



# VEILLE ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT – ENERGIE – ENTREPRISES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE BERLIN

N°10 – Octobre 2021

## Sommaire :

### ● CLIMAT-ÉNERGIE- ENVIRONNEMENT-LOGEMENT .....2

1. Accord préliminaire entre le SPD, les Verts et le FDP.....2
2. L'Allemagne n'est pas le bon élève de l'UE.....2
3. L'Allemagne risque de manquer ses objectifs climatiques 2030 et 2040.....2
4. Le futur gouvernement appelé à agir en faveur du climat.....3
5. 860 Mds € d'investissements supplémentaires d'ici 2030.....3
6. Le changement climatique est déjà là.....3
7. Hausse des prix de l'énergie : l'Allemagne aussi est touchée .....4

### ● TRANSPORTS.....4

1. Forte hausse du prix des voitures allemandes en Chine.....4
2. Les pénuries se multiplient pour les industriels automobiles.....4
3. Soutien financier pour accompagner l'industrie automobile vers l'électrique .....5
4. Le PDG d'Opel apporte des garanties sur le maintien de l'emploi en Allemagne.....5
5. Succès de la subvention « Wallbox » .....5

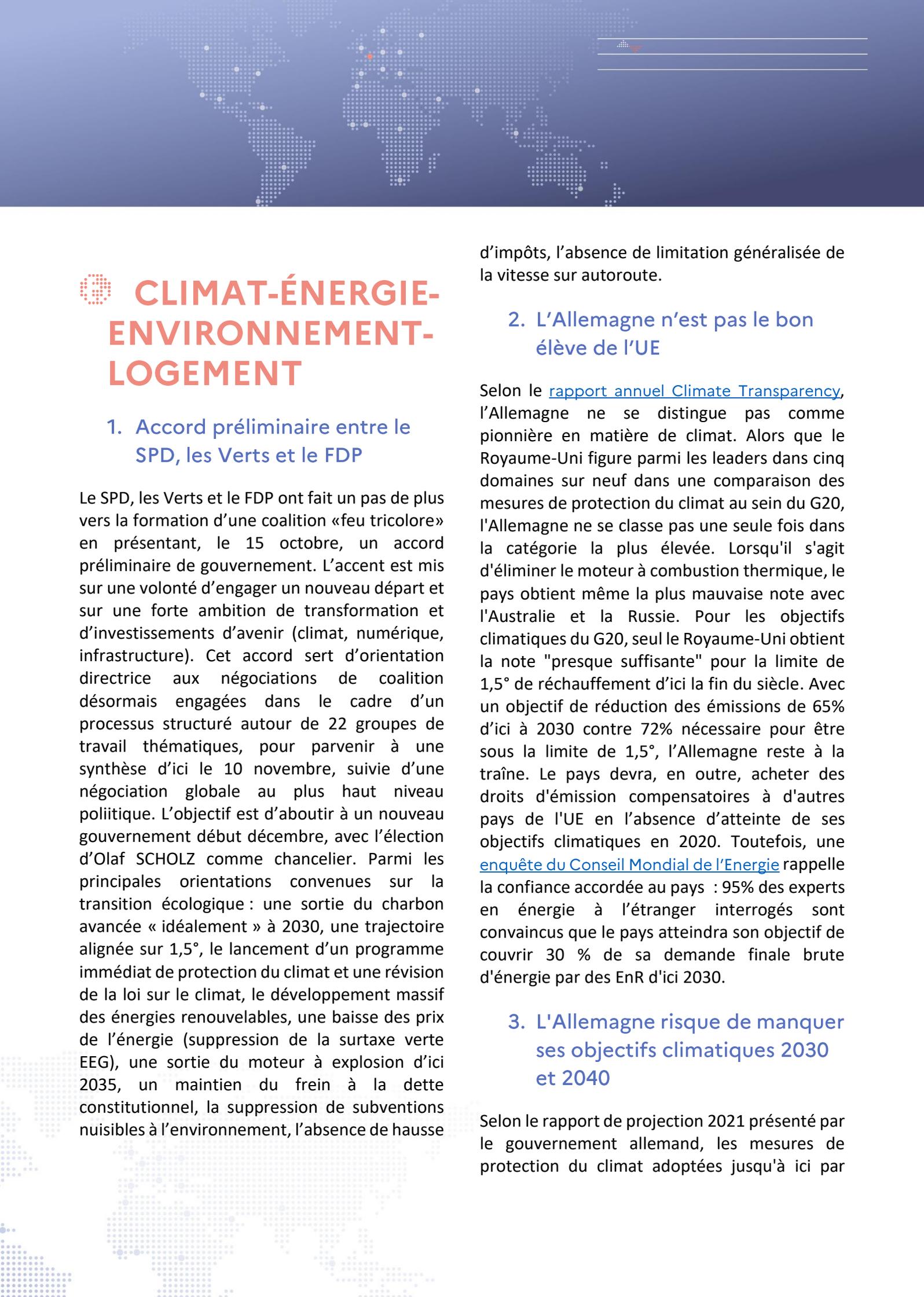
6. Programme fédéral pour soutenir la construction de navires de ravitaillement en GNL..... 6
7. L'aéroport de Francfort-Hahn est insolvable..... 6

