

VEILLE SECTORIELLE

Allemagne

Une publication du SER de Berlin
N°01 – janvier 2024

Sommaire

Le chiffre du mois

Transition Ecologique & Energétique

1. Baisse historique des émissions de gaz à effet de serre en Allemagne pour 2023
2. Positions divergentes sur la future stratégie de gestion du carbone
3. Régulation des réseaux électriques et gaziers : projet de réforme de la BNetzA

Transports

1. Climat social tendu dans l'ensemble du secteur des transports
2. Lancement de DB InfraGO, fusion de DB Netz et DB Station&Service
3. La Commission met en suspens l'acquisition partielle de ITA par Lufthansa

Entreprises & International

1. Le gouvernement met en place une mesure de réduction de la bureaucratie pour les PME
2. Les attaques des Houthis provoquent des retards d'approvisionnement mais pas de hausse de prix significatives
3. Le ministre de l'économie salue le paquet sur la sécurité économique publié le 24 janvier par la Commission européenne

Numérique & Innovation

1. L'Allemagne ne conteste finalement pas l'AI Act
2. Volkswagen annonce l'arrivée de ChatGPT dans ses voitures lors du CES à Las Vegas
3. Wifirst annonce l'acquisition du fournisseur allemand Hotspots

Le chiffre du mois

LE CHIFFRE A RETENIR

-10%

En Allemagne, les émissions de gaz à effets de serre ont baissé de 10 % en 2023 par rapport à 2022, affichant leur niveau le plus bas depuis 70 ans. Cette réduction s'expliquerait en grande partie par le ralentissement économique et la hausse des prix de l'énergie, selon le think-tank Agora Energiewende.

Transition Ecologique & Energétique

1. Baisse historique des émissions de gaz à effet de serre en Allemagne pour 2023

En 2023, les émissions de CO₂ en Allemagne sont tombées à leur niveau le plus bas depuis 70 ans. Selon les estimations du think tank Agora Energiewende du 4 janvier 2024, l'Allemagne a émis 673 Mio de tonnes équivalent de CO₂ (MtCO₂eq) en 2023, soit environ 10% de moins qu'en 2022. Le volume d'émissions en 2023 a baissé de 46 % par rapport à son niveau de 1990, année de référence. La réduction surpasse de 49 Mt l'objectif annuel (722 MtCO₂eq) fixé par la loi fédérale sur la protection du climat (KSG) pour 2023. Malgré ces bons résultats, selon l'analyse des experts, l'année 2023 ne représente pas un succès durable pour la protection du climat : seulement 15 % de la baisse des émissions en 2023 a un caractère « durable », résultant par exemple du développement des énergies renouvelables, de l'augmentation de l'efficacité énergétique et du passage à des combustibles plus respectueux du climat. Une grande partie de la réduction s'explique par une baisse exceptionnelle de la production d'électricité à partir de charbon. De plus, les émissions ont nettement diminué au détriment de l'industrie à forte consommation d'énergie (chimie, sidérurgie, verre et papier) en

raison de baisses de production liées à la récession économique et au niveau élevé des prix de l'énergie. Enfin, les secteurs du bâtiment et des transports n'ont pas enregistré de baisse significative de leurs émissions et manquent une fois de plus leurs objectifs climatiques pour la 4^{ème} et 3^{ème} fois consécutive, respectivement.

2. Positions divergentes sur la future stratégie de gestion du carbone

Le 10 janvier 2024, la Fédération de l'industrie allemande (BDI), la confédération syndicale DGB et les organisations environnementales WWF et Nabu ont signé une prise de position commune sur la mise en place d'un cadre juridique pour le stockage et l'utilisation du CO₂ en Allemagne (CCUS). Selon le papier commun, la future stratégie allemande de gestion du carbone, en cours d'élaboration, devra indiquer explicitement que le CCUS est essentiel pour l'industrie - mais uniquement pour les processus dans lesquels les émissions « ne peuvent être (totalement) évitées en l'état actuel de la technique » et avec des critères de qualité stricts. Le 30 janvier 2024, une alliance d'associations environnementales et d'initiatives citoyennes (dont Bund, Greenpeace, Deutsche Umwelthilfe), s'est prononcée contre le stockage de CO₂ *on shore* et a mis en garde contre une « dangereuse aberration » dans la lutte contre la crise climatique. Selon l'alliance, cette technologie « empêcherait la sortie des énergies fossiles, bloquerait le tournant énergétique et mettrait en péril la transformation de l'industrie vers une économie circulaire qui préserve les ressources ». L'alliance a demandé un large débat social sur les projets du gouvernement. La future stratégie nationale de gestion du carbone est prévue début 2024, en étroite concertation avec la Commission. La Commission européenne devrait publier sa stratégie européenne de captage du carbone le 6 février, parallèlement à la communication sur le nouvel objectif de protection climatique pour 2040.

