



VEILLE ÉCONOMIQUE

ENERGIE – ENVIRONNEMENT – ENTREPRISES – NUMÉRIQUE

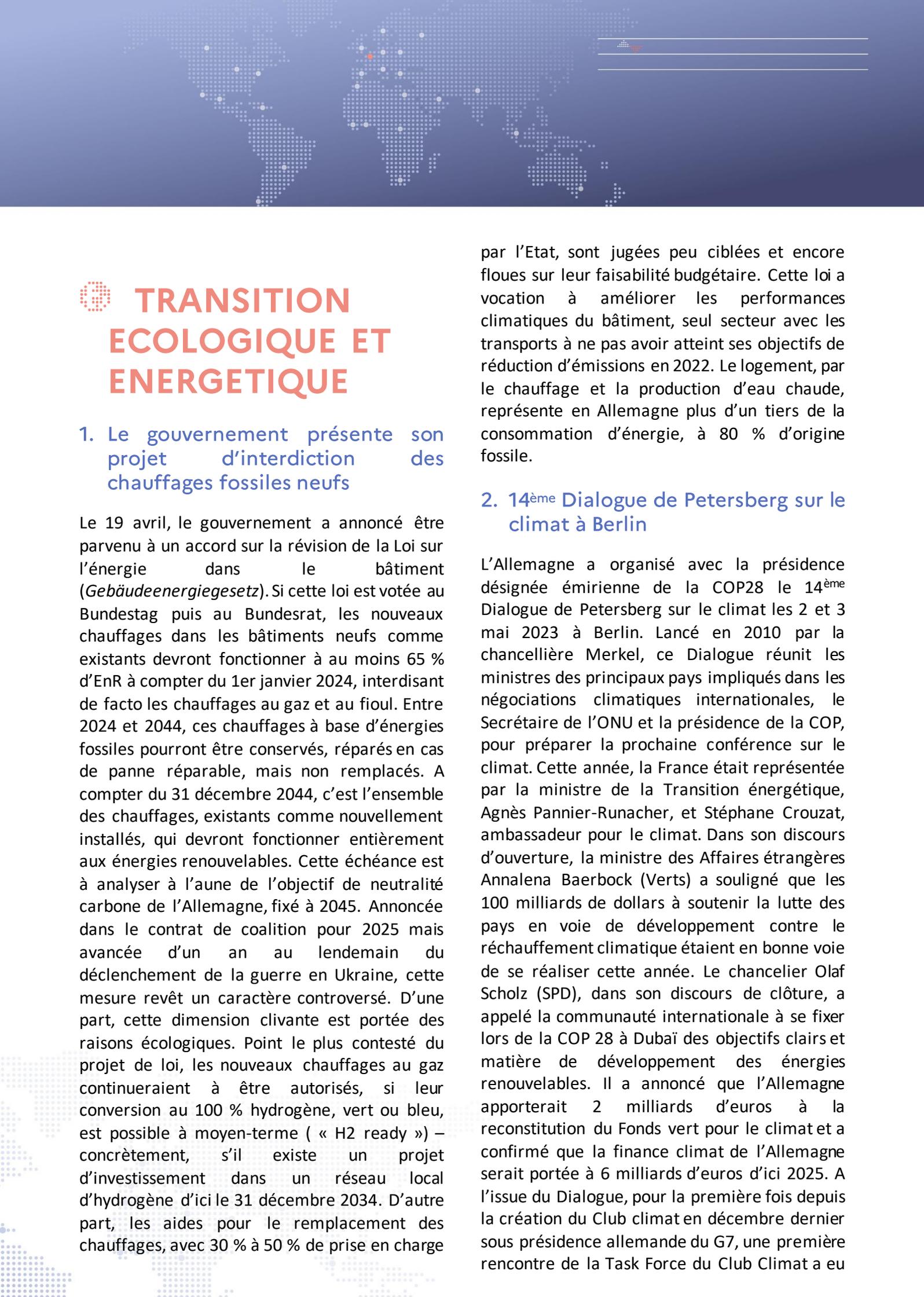
UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

DE BERLIN

N°04 – 04 2023

Sommaire :