### ● ENTREPRISES ET INTERNATIONAL..... 6

1. Crise mondiale de l'approvisionnement en semi-conducteurs : mise en œuvre d'une loi européenne sur les puces ..... 6
2. Promotion de l'économie régionale post-charbon avec « Unternehmen Revier »..... 7
3. Baisse des nouvelles commandes dans le secteur manufacturier ..... 7
4. Deutsche Post : une activité commerciale mondiale en plein essor..... 7
5. Pénurie de main d'œuvre qualifiée dans les entreprises allemandes..... 8

### ● NUMÉRIQUE-INNOVATION..... 8

1. Renouveau des acteurs du commerce rapide et remaniement de la logistique urbaine..... 8
2. 250 M€ supplémentaires pour soutenir des projets de données de mobilité ..... 9



# CLIMAT-ÉNERGIE- ENVIRONNEMENT- LOGEMENT

## 1. Accord préliminaire entre le SPD, les Verts et le FDP

Le SPD, les Verts et le FDP ont fait un pas de plus vers la formation d'une coalition « feu tricolore » en présentant, le 15 octobre, un accord préliminaire de gouvernement. L'accent est mis sur une volonté d'engager un nouveau départ et sur une forte ambition de transformation et d'investissements d'avenir (climat, numérique, infrastructure). Cet accord sert d'orientation directrice aux négociations de coalition désormais engagées dans le cadre d'un processus structuré autour de 22 groupes de travail thématiques, pour parvenir à une synthèse d'ici le 10 novembre, suivie d'une négociation globale au plus haut niveau politique. L'objectif est d'aboutir à un nouveau gouvernement début décembre, avec l'élection d'Olaf SCHOLZ comme chancelier. Parmi les principales orientations convenues sur la transition écologique : une sortie du charbon avancée « idéalement » à 2030, une trajectoire alignée sur 1,5°, le lancement d'un programme immédiat de protection du climat et une révision de la loi sur le climat, le développement massif des énergies renouvelables, une baisse des prix de l'énergie (suppression de la surtaxe verte EEG), une sortie du moteur à explosion d'ici 2035, un maintien du frein à la dette constitutionnel, la suppression de subventions nuisibles à l'environnement, l'absence de hausse

d'impôts, l'absence de limitation généralisée de la vitesse sur autoroute.

## 2. L'Allemagne n'est pas le bon élève de l'UE

Selon le [rapport annuel Climate Transparency](#), l'Allemagne ne se distingue pas comme pionnière en matière de climat. Alors que le Royaume-Uni figure parmi les leaders dans cinq domaines sur neuf dans une comparaison des mesures de protection du climat au sein du G20, l'Allemagne ne se classe pas une seule fois dans la catégorie la plus élevée. Lorsqu'il s'agit d'éliminer le moteur à combustion thermique, le pays obtient même la plus mauvaise note avec l'Australie et la Russie. Pour les objectifs climatiques du G20, seul le Royaume-Uni obtient la note "presque suffisante" pour la limite de 1,5° de réchauffement d'ici la fin du siècle. Avec un objectif de réduction des émissions de 65% d'ici à 2030 contre 72% nécessaire pour être sous la limite de 1,5°, l'Allemagne reste à la traîne. Le pays devra, en outre, acheter des droits d'émission compensatoires à d'autres pays de l'UE en l'absence d'atteinte de ses objectifs climatiques en 2020. Toutefois, une [enquête du Conseil Mondial de l'Énergie](#) rappelle la confiance accordée au pays : 95% des experts en énergie à l'étranger interrogés sont convaincus que le pays atteindra son objectif de couvrir 30 % de sa demande finale brute d'énergie par des EnR d'ici 2030.