3. Régulation des réseaux électriques et gaziers : projet de réforme de la BNetzA

Le jeudi 18 janvier, l'Agence fédérale allemande des réseaux (BNetzA) a présenté un [papier](#) relatif à une réforme de la régulation des réseaux électriques et gaziers, la plus grande réforme engagée depuis 20 ans. L'objectif de cette dernière est de s'adapter à la décarbonation engagée en Allemagne et aux défis de la transition énergétique. Comme le souligne le Président de l'Agence fédérale des réseaux, Klaus Müller « *Au fil des années, la réglementation des tarifs s'est transformée en un maquis réglementaire [...]. Elle doit être globalement plus rapide et plus simple, et surtout moins bureaucratique. Parallèlement, les conditions-cadres doivent rester fiables. [...] La dynamique de la transition énergétique se renforce. Les réseaux électriques doivent être développés et numérisés de manière accélérée. Nous pouvons partiellement convertir les réseaux de gaz pour l'hydrogène. L'autre partie sera mise hors service dans une perspective d'avenir. Tout cela entraîne des modifications des coûts. À l'avenir, nous voulons pouvoir adapter ces changements à plus court terme, sans perdre de vue l'efficacité des coûts* ». Dans ce papier, l'Agence fédérale des réseaux propose notamment de réduire les périodes de régulation de cinq à trois ans, afin de pouvoir s'adapter plus rapidement au changement de coûts des gestionnaires de réseaux, mais se dit également ouverte à d'autres propositions. Pour rappel, l'Allemagne vise l'atteinte de la neutralité climatique à horizon 2045 et une part de 80 % d'énergies renouvelables dans la consommation brute d'électricité à horizon 2030, cela impliquant d'accélérer considérablement l'extension du réseau. L'Agence fédérale des réseaux a organisé un premier échange le 2 février 2024 avec les acteurs du secteur, qui sera suivi d'une discussion ouverte. Une consultation aura lieu jusqu'au 16 février 2024. (Source : [BNetzA](#))

Transports

1. Climat social tendu dans l'ensemble du secteur des transports

Du 24 janvier à 2h au 29 janvier à 2h, la Deutsche Bahn a connu la plus longue grève de son histoire. Durant cinq jours, presque aucun train de la compagnie, transport régional, longue-distance et fret confondus, n'a circulé sur le territoire allemand. Le syndicat des conducteurs de train (*Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer - GDL*), actuellement en négociations tarifaires avec la direction, revendique une réduction de la durée de travail de 38 à 35 heures par semaine, sans diminution de salaire, pour s'aligner sur les conditions de travail dans le secteur de l'industrie. Les propositions de compromis soumises se sont avérées insuffisantes jusqu'au 28 janvier : à cette date, alors que le mouvement social n'était pas terminé, le GDL a considéré que la nouvelle proposition de la Deutsche Bahn constituait « une première base suffisante pour discuter », permettant au syndicat de revenir à la table des négociants, mettant fin prématurément à une grève qui devait durer jusqu'au 29 janvier 18h. Il ne devrait désormais pas y avoir de nouvelle interruption du trafic avant le 3 mars (« *Friedenspflicht* »). Néanmoins, dès le 29 janvier, le syndicat unifié des services (*Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ver.di*) avait appelé à une grève nationale dans les aéroports le jeudi 1^{er} février, puis dans les transports urbains le vendredi 2, témoignant d'un climat social explosif dans l'ensemble du secteur, sur fond d'inflation et surtout de pénurie de main d'œuvre, conduisant à une dégradation des conditions de travail des salariés.

2. Lancement de DB InfraGO, fusion de DB Netz et DB Station&Service

Le 1^{er} janvier, la nouvelle entreprise ferroviaire infrastructurelle promise par le gouvernement dans le contrat de coalition a vu le jour sous le nom de InfraGO.