- **TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE 2**
 1. Le gouvernement présente son projet d'interdiction des chauffages fossiles neufs ..2
 2. 14^{ème} Dialogue de Petersberg sur le climat à Berlin.....2
 3. Sommet de la mer du Nord à Ostende pour un renforcement de l'éolien offshore ...3
 4. Accélération du développement photovoltaïque : Stratégie publiée par le BMWK.....3
 5. Concept de prix de l'électricité industrielle présenté par R.Habeck.....3
 6. L'OCDE exhorte l'Allemagne à intensifier son action climatique.....4
- **TRANSPORTS..... 5**
 1. Le Deutschlandticket est entré en vigueur le 1er mai5
 2. Deutsche Bahn : la séparation du réseau et de l'exploitant de nouveau dans le débat.....5
 3. L'Allemagne championne d'Europe de l'autopartage en « free-floating »6
- **ENTREPRISES ET INTERNATIONAL 7**
 4. L'approfondissement du Rhin ne devrait pas bénéficier de procédures accélérées.....6
 1. L'autorité de la concurrence se voit conférer de nouvelles responsabilités7
 2. L'entreprise Viessmann annonce la vente de son activité au groupe Carrier Global7
 3. La dépendance actuelle de l'Allemagne à la Chine serait à relativiser selon une récente étude.....8
 4. Une amélioration du climat des affaires en Allemagne début 2023.....8
 5. Le Trésor américain publie la liste des véhicules électriques subventionnés dans le cadre de l'IRA9
- **NUMERIQUE-INNOVATION 9**
 1. Trois milliards d'euros pour la nouvelle stratégie quantique du gouvernement9
 2. La Fintech allemande N26 de nouveau dans la tourmente..... 10



TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGETIQUE

1. Le gouvernement présente son projet d'interdiction des chauffages fossiles neufs

Le 19 avril, le gouvernement a annoncé être parvenu à un accord sur la révision de la Loi sur l'énergie dans le bâtiment (*Gebäudeenergiegesetz*). Si cette loi est votée au Bundestag puis au Bundesrat, les nouveaux chauffages dans les bâtiments neufs comme existants devront fonctionner à au moins 65 % d'EnR à compter du 1er janvier 2024, interdisant de facto les chauffages au gaz et au fioul. Entre 2024 et 2044, ces chauffages à base d'énergies fossiles pourront être conservés, réparés en cas de panne réparable, mais non remplacés. À compter du 31 décembre 2044, c'est l'ensemble des chauffages, existants comme nouvellement installés, qui devront fonctionner entièrement aux énergies renouvelables. Cette échéance est à analyser à l'aune de l'objectif de neutralité carbone de l'Allemagne, fixé à 2045. Annoncée dans le contrat de coalition pour 2025 mais avancée d'un an au lendemain du déclenchement de la guerre en Ukraine, cette mesure revêt un caractère controversé. D'une part, cette dimension clivante est portée des raisons écologiques. Point le plus contesté du projet de loi, les nouveaux chauffages au gaz continueraient à être autorisés, si leur conversion au 100 % hydrogène, vert ou bleu, est possible à moyen-terme (« H2 ready ») – concrètement, s'il existe un projet d'investissement dans un réseau local d'hydrogène d'ici le 31 décembre 2034. D'autre part, les aides pour le remplacement des chauffages, avec 30 % à 50 % de prise en charge

par l'Etat, sont jugées peu ciblées et encore floues sur leur faisabilité budgétaire. Cette loi a vocation à améliorer les performances climatiques du bâtiment, seul secteur avec les transports à ne pas avoir atteint ses objectifs de réduction d'émissions en 2022. Le logement, par le chauffage et la production d'eau chaude, représente en Allemagne plus d'un tiers de la consommation d'énergie, à 80 % d'origine fossile.