## 3. L'Allemagne risque de manquer ses objectifs climatiques 2030 et 2040

Selon le rapport de projection 2021 présenté par le gouvernement allemand, les mesures de protection du climat adoptées jusqu'à ici par

l'Allemagne ne sont pas suffisantes pour, en l'état, atteindre ses objectifs : les émissions de gaz à effet de serre ne pourront baisser que de 49 % d'ici 2030 et de 67 % d'ici 2040 par rapport à 1990, contre respectivement -65 % et -88 % prescrits par la loi. Les émissions par secteurs diminueront à des rythmes différents : le principal contributeur sera le secteur de l'énergie, avec le déclin attendu de la production d'électricité à partir du charbon, sous l'effet d'un prix du CO2 renforcé et du développement des énergies renouvelables.

#### 4. Le futur gouvernement appelé à agir en faveur du climat

La Stiftung 2 Grad, alliance d'environ 70 sociétés allemandes, s'est prononcée en faveur d'un cadre politique offensif pour aider les entreprises à atteindre la neutralité climatique d'ici 2045. [Six propositions](#) en ce sens sont détaillées: lancer un programme de neutralité climatique dans les 100 premiers jours du nouveau gouvernement, accroître la compétitivité des énergies climatiques, accélérer l'expansion des énergies renouvelables, simplifier l'approbation des infrastructures respectueuses du climat, orienter les investissements publics vers l'action climatique, et renforcer les partenariats internationaux sur les technologies vertes. La voie vers la neutralité climatique s'appuie principalement sur l'électricité selon [l'étude d'Ariadne](#) : l'électricité représenterait entre 40 % et 69% de la consommation finale d'énergie (vs 18% aujourd'hui). La capacité de production électrique d'origine éolienne et solaire devrait ainsi être doublée. Parmi les autres conclusions, la demande d'hydrogène se situerait entre 250 et 400 TWh et la sortie du charbon devait être avancée à 2030. De son côté, l'Agence

allemande de l'énergie (DENA) [estime](#) les besoins en hydrogène à à 458 TWh d'ici 2045, alors que l'électricité ne couvrirait que 49 % de la demande finale d'énergie .

#### 5. 860 Mds € d'investissements supplémentaires d'ici 2030

Selon [l'étude «Klimapfade-Studie 2.0 »](#) de la fédération allemande de l'industrie (BDI), 860 Mds € d'investissements supplémentaires sont requis si l'Allemagne veut atteindre ses objectifs sectoriels nationaux d'ici 2030. Pour le prochain gouvernement fédéral, un « turbo d'investissement » massif sera nécessaire, notamment pour l'expansion des infrastructures d'électricité et d'hydrogène, la production d'électricité et de chaleur renouvelables, l'électromobilité et les réseaux ferroviaires. Plus particulièrement, le rapport appelle à doubler la trajectoire d'expansion de l'énergie éolienne et du photovoltaïque, supprimer la surtaxe verte EEG, abandonner la production d'électricité à partir du charbon dès 2030 (vs 2038 actuellement) et doubler la capacité des centrales électriques au gaz d'ici 2030. La demande d'hydrogène n'est estimée qu'à seulement 240 TWh en 2045 (cf. supra).

#### 6. Le changement climatique est déjà là

Les nouvelles données du service météorologique allemand (DWD) prouvent que le changement climatique a une forte influence sur le temps en Allemagne, parfois même davantage que dans le reste du monde. La température moyenne y a augmenté de 1,6° depuis 1881, contre 1,1° au niveau mondial, avec une accélération continue. De 1881 à 2020, le pays s'est réchauffé de 0,12° par décennie ; au

cours des 50 dernières années, 0,38° par décennie. En ce qui concerne les inondations catastrophiques de l'été, le DWD se réfère à une étude de la "World Weather Attribution Initiative", selon laquelle la probabilité de précipitations extrêmes dans la région a été multipliée par neuf en raison du changement climatique. L'intensité de ces précipitations a même augmenté de 3% à 19%. A l'échelle nationale, il est tombé 29% de précipitations en plus par rapport à la moyenne de 1991 à 2020.