« GO » est la contraction de « *GemeinwohlOrientiert* », « infrastructure de bien commun », la nouvelle société-fille de la DB devant répondre à d'autres prérogatives que la génération de profit – bien que de nombreux observateurs doutent de l'impact réel de cette orientation. Alors que le trafic de voyageurs longue-distance a atteint une ponctualité historiquement basse (62,2 %, après 62,5 % en 2022, précédent record), le nouvelle entreprise aura le défi de fléchir les milliards d'investissements du Bund (31,5 Mrd € supplémentaires d'ici 2029, en plus des quelques 50 Mrd € de la programmation pluriannuelle habituelle), avec en ligne de mire le doublement du trafic de passagers en 2030 par rapport à 2021, et le passage du fret ferroviaire à 25 % de part modale au même horizon, contre environ 18 % aujourd'hui. Malgré les pressions de l'opposition, de la *Monopolkommission*, mais également d'une grande partie des Verts et du FDP, qui souhaitaient une scission nette, le SPD a obtenu que la nouvelle entité reste incluse dans le groupe DB, position partagée par les syndicats, dont le parti est traditionnellement proche. L'absence de séparation complète entre l'infrastructure et l'exploitant remet en cause, selon les détracteurs de la réforme, le qualificatif de « plus grande réforme ferroviaire depuis 30 ans » vanté par le ministre des Transports Volker Wissing.

3. La Commission met en suspens l'acquisition partielle de ITA par Lufthansa

La Commission européenne a ouvert une enquête approfondie sur le projet d'acquisition partielle d'ITA par Lufthansa (41 % dans un premier temps). Initialement notifié le 30 novembre 2023, le projet suscite des préoccupations quant à ses effets sur la concurrence dans le secteur du transport aérien de passagers en Italie. La Commission s'inquiète notamment des implications sur les liaisons courtes vers l'Europe centrale et les liaisons long-courriers vers l'Amérique du Nord. Lufthansa avait proposé des engagements le 8 janvier 2024, mais la Commission

les a jugés insuffisants. Une décision est attendue avant le 6 juin 2024.

Entreprises & International

1. Le gouvernement met en place une mesure de réduction de la bureaucratie pour les PME

Le ministre fédéral de la Justice, Marco Buschmann (FDP), a présenté une nouvelle mesure visant à modifier les catégories de taille des entreprises afin notamment d'alléger les obligations de *reporting* des petites et moyennes entreprises. Initialement prévue dans le cadre de la quatrième loi de réduction de la bureaucratie (*Bürokratieentlastungsgesetzes* - BEG IV), M. Buschmann a souhaité l'accélération du calendrier pour cette mesure. Elle devrait bénéficier à environ 52 000 entreprises, et générer un gain pour l'économie estimé à environ 650 millions d'euros. La mesure permettrait ainsi d'augmenter les seuils dans la comptabilité commerciale de 25% chacun ce qui entraînerait la rétrogradation de nombreuses entreprises dans une catégorie de taille inférieure, réduisant ainsi leurs obligations et leurs coûts administratifs. Selon l'Institut der deutschen Wirtschaft (IW), basé à Cologne, l'augmentation des seuils serait "un moyen éprouvé" de réduire la bureaucratie pour les petites et moyennes entreprises.

2. Les attaques des Houthis provoquent des retards d'approvisionnement mais pas de hausse de prix significatives

Depuis le début du mois de décembre, les attaques Houthis sur les navires commerciaux passant par le canal de Suez entraînent des retards dans les livraisons de divers produits (produits alimentaires, ameublement, articles de sport, produits électroniques). Selon l'Institut d'économie mondiale de Kiel (IfW), le volume des porte-conteneurs a chuté de 66% par rapport aux volumes

réellement attendus. Les prix du fret auraient triplé depuis décembre passant d'un prix de 2000\$ pour le transport d'un conteneur à 6000\$. En raison d'un manque de composants, le constructeur automobile américain Tesla est ainsi obligé d'arrêter sa production pour une durée de deux semaines début février dans son unique usine européenne, située à Grünheide en Allemagne. Le quotidien allemand *Handelsblatt* indique que les constructeurs automobiles seraient particulièrement mis en difficulté par les attaques. La plupart des entreprises concernées se veulent cependant rassurantes, indiquant avoir augmenté leurs stocks, et ne prévoient pas de hausse de prix significatives.

3. Le ministre de l'économie salue le paquet sur la sécurité économique publié le 24 janvier 2024 par la Commission européenne

Le ministre de l'économie, Robert Habeck, a salué le paquet sur la sécurité économique publié le 24 janvier par la Commission européenne, précisant à cette occasion « *nous prenons des mesures pour garantir notre souveraineté et notre liberté d'action et promouvoir la création et la production de batteries, d'énergies renouvelables, de semi-conducteurs, d'acier vert et d'hydrogène, par exemple.* »

Si, selon la presse, les fédérations d'entreprises restent prudentes face à cette annonce, le Bitkom, fédération allemande du numérique, s'est félicité de l'annonce de la Commission. Pour son président, le Dr. Ralf Wintergerst, "L'UE doit accroître massivement sa souveraineté numérique et développer davantage de capacités propres dans les technologies clés. Le plus grand défi est de trouver la force et le rythme d'innovation nécessaires dans le cadre réglementaire européen très étroit."

