC à Brême et investit massivement dans les usines de batteries (en Saxe, dans le Bade-Wurtemberg, mais aussi en Thaïlande, en Chine et aux Etats-Unis). Audi, filiale de VW, prépare son nouveau modèle E-Tron et investira quant à elle 40 Md€ jusqu'en 2022 dans l'électromobilité et la conduite automatisée. Selon Ernst & Young, les constructeurs allemands auraient investi plus de 4,7 Md€ dans le passage à l'électromobilité entre 2016 et 2017, soit plus que tous les autres constructeurs mondiaux réunis (3,1 Md€). Ces investissements ont un objectif précis : rendre les usines plus flexibles, afin de pouvoir construire des modèles conventionnels et électriques au même endroit.

Le Ministère fédéral des transports débloque 107 M€ pour rééquiper les bus au diesel

Dans le cadre du programme immédiat air pur 2017-2020 (1 Md€ dont 250 M€ provenant des constructeurs automobiles), le ministère fédéral des transports débloque 107 M€ pour le rééquipement physique des bus au diesel dans les transports en commun des villes. La directive permettra aux entreprises responsables des transports publics de financer jusqu'à 60% du coût du rééquipement. L'objectif affiché est de rééquiper 28.000 bus.

Les constructeurs allemands toujours pas en mesure de proposer des bus électriques

Alors que des constructeurs tels qu'Alstom, Solaris (Pologne), VDL (Pays-Bas) ou Volvo proposent des bus électriques pour les transports en communs, les constructeurs allemands affichent un retard conséquent. Les 35.000 bus circulant dans les villes allemandes représentent pourtant un marché important pour l'électromobilité au lendemain de la décision du tribunal administratif de Leipzig autorisant la mise en place d'interdiction de circuler pour les véhicules diesel. C'est pourquoi Daimler prévoit de lancer la production en série du Citaro E-cell dès 2018 et MAN celle de son bus électrique dès 2020.

Wuppertal et Cologne passent la plus grosse commande de bus à hydrogène en Europe

La compagnie Belge Van Hool a reçu la commande des deux villes allemandes pour 40 bus à hydrogène pour un montant total de 13 M€. Les bus, disposant d'une autonomie de 350km, devraient être livrés en 2019.

Financement d'un système de shuttles électriques autonomes à Berlin

La ministre fédérale de l'environnement a annoncé la mise à disposition de 3,2 M€ au bénéfice de la société de transport berlinoise BVG (*Berliner Verkehrsbetriebe*) afin de soutenir le projet STIMULATE qui vise à mettre en place un petit réseau dense de bus électriques autonomes roulant à 20 km/h sur les campus hospitaliers de la Charité et du Virchow-Klinikum. Les shuttles proviendront des sociétés françaises Navya et Easymile.

Développement de l'infrastructure électrique de recharge

Selon l'Agence fédérale des réseaux, l'Allemagne dispose à ce stade de 8.103 points de recharge normale (puissance inférieure à 22 Kw) et de 1.274 points de recharge rapide (puissance supérieure à 22Kw). L'équipement des plus de 400 stations-service d'autoroute, initiée en 2017, a permis d'en équiper 300 en bornes de recharge rapide à ce stade.

Automobile

Le Conseil d'administration de VW au centre de polémiques sur la responsabilité et la rémunération de ses membres

VW affiche à nouveau un excellent chiffre d'affaire avec +10% environ. Alors que son PDG Matthias Müller avait gagné 7,3 M€ en 2016, il en perçoit 10,14 en 2017. En tout, le Conseil d'administration aurait perçu plus de 50 M€. Bien que le CA ait lui-même plafonné la rémunération à 10 M€, cette rémunération apparaît insolente tant à la presse allemande qu'à certains députés du Bundestag, constatant que celle-ci n'empêche pas les dirigeants d'arguer qu'il n'y a pas d'argent pour un rééquipement physique des véhicules diesel. Par ailleurs, 3600 actionnaires privés et institutionnels considèrent que le CA de l'entreprise est responsable des manipulations de l'entreprise sur ses modèles diesel et réclament des dommages et intérêts. Si l'action de groupe réussissait, elle pourrait être invoquée par d'autres personnes lésées. C'est pourquoi VW riposte en déposant un recours (document de 700 pages) auprès du tribunal régional supérieur (*Oberlandesgericht*) de Braunschweig.