2. 14^{ème} Dialogue de Petersberg sur le climat à Berlin

L'Allemagne a organisé avec la présidence désignée émirienne de la COP28 le 14^{ème} Dialogue de Petersberg sur le climat les 2 et 3 mai 2023 à Berlin. Lancé en 2010 par la chancière Merkel, ce Dialogue réunit les ministres des principaux pays impliqués dans les négociations climatiques internationales, le Secrétaire de l'ONU et la présidence de la COP, pour préparer la prochaine conférence sur le climat. Cette année, la France était représentée par la ministre de la Transition énergétique, Agnès Pannier-Runacher, et Stéphane Cruzat, ambassadeur pour le climat. Dans son discours d'ouverture, la ministre des Affaires étrangères Annalena Baerbock (Verts) a souligné que les 100 milliards de dollars à soutenir la lutte des pays en voie de développement contre le réchauffement climatique étaient en bonne voie de se réaliser cette année. Le chancelier Olaf Scholz (SPD), dans son discours de clôture, a appelé la communauté internationale à se fixer lors de la COP 28 à Dubaï des objectifs clairs et matière de développement des énergies renouvelables. Il a annoncé que l'Allemagne apporterait 2 milliards d'euros à la reconstitution du Fonds vert pour le climat et a confirmé que la finance climat de l'Allemagne serait portée à 6 milliards d'euros d'ici 2025. À l'issue du Dialogue, pour la première fois depuis la création du Club climat en décembre dernier sous présidence allemande du G7, une première rencontre de la Task Force du Club Climat a eu

lieu. Outre les pays du G7 et la Commission européenne - les membres fondateurs - ses nouveaux membres, à savoir l'Argentine, le Chili, le Danemark, l'Indonésie, la Colombie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse, Singapour et l'Uruguay, y ont également participé.

3. Sommet de la mer du Nord à Ostende pour un renforcement de l'éolien offshore

Le 24 avril, le chancelier O. Scholz et son vice-chancelier et ministre de l'Économie et de la Protection du Climat, R. Habeck, se sont rendus à Ostende pour un sommet visant à renforcer la coopération européenne sur l'éolien en mer. La présidente de la Commission européenne U. von der Leyen, la commissaire européenne à l'énergie, K. Simson, et huit autres États étaient représentés lors de ce sommet : le Danemark, les Pays Bas, la Belgique, la Norvège, l'Irlande, la Grande Bretagne, la France et le Luxembourg. À la suite de cette rencontre, une déclaration commune a été signée : les neuf États se sont fixé un objectif de capacité installée pour l'éolien offshore de 120 GW d'ici 2030 et de 300 GW d'ici 2050. En outre, la coopération sur l'hydrogène et les infrastructures afférentes doivent être renforcées. Les États signataires souhaitent également développer des projets offshore « hybrides » permettant de créer des connexions entre les parcs éoliens européens utilisables pour le transport international d'électricité. Parallèlement, l'Allemagne, le Danemark et les Pays-Bas ont signé des déclarations pour faire avancer le projet commun d'un parc éolien en mer d'une capacité de 10 GW.

4. Accélération du développement photovoltaïque : Stratégie publiée par le BMWK

Le 5 mai, dans le cadre du deuxième sommet organisé sur le photovoltaïque, le ministre de l'Économie et de la Protection du Climat, R. Habeck a présenté une stratégie, identifiant des champs d'action et mesures pour accélérer le développement de l'énergie solaire en Allemagne. Selon la loi allemande sur les énergies renouvelables (EEG 2023), à horizon 2030, les énergies renouvelables doivent représenter 80 % de la consommation brute d'électricité et la capacité installée solaire doit s'élever à 215 GW (contre environ 67 GW en 2022). La « stratégie photovoltaïque » identifie différents champs d'action, entre autres : l'accélération des procédures de planification et d'autorisation et le développement renforcé de concept innovants comme l'agrivoltaïsme ; le renforcement des incitations pour les installations PV sur les bâtiments commerciaux ; l'augmentation de la main d'œuvre qualifiée pour la fabrication, la planification, l'installation et la maintenance des installations photovoltaïques. Selon une étude publiée par Aurora Energy Research en avril, l'Allemagne serait devenue le premier marché photovoltaïque d'Europe, devant l'Espagne. Le fort soutien politique à la filière et les conditions-cadres fiables contrebalanceraient notamment les faiblesses en matière de rentabilité et de disponibilité des surfaces.