## 7. Hausse des prix de l'énergie : l'Allemagne aussi est touchée

Dans le contexte actuel de la hausse des prix de l'énergie, liée à la reprise post-covid et à différents facteurs géopolitiques internationaux, l'Allemagne a vu, à son tour, des premiers fournisseurs d'énergie mettre la clef sous la porte. La situation pourrait encore s'aggraver et les prix se répercuter davantage sur les consommateurs si la tendance se poursuit. Au 04/11/21, le prix (spot) de l'électricité sur le marché de gros en Allemagne s'élevait à 160€/MWh, contre encore 100€/MWh début octobre. Pour un ménage d'une consommation annuelle de 4 000 kWh, le prix du MWh s'élevait début novembre à 348€, contre 292,7€ au 01/01/21. Pour le gaz, pour une consommation annuelle moyenne de 20 000 kWh, le prix moyen pour les ménages s'élevait au 01/10/21 à 70€/MWh, contre 58€/MWh en début d'année. Depuis août, près de 100 fournisseurs de gaz ont augmenté leurs tarifs, de 17,3% en moyenne. A ce stade, le gouvernement fédéral n'a pas pris de mesures pour plafonner cette hausse ou limiter son impact sur les ménages et industries. Toutefois, des voix commencent à se faire entendre en ce sens, ce qui pourrait amener le futur gouvernement à devoir traiter ce sujet en

priorité une fois installé et montrer ainsi sa capacité à allier protection du climat, engagement social et préservation de la compétitivité économique.

## TRANSPORTS

### 1. Forte hausse du prix des voitures allemandes en Chine

En Chine, la pénurie de puces entraîne des hausses de prix drastiques pour les voitures allemandes. Jusqu'à présent, les producteurs allemands ont répercuté la hausse des prix principalement sur les consommateurs chinois : de nombreux véhicules Daimler et BMW ne sont actuellement disponibles en Chine qu'à plus de 50% du prix catalogue, et souvent seulement après inscription sur une liste d'attente. Pourtant, l'industrie automobile allemande a jusqu'à présent été épargnée par un problème qui exerce une pression supplémentaire sur les chaînes d'approvisionnement mondiales : une grave crise énergétique en Chine.

### 2. Les pénuries se multiplient pour les industriels automobiles

Les goulets d'étranglement dans l'approvisionnement en semi-conducteurs pourraient mettre en danger la chaîne de valeur de l'industrie automobile à long terme si les fournisseurs ne survivent pas à la crise. L'expert du secteur, Stefan Bratzel, du Center of Automotive Management (CAM), met en garde contre ce phénomène dans une étude récente. Les arrêts de production couplés à une forte demande ont entraîné « des bénéfiques records pour de nombreux constructeurs automobiles,

qui installent principalement les rares puces dans les véhicules plus chers et ne doivent pas accorder de rabais». « En revanche, les équipementiers automobiles, qui sont payés en fonction de la quantité de pièces qu'ils produisent, souffrent le plus ». Ils sont particulièrement touchés par les arrêts de production. En outre, l'industrie automobile est très préoccupée par le fait que la pénurie ne se limite pas aux semi-conducteurs : des goulets d'étranglement massifs se profilent également pour des produits primaires essentiels tels que l'aluminium et le magnésium. L'Association allemande des métaux a également lancé une mise en garde à ce sujet. « Le prix de l'aluminium a presque doublé depuis la mi-2020 pour dépasser actuellement les 3 000 dollars la tonne, soit le niveau le plus élevé depuis 2008 », explique Lars-Peter Häfele d'Inverto, un cabinet de conseil spécialisé dans les chaînes d'approvisionnement. « Dans le même temps, les stocks de la Bourse des métaux de Londres, un bon indicateur de la disponibilité de l'aluminium, ont presque diminué de moitié depuis mars de cette année et ne représentent que 20 % de ce qu'ils étaient en 2010 et 2014 ».