Daimler investit dans l'usine du futur

Le groupe Daimler investit 2,1 Md€ entre 2015 et 2020 dans son programme « Vision 2020 ». Une grande partie de cette somme est dédiée à l'« Usine 56 », troisième plus grand chantier en Allemagne, voué à faire naître une usine du futur entièrement numérique, écologique (jusqu'à 75% de d'émissions de CO₂ en moins) et flexible. Elle sera capable de produire tant des modèles conventionnels que ceux de la nouvelle marque électrique EQ ou encore même des taxis autonomes.

VW prépare l'introduction en bourse de ses camions

Le directeur général de la filiale camions et bus de VW Truck&Bus GmbH, Andreas Renschler, a annoncé les bons chiffres de l'entreprise en 2017. Ceux-ci alimentent les soupçons d'un passage en bourse en 2019 ou tout du moins d'une évolution de la société à responsabilité limitée vers une société par action.

L'Allemagne crée une société fédérale pour les autoroutes

Afin de rendre la planification et la mise en œuvre des investissements routiers plus rapides et efficaces, un transfert de compétences du niveau régional au niveau fédéral va avoir lieu. Dans le cadre de la nouvelle loi sur la péréquation financière entre Länder et Etat fédéral, ce dernier se verra conférée au 1er janvier 2021 la seule responsabilité pour la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien, l'administration et le financement des autoroutes fédérales. L'Etat créera à cette fin une société d'infrastructure pour les grands axes routiers (autoroutes + routes nationales) sous la forme d'une société à responsabilité limitée. Une agence nationale pour les grands axes (*Fernstraßen-Bundesamt*) sera chargée des procédures liminaires de planification et d'autorisation.

Aviation

Nouvelle date de fin des travaux pour l'aéroport de Berlin BER : octobre 2020

Le directeur général de Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) Engelbert Lütke Daldrup a indiqué que l'aéroport BER ouvrirait désormais en octobre 2020, les coûts du projet s'élevant désormais à 5 Md€. Les coûts de construction ayant récemment encore augmenté de 770 M€, Lütke Daldrup a indiqué que FBB souhaitait s'associer à des investisseurs privés pour pallier le besoin immédiat de financement. Les investisseurs pourraient par la suite exploiter certains terminaux pendant une période donnée. Cette solution permettrait à FBB de bénéficier de financements immédiats mais réduirait ses bénéfices dans les premières années d'exploitation.

Thorsten Dirks, membre du conseil d'administration de Lufthansa en charge d'Eurowings, avait quant à lui récemment estimé que l'aéroport devrait être détruit puis reconstruit. Ce message a été très relayé dans la presse qui couvre depuis plusieurs années les nombreux rebondissements dans la construction du nouvel aéroport.

De très bons résultats pour Lufthansa en 2017 – Partenariat avec Niki

Le chiffre d'affaire 2017 de Lufthansa s'élève à 35,6 Md€ ce qui constitue une augmentation de 12% par rapport à l'année précédente. Le bénéfice du groupe s'élève à 2,4 Md€, soit 33% de plus qu'en 2016. Le groupe précise que cette

augmentation n'est pas due à la reprise des liaisons d'Air Berlin, les billets vendus sur ces lignes étant compensés par l'investissement consenti pour reprendre rapidement les lignes et former de nouveaux pilotes. Compte tenu des frais de démarrage, la reprise de ces lignes devrait donc n'avoir d'impact positif sur le bilan de la compagnie aérienne qu'en 2019. Les bons résultats du groupe ont permis la réélection de Carsten Spohr, président du Conseil d'administration depuis 2014, jusqu'en décembre 2023.

Lufthansa a repris à son actif 77 appareils d'Air Berlin et 33 autres en rachetant la totalité de sa filiale Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW), une petite compagnie régionale basée à Dortmund. Bien que la Commission européenne n'ait pas permis à Lufthansa de racheter également la filiale Niki d'Air Berlin, les négociations avec son acheteur Laudamotion pourraient bientôt aboutir à un accord conformément auquel 8 à 10 appareils (personnel de bord compris) seraient mis à disposition d'Eurowings (filiale de Lufthansa). Cette dernière prendrait alors en charge la commercialisation des billets.