5. Concept de prix de l'électricité industrielle présenté par R.Habeck

Le 5 mai, le Ministre fédéral allemand de l'Économie et de la Protection du Climat, R. Habeck a publié un papier détaillant son

concept de prix de l'électricité industrielle (*Industriestrompreis*). Ce dispositif permettrait de garantir un prix de l'électricité compétitif aux entreprises énergivores jusqu'en 2030 au plus tard, en attendant que suffisamment de capacités EnR soient disponibles et d'autres mécanismes soient plus largement mis en œuvre (PPAs, Cfds pour l'industrie). Les grandes entreprises pourraient bénéficier d'un prix de l'électricité garanti à 6 cts/kWh pour 80 % de leur consommation, cela incitant aux économies d'énergie. Les bénéficiaires seraient les entreprises industrielles à forte consommation d'énergie, soumises à la concurrence internationale, y compris les nouvelles industries en transformation. Les entreprises qui souhaitent bénéficier de ce mécanisme devraient entre autres s'engager à atteindre la neutralité climatique d'ici 2045. Le coût de ce dispositif jusqu'en 2030 est estimé entre 25 et 30 Mrd€. Le BMWK souhaite le financer via le fonds de stabilisation économique (WSF). L'idée d'introduire un « prix de l'électricité industrielle » est très controversée au sein de la coalition « Ampel » au pouvoir. Alors que le SPD soutient la mesure (dont le chef du SPD, Lars Klingbeil), le chancelier Olaf Scholz (SPD) avait lui exprimé son scepticisme. Le FDP et Christian Lindner, le Ministre des Finances, en première ligne, s'y opposent.

6. L'OCDE exhorte l'Allemagne à intensifier son action climatique

Le Secrétaire général de l'OCDE, Mathias Cormann, a remis le 8 mai à Berlin le rapport économique de l'Allemagne conjointement avec le rapport d'examen sur l'environnement au ministre fédéral de l'Economie et de la Protection du Climat, Robert Habeck (Verts) et à la ministre fédérale de l'Environnement, Steffi

Lemke (Verts). Publié tous les deux ans, le rapport économique de l'OCDE pour l'Allemagne avait cette année un focus spécifique sur les politiques d'adaptation au changement climatique. Le rapport souligne les progrès récents de l'Allemagne dans la réalisation des objectifs ambitieux climatiques nationaux, résultat d'une volonté politique soutenue et de modifications substantielles du cadre réglementaire. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire pour atteindre la neutralité en matière de gaz à effet de serre d'ici 2045. Pour cela, le gouvernement fédéral doit agir rapidement et de manière plus ambitieuse : cela vaut surtout pour les secteurs qui n'ont pas atteints leurs objectifs sectoriels de réduction des émissions pour 2021 et 2022 (bâtiment et transports). Des réglementations juridiques sectorielles sont nécessaires, par exemple pour les bâtiments ou le chauffage, et des subventions aussi ciblées que possible, notamment pour la « recherche verte ». Dans le domaine du transport ferroviaire, l'OCDE recommande davantage d'investissements publics – notamment dans les transports en commun, afin d'améliorer l'accès des zones peu peuplées aux centres urbains. L'OCDE salue les mécanismes de tarification carbone constituant une véritable clé de voute de la stratégie allemande d'adaptation au changement climatique, mais préconise en même temps que les prix soient harmonisés entre les différents secteurs et qu'ils soient plus prévisibles grâce à des prix minimums.