Pour l'Institut IW, la stratégie de sécurité économique de l'UE affiche des ambitions fortes tout en conservant quelques lacunes. L'institut salue les

propositions concrètes faites pour surveiller de près les acquisitions d'entreprises par des pays non membres de l'UE mais regrette des lacunes subsistant au niveau du transfert de technologies sensibles par des entreprises ou des chercheurs européens.

Numérique & Innovation

1. L'Allemagne ne conteste finalement pas l'AI Act

Volker Wissing, ministre fédéral du Numérique, a finalement renoncé à contester le règlement européen sur l'intelligence artificielle, après des discussions intenses au sein de la coalition. Celui-ci avait critiqué l'AI Act dans la presse, accusant le règlement de constituer un frein à l'innovation susceptible d'impact sur les petites et moyennes entreprises. Cette position avait suscité des désaccords au sein du gouvernement, notamment avec le ministère de l'Économie de Robert Habeck (Verts) et le ministère de la Justice de Marco Buschmann (SPD), qui soutenaient l'approbation du texte. Une coalition d'entreprises, de chercheurs et de la société civile s'était exprimée dans une lettre ouverte au gouvernement, appelant à ne pas contester l'AI Act et mettant en garde contre le risque de disposer d'une mosaïque de réglementations nationales. Robert Habeck a ainsi déclaré : "Nous nous engageons en faveur de la sécurité juridique et d'une intelligence artificielle digne de confiance, made in Europe", saluant l'approbation de l'Allemagne.

2. Volkswagen annonce l'arrivée de Chatgpt dans ses voitures lors du CES à Las Vegas

Volkswagen va intégrer le chatbot ChatGPT dans ses véhicules via son assistant vocal IDA, en collaboration avec Cerence, spécialiste des logiciels vocaux. Cette fonctionnalité, prévue dès le deuxième trimestre, vise à rendre la communication avec la voiture plus na-

turelle, avec l'objectif d'étendre l'utilisation de l'intelligence artificielle au-delà des questions liées au fonctionnement des systèmes de véhicules. Les créateurs assurent que le chatbot reste utilisable même en cas de mauvaise connexion, et accordent une priorité à la protection des données. Volkswagen ambitionne de démocratiser l'accès à l'intelligence artificielle, devenant ainsi le premier fabricant à intégrer cette technologie de manière standard dans des véhicules de la catégorie compacte. Ce choix de technologie américaine n'est pas unique, rejoignant d'autres entreprises telles qu'Axel Springer, Bosch, Schaeffler, ou encore Audi dans cette orientation.

employés de Wifirst. Marc Taieb, PDG de Wifirst, souligne l'importance de la culture d'entreprise commune, un critère déterminant dans le choix de cette acquisition.

3. Wifirst annonce l'acquisition du fournisseur allemand Hotspots

La start-up française Wifirst, leader des infrastructures WiFi pour les professionnels, a conclu l'acquisition de Hotspots début janvier pour 30 millions d'euros. Hotspots, un fournisseur de services allemand, propose des solutions WiFi professionnelles dans divers secteurs tels que les transports publics, le commerce de détail, les collectivités et l'hôtellerie. Il se démarque par sa croissance dynamique dans la mobilité, offrant notamment du WiFi embarqué dans les trains et les bus, et compte plus de 7000 clients, dont la Deutsche Bahn. Cette acquisition, soutenue par les investisseurs historiques de Wifirst tels que Capza, Amundi, Bpifrance et Socadif, vise à favoriser le développement international de l'entreprise. Elle permet également d'enrichir le portefeuille de produits de Wifirst avec l'expertise de Hotspots dans la technologie du WiFi embarqué. Les 50 employés d'Hotspots rejoindront ainsi les 350

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

Rédacteurs : Stéphanie JALLET, Antoine LECLERCQ, Adèle BESSOULE, Louca DERVILLE, Esther GOREICHY, Ahlam EL AHMAR, Elsa BELL

Relecteurs : Willy BRED, Bertrand LE TALLEC

Abonnez-vous : berlin@dgtrésor.gouv.fr