Croissance plus lente que prévue pour Eurowings

Avec environ 50% des parts de marché en Allemagne, Eurowings/Germanwings est la première compagnie aérienne *low cost* dans son pays. Elle ambitionne toutefois de devenir l'une des trois plus grandes compagnies *low cost* européennes. Suite au rachat par Lufthansa de LGW, l'inclusion de Brussels Airlines dans sa flotte et grâce à une coopération avec Laudamotion (qui a racheté la filiale Niki d'air Berlin), Eurowings compte exploiter à l'été 2018 une flotte de 190 avions. Ce sont toutefois 20 avions de moins qu'espérés par la compagnie. En effet, l'autorité européenne de la concurrence ne lui permettant pas d'effectuer tous les rachats escomptés, Eurowings vient à manquer d'appareils et de personnel, raison pour laquelle 300 vols Eurowings ont notamment dû être annulés.

Conflit entre Germania et le syndicat des pilotes Vereinigung cockpit

Le syndicat des pilotes Vereinigung cockpit critique les conditions de travail chez Germania et notamment l'usage excessif de contrats à durée déterminée. La compagnie répond à ces accusations en indiquant que sur les 750 personnels volants, seuls six auraient un contrat à durée déterminée et huit auraient le statut de travailleur indépendant. L'entreprise est notamment critiquée pour profiter de conditions particulières de la loi fondamentale (constitution allemande) lui permettant de se passer de délégués du personnel.

Ferroviaire

L'Etat fédéral se rapproche de la Deutsche Bahn

Le contrat de coalition mentionne la responsabilité de service public de la DB. En conséquence, l'Etat fédéral entend étendre son contrôle sur l'entreprise publique. Alors que trois secrétaires d'Etat et un député SPD étaient jusqu'alors membres du Conseil de surveillance, un député de la CDU devrait désormais également y siéger. Le secrétaire d'Etat aux transports Michael Odenwald devrait quant à lui présider le Conseil de surveillance. Une partie de la presse voit ce rapprochement d'un mauvais œil, qu'elle considère parfois comme synonyme de mauvaise rentabilité, de dépense publique et de mauvais signe pour la concurrence dans le marché ferroviaire. Bien que le chiffre d'affaire de la DB soit en augmentation (de 40,5 Md€ en 2016 à 42,7 Md€ en 2017), la presse souligne que l'entreprise n'est plus en mesure de financer seule ses investissements, en particulier pour de nouveaux trains : un grand nombre de trains ont été commandés chez Siemens et Bombardier tant pour le transport de passagers (6 Md€ en tout) que le fret. Sa dette augmente en effet rapidement, de 16,2 Md€ en 2014 à 20,0 Md€ en 2018.

L'objectif de l'électrification de 70% du réseau ferroviaire d'ici à 2025 est atteignable

La fédération des transports ferroviaires « Allianz pro Schiene » annonce que l'objectif d'un réseau ferroviaire électrifié à 70% d'ici à 2025 comme indiqué dans le contrat de coalition est atteignable, à condition que l'Etat fédéral concède les investissements nécessaires. En 2016, seul 60% du réseau ferroviaire allemand était électrifié.

Fusion Siemens-Alstom : présentation d'un contrat de fusion

Dans la filiale éolienne de Siemens, le conflit avec l'actionnaire minoritaire Iberdrola suite à la fusion avec Gamesa est latent. Siemens souhaite éviter cette erreur dans sa filiale ferroviaire Siemens Mobility en proposant à Alstom un

accord de fusion (*Business Combination agreement*). Celui-ci a vocation à dissiper les tensions émergentes dues notamment à la position d'actionnaire majoritaire qu'obtiendra Siemens après la fusion, avec 50,7% des parts du groupe. L'accord prévoit notamment que Roland Busch, actuel membre du Conseil d'administration de Siemens responsable du secteur ferroviaire, préside le Conseil d'administration de la nouvelle société dont le siège sera à Saint Ouen. Le chef d'Alstom, Henri Poupart-Lafarge, présidera quant à lui le CA du fabricant fusionné TGV-ICE.