### 3. Soutien financier pour accompagner l'industrie automobile vers l'électrique

Lors du « Sommet de l'automobile » qui s'est tenu en août 2021, le gouvernement fédéral avait acté le versement prochain du financement du "Fonds pour l'avenir" (Zukunftsfonds), annoncé fin 2020, pour soutenir la transformation de l'industrie automobile. Ce fonds représente 1 Md€ sur 2021-2025 (340 M€ pour la promotion des réseaux de transformation régionaux, 340 M€ pour soutenir la numérisation et 20 M€ pour renforcer les chaînes de valeur durables). Ce plan donne la priorité à la promotion des PME, notamment dans la conversion de la production

pour les moteurs électriques et les piles à combustible. Une directive datant du 5 octobre prévoit désormais un soutien financier du Bund pour la création de pôles de transformation qui visent à soutenir les processus de transformation dans les chaînes de valeur de l'industrie automobile. Seules les institutions publiques ou à but non lucratif, telles que les universités, les instituts de recherche ou les associations, sont éligibles. Les domaines clés de R&D qui peuvent être financés comprennent le moteur, la batterie, le châssis, la conduite automatisée, les logiciels, le câblage ou encore l'aménagement du véhicule.

### 4. Le PDG d'Opel apporte des garanties sur le maintien de l'emploi en Allemagne

Après les annonces de fermeture temporaire des sites de Rüsselsheim et d'Eisenach, qui ont fait craindre aux syndicats allemands des fermetures ou des délocalisations sur le plus long terme, le PDG d'Opel, Uwe Hochgeschurtz, a tenu à apporter des garanties aux employés. Il promet la préservation de toutes les usines en Allemagne ainsi que la préparation de la main-d'œuvre aux évolutions du secteur. « Nous aurons besoin de moins d'emplois avec des compétences mécaniques, mais plus d'emplois liés à la chimie ou aux logiciels » affirme Uwe Hochgeschurtz.

### 5. Succès de la subvention « Wallbox »

Le ministre fédéral des transports, A. Scheuer, a parlé mi-octobre d'une « réussite absolue » pour évoquer le programme de financement des petits points de recharge privés (dits Wallbox). Ce programme, initialement financé à hauteur de 200 M€, a vu son budget être depuis quadruplé (800 M€) en raison de la demande très forte pour

ce dispositif qui permet d'obtenir une subvention forfaitaire de 900 € pour l'installation d'un point de recharge privé de petit calibre (jusqu'à 11 kW). A mi-octobre, plus de 800 000 ménages avaient déjà fait la demande de subventions.

## 6. Programme fédéral pour soutenir la construction de navires de ravitaillement en GNL

Le ministère fédéral de l'économie et de l'énergie a détaillé fin octobre un programme de soutien à la construction de navires de ravitaillement en GNL et en carburants alternatifs durables. Les entreprises disposant d'un établissement permanent ou une succursale en Allemagne peuvent déposer leur candidature. Une subvention peut être accordée, qui peut couvrir jusqu'à 40 % des coûts admissibles pour la construction d'un nouveau navire de ravitaillement sur une période de trois ans. Les demandes de subventions doivent être soumises avant fin janvier 2022.

## 7. L'aéroport de Francfort-Hahn est insolvable

Le directeur des opérations de l'aéroport Francfort-Hahn a annoncé le 19 octobre que son groupe avait déposé une demande d'insolvabilité auprès du tribunal de Bad Kreuznach. L'aéroport est détenu à 82,5 % par le conglomérat chinois HNA, en grande difficulté financière. Le solde des actions est détenu par le Land de Rhénanie-Palatinat. Avant l'irruption de la crise sanitaire, cet aéroport régional comptait jusqu'à 4 M de passagers par an. HNA avait acquis ses parts auprès du Land en 2017, pour environ 15 M€.

# ENTREPRISES ET INTERNATIONAL

## 1. Crise mondiale de l'approvisionnement en semi-conducteurs : mise en œuvre d'une loi européenne sur les puces

La crise du marché des puces, qui revêt une importance stratégique à l'échelle mondiale, touche toute l'économie allemande. Selon la Fédération des Industries Allemandes (BDI), une plus grande indépendance sur le marché des puces ne pourra être obtenue qu'avec un financement public au niveau européen. La Commission européenne a fixé un objectif ambitieux : « la part de la production mondiale de semi-conducteurs doit être doublée en Europe d'ici à 2030 afin d'atteindre ensuite une part de production mondiale de 20 % ». Elle a évoqué la perspective d'une loi européenne sur les puces (europäische Chip-Gesetz), qui vise à résoudre les problèmes urgents d'approvisionnement en semi-conducteurs et à prévenir de futures perturbations du marché intérieur. Cette loi permettrait de « favoriser un écosystème de puces de pointe et [d'] ouvrir de nouveaux marchés aux technologies européennes de pointe ». Elle fait partie du programme de travail 2022, qui comprend 42 nouvelles initiatives législatives sur les six objectifs des orientations politiques de la présidente de la Commission, Ursula von der Leyen. La pénurie de puces est, actuellement, particulièrement critique pour l'industrie automobile.

## 2. Promotion de l'économie régionale post-charbon avec « Unternehmen Revier »

Le projet fédéral « Unternehmen Revier » entre dans sa deuxième phase, et sera prolongé jusqu'au 31 décembre 2027. Ce programme promeut des projets pilotes dans les 4 bassins miniers de Helmstedter, Mitteldeutsches, Lausitzer et Rheinisches Revier » et vise à accompagner l'évolution structurelle de l'emploi dans ces régions. Sa mise en œuvre relève de la responsabilité des districts et les financements visent un éventail d'objectifs allant de la mise en réseau des acteurs au développement des compétences régionales pour assurer un changement structurel sur le terrain. Le gouvernement fédéral fournit 8 M€ par an pour le programme. À l'avenir, l'accent devrait être davantage mis sur la promotion des projets par les entreprises.

## 3. Baisse des nouvelles commandes dans le secteur manufacturier

Après une tendance à la hausse depuis le début de l'année, les nouvelles commandes dans le secteur manufacturier ont récemment fortement diminué. En effet, selon l'Office Fédéral de la statistique, les entrées de commandes dans l'industrie manufacturière ont diminué de 7,7 % en août 2021 par rapport au mois précédent, après une croissance de 4,6 % en juin et 4,9 % en juillet. La demande de biens d'équipement a enregistré la plus forte baisse avec -11,1 %. Hors commandes majeures, le volume des commandes a baissé de 5,1 %. Cette diminution s'explique principalement par la faiblesse de la demande extérieure, en particulier de la part des pays non-membres de la zone euro.

La demande intérieure s'est elle aussi toutefois ralentie. Dans le secteur de l'automobile, la baisse des commandes a atteint 12 % (bien que limitée dans la construction mécanique). Les commandes importantes du mois de juillet 2021 ainsi que les départs en vacances pour certains constructeurs ont probablement joué un rôle dans la faiblesse récente de la demande. Dans l'ensemble, les commandes manufacturières demeurent toujours à un niveau élevé, enregistrant des augmentations significatives par rapport au mois de février 2020 et de janvier 2021 d'avant la crise (environ +8 % et +4 % respectivement).

## 4. Deutsche Post : une activité commerciale mondiale en plein essor

Deutsche Post annonce une augmentation spectaculaire de son chiffre d'affaires. En effet, au cours du troisième trimestre 2021, le groupe logistique a enregistré des ventes dépassant de 23 % la valeur de la même période en 2020, atteignant plus de 20 Md€. Ces bons résultats interviennent après plusieurs années difficiles pour l'entreprise, liées notamment au développement des nouvelles technologies (e-mails, SMS, etc.). La crise du Covid-19 et l'essor du e-commerce ont permis au groupe de bénéficier d'une croissance remarquable : la Deutsche Post vise désormais un résultat opérationnel (EBIT) de 7,7 Md€, soit 10 % de plus que prévu. « L'essentiel est que nous avons déjà fait plus de bénéfices que sur l'ensemble de 2020 - et le trimestre de Noël traditionnellement fort pour nous est encore à venir » a déclaré le PDG de Deutsche Post DHL Frank Appel. Toutefois, les coûts ont également augmenté, notamment en raison de la hausse des coûts des matériaux et des embauches de personnel. Le nombre mondial d'employés est passé de 550 000 à 580 000 en un an. D'ici 2023, le groupe logistique vise

à augmenter son bénéfice d'exploitation à plus de 8 Md€. Auparavant, au moins 7,4 Md€ avaient été ciblés. Cette activité en plein essor s'explique par des taux de fret et des volumes d'expédition élevés. Le cours des actions en bourse de la Deutsche Post a également augmenté de près de 4 % dans le même temps.