Sur la stratégie du groupe après la fusion, Roland Busch insiste sur les économies d'échelle attendues dans les achats et les gammes de produits et souligne la complémentarité des entreprises pour former un groupe compétitif au plan mondial. Il a par ailleurs annoncé qu'aucune réduction des effectifs n'était prévue après la fusion avec Alstom.

Siemens a par ailleurs remporté le contrat israélien pour la livraison et l'entretien pendant 15 ans de 42 trains régionaux Desiro HC pour un montant de 900 M€ face à son concurrent Alstom.

Maritime

Les ferries électriques développés par Siemens ont du succès

En Norvège, le ferry « Ampere » co-développé par Siemens (avec Werft Fjellstrand) a été testée dans le Sognefjord, faisant baisser les coûts d'exploitation de 80%. 50 autres modèles ont déjà été commandés.

Environnement

Discours de prise de fonctions de Svenja Schulze, la nouvelle ministre de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire

Mme Schulze a rappelé qu'au cours de la législation, conformément au contrat de coalition, le gouvernement présentera un projet de loi, qui garantisse le respect des objectifs allemands pour 2030 en termes de lutte contre le réchauffement climatique. Elle a également souligné l'importance de la préservation de la biodiversité et de la qualité de l'air dans les villes. Elle ne s'est pas déclarée favorable aux interdictions de circuler des véhicules les plus polluants et préfère privilégier d'autres solutions.

Immobilier

Le volume des ventes immobilières à Berlin continue d'augmenter en 2017

Le volume des ventes immobilières est passé de 16,25 Md€ en 2016 à 18,06 Md€ en 2017. En parallèle, les actes de vente ont reculé de 31.959 en 2016 à 29.979 en 2017. La croissance des valeurs indicatives des terrains amorce toutefois un ralentissement : de 60% début 2017 à 50% début 2018.

Numérique / start-ups

Mauvais usage des données Facebook par la firme Cambridge Analytica

Le mauvais usage des données par la firme Cambridge Analytica a eu un écho fort en Allemagne, où Facebook avait déjà une image abîmée. La classe politique presse fortement pour l'adoption de sanctions et de règles encore plus fortes en ce qui concerne la protection des données. Le sujet de la protection des données personnelles est un sujet très sensible dans l'opinion publique, et complexifie largement la question de la mise en place d'une politique ambitieuse d'e-gouvernement.

Le fonds français Ventech, présent en Allemagne, boucle un tour de table de 140 M€

Le fonds *early stage* basé à Paris Ventech a bouclé en mars une levée de 140 M€ principalement auprès d'investisseurs institutionnels. Le fonds pourrait atteindre 200 M€ dans les prochains mois. Le fonds est présent à Paris, Munich et Helsinki. Il participe ainsi à l'internationalisation du capital-risque européen, qui reste de taille modeste par rapport aux fonds concurrents américains.

La start-up N26, banque sur smartphone, lève 160 M€ auprès d'Allianz et de Tencent

La banque dispose à ce jour de produits d'une gamme réduite mais complète de services bancaires (dépôts, investissement, services de paiement) et s'est aventurée en 2017 dans le secteur des assurances grâce à un partenariat avec une autre *fintech*. La banque, lancée en 2015 avec le slogan *no bullshit* en Allemagne dispose de 850 000 clients en Europe dans les 17 pays dans lesquelles elle opère. La France est cependant un de ses meilleurs succès, avec 200 000 clients depuis son lancement en janvier 2017. Elle avait déjà été approchée par des banques françaises pour d'éventuels partenariats, mais reste fermement indépendante. La levée de fonds vis à développer la banque aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, développer de nouveaux produits financiers en partenariat avec des *fintech*, et accentuer encore le déploiement commercial.

La start-up de robotique Magazino lève 20 M€

La start-up produit des robots d'intra-logistique, visant en particulier à automatiser intégralement les infrastructures de stockage. La prise de participations a été réalisée par les groupes Körber, Cellcom et Zalando, et visent à acquérir la technologie logicielle de la start-up (*Advanced Cooperative Robot Operation System*), visant à faire opérer des robots dans des environnements conçus pour les humains.