## 5. Pénurie de main d'œuvre qualifiée dans les entreprises allemandes

Selon une enquête commandée par la Fondation Bertelsmann, pour laquelle la société de sondage Civey a interrogé environ 7 500 décideurs d'août à octobre, la pénurie de main-d'œuvre qualifiée pèse sur un nombre croissant d'entreprises en Allemagne. En effet, les deux tiers (66 %) des décideurs interrogés dans des entreprises de différentes tailles ont déclaré qu'ils manquaient de main-d'œuvre qualifiée, contre seulement 55 % en 2020. Les secteurs des soins et de la santé sont alors particulièrement touchés. De même, dans la construction de bâtiments, une enquête de l'Institut Ifo (Institut Leibniz pour la recherche économique de l'Université de Munich) a montré que plus de 34 % des entreprises ont signalé un manque de main-d'œuvre qualifiée en octobre 2021, tandis que la demande de services de construction reste très élevée. La pénurie est ressentie dans tous les Länder, bien que moins prononcée à Berlin, en Brême et dans la Sarre. « Les pénuries de main-d'œuvre qualifiée continuent de s'aggraver et il n'y a pas de fin en vue », a déclaré Matthias Mayer, expert en migration à la Fondation Bertelsmann. Des solutions durables sont nécessaires pour maîtriser le vieillissement de la société et les changements socio-écologiques, l'immigration jouant à cet égard un rôle important, en plus de la formation et de la formation continue. Cependant, selon l'enquête, seulement une entreprise sur six recrute des travailleurs qualifiés

à l'étranger, à cause des barrières linguistiques, de l'évaluation difficile des qualifications étrangères et des idées fausses des candidats. La formation interne en entreprise, la promotion de modèles permettant de concilier vies personnelle et professionnelle ainsi que les offres de formation continue jouent donc un rôle particulièrement important.

## NUMÉRIQUE-INNOVATION

### 1. Renouveau des acteurs du commerce rapide et remaniement de la logistique urbaine

Suite à la pandémie de Covid-19, le e-commerce s'est largement développé en Allemagne : celui-ci représentait 12,2 % du chiffre d'affaires du commerce de détail en août 2021, avec une hausse de 7,4 % des ventes par correspondance en termes réels par rapport à août 2020. Cette mutation se traduit alors par un renouvellement des acteurs commerciaux, avec l'essor de nouveaux services de livraison (courses en ligne), comme Gorillas ou encore Getir. Ces start-ups bouleversent la logistique urbaine et intensifient la lutte pour l'espace - déjà rare - des dépôts de marchandises en ville. La croissance de ces nouveaux acteurs s'accompagne d'investissements significatifs :

- L'entreprise berlinoise Gorillas a levé près d'1 Md\$ en provenance des Etats-Unis fin octobre. Le principal bailleur de fonds était la plateforme de livraison Delivery Hero, qui détient désormais 8 % de Gorillas et dont le groupe technologique chinois Tencent est l'un des investisseurs. Il en résulte une valorisation de \$3 Md (2,5 Md€).
- Son concurrent Getir, qui est considéré comme la start-up la plus importante en Turquie avec

une valorisation d'environ 6,4 Md€, a également reçu près d'\$1Md pour son expansion en Europe occidentale et aux États-Unis.

- En septembre, Flink (plateforme de livraison de produits alimentaires en Allemagne) a accédé au statut de licorne, avec une valeur aujourd'hui estimée à environ 1,8 Md€.

## 2. 250 M€ supplémentaires pour soutenir des projets de données de mobilité

Le ministre fédéral des transports, A. Scheuer, a annoncé le 19 octobre que le programme mFund, lancé en 2016, serait prolongé jusqu'en 2025 avec une rallonge budgétaire de 250 M€. Ce programme, qui doit permettre le développement de modèles d'affaires autour des données de mobilité, de géolocalisation et de météorologie, soutiendra désormais plus spécifiquement des projets de plus petite envergure, portés par des associations ou startups. Depuis le lancement en 2016, ce sont 220 M€ qui ont été alloués dans plus de 350 projets. Ont été par exemple soutenus des projets pour automatiser et numériser le décompte des voyageurs dans les transports publics.

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](http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international)



MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES  
ET DE LA RELANCE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

Responsable de la publication : Claire THIRRIOT-KWANT

Rédacteurs : Fabien BAUDELET, Emmanuel LAGRANDEUR-BOURESSY, Emilie MANCEAU-DARRIVÈRE, Esther GOREICHY, Antoine REBAUDIERES, Gabriel ROUX, Alexandra CHAMBERT

Pour s'abonner :

[berlin@dgtresor.gouv.fr](mailto:berlin@dgtresor.gouv.fr)

Pour se désinscrire :

[berlin@dgtresor.gouv.fr](mailto:berlin@dgtresor.gouv.fr)

Crédits photo :

©elxeneize