TRANSPORTS

1. Le Deutschlandticket est entré en vigueur le 1er mai

Huit mois après la fin du ticket à 9 euros, le *Deutschlandticket* a été officiellement lancé le 1^{er} mai dans toute l'Allemagne. Il s'agit d'un ticket unique à un prix initial de 49 euros par mois, permettant d'utiliser l'ensemble des transports en commun (ÖSPV) et du transport ferroviaire de proximité (SPNV) sur le territoire allemand. Le prix sera réévalué chaque année, y compris dès 2024, pour compenser la hausse des coûts des infrastructures et de la main d'œuvre liée à l'inflation. La mesure est chiffrée à 3 Mds € par an, répartis à part égale entre l'Etat fédéral et l'ensemble des Länder. Le format, suite à de multiples discussions à l'automne dernier et cet hiver, est celui d'un abonnement au format uniquement numérique. Cet abonnement sera résiliable chaque mois. Selon la fédération des entreprises de transport VDV, 750 000 personnes ne disposant pas d'abonnement aux transports en commun auparavant ont souscrit au *Deutschlandticket*, venant s'ajouter à 2,25 M d'abonnés ayant choisi de « transformer » leur abonnement en *Deutschlandticket*. Le gouvernement et les entreprises du secteur attendent à terme 5 M de nouveaux abonnés, et une part importante des 11 M d'abonnés aux transports en commun jusqu'à aujourd'hui. Si, sur place mais également à l'international, le lancement de la mesure a été perçu comme un signal climatique fort, une réforme majeure de simplification et un coup de pouce bienvenu au pouvoir d'achat, l'événement a aussi été accompagné par quelques critiques : absence de « ticket social » unique à 29 euros pour les revenus les plus faibles, non-gratuité pour les enfants de plus de 6 ans et le transport de vélos,

ou encore demande de la *Schufa*, document certifiant l'absence de dettes et d'impayés, par certains opérateurs lors de la souscription d'abonnements.

2. Deutsche Bahn : la séparation du réseau et de l'exploitant de nouveau dans le débat

Le 16 avril, un mois après la parution d'un rapport de la Cour des Comptes accablant la situation budgétaire compliquée de la Deutsche Bahn, le groupe CDU/CSU au Bundestag a publié un document d'orientation intitulé « Une réforme ferroviaire 2.0 », dans laquelle il préconise une séparation complète du réseau (DB Netz), des gares (DB Station & Service), et éventuellement de l'énergie (DB Energie) du reste de l'entreprise publique. Pour les conservateurs, seule la création d'une telle entité regroupant ces fonctions, strictement séparée de l'opérateur, permettrait aux entreprises concurrentes d'élargir l'offre ferroviaire globale et au réseau d'être entretenu de manière optimale. Cette création aurait également pour avantage, selon la CDU, de mieux flécher les investissements de l'Etat vers le rail, tout en évitant les procès en distorsion de concurrence. Une vision à laquelle souscrivent le parti libéral FDP et les Verts, pourtant très rarement alliés sur les sujets de mobilité. Le SPD d'Olaf Scholz, ainsi que le plus grand syndicat ferroviaire EVG dont le parti est traditionnellement proche, s'opposent à ce démembrement. Lors des négociations du contrat de coalition, les trois partis sont parvenus à un compromis dont le manque de lisibilité est, pour l'heure, critiqué : lors d'une réforme ferroviaire prévue en 2024, le groupe Deutsche Bahn devra créer, *en son sein*, « une entité infrastructurelle de bien commun » à

partir de 2024. La Commission du monopole (*Monopolkommission*), organe public indépendant qui conseille les autorités, a abondé le 24 avril dans le sens de la CDU/CSU. A l'inverse, le lendemain, l'alliance *Bahn für Alle* (IG Metall, Verdi, Attac entre autres) a taxé cette Commission de partielle et d'idéologique. Des prises de positions qui annoncent des débats agités lors de la préparation du projet officiel de réforme dans les prochains mois.

3. L'Allemagne championne d'Europe de l'autopartage en « free-floating »

Le cabinet spécialiste de la mobilité Invers a publié une étude sur le développement du carsharing en Europe. En collectant des données dans 29 pays européens et chez 90 opérateurs, Invers est parvenu à la conclusion que l'Allemagne était à la pointe du carsharing sans station, avec 18 500 véhicules en circulation. En comparaison, le deuxième pays le plus développé, la Pologne, héberge 5 400 véhicules. La France, à la 5^{ème} place, voit 2 300 voitures en libre-service proposées dans ses villes. Selon l'étude, cette avance considérable est en partie due aux offres pionnières en Europe mises en place très tôt par les constructeurs allemands : Daimler dès 2008 avec Car2Go et BMW à partir de 2011 avec Drive Now. Une flotte très développée qui pousse les législateurs locaux à mettre en place des réglementations inédites : le Land de Hambourg impose par exemple aux opérateurs un taux d'électrification de la flotte. En août dernier en revanche, le Sénat de Berlin avait vu sa proposition de régulation retoquée par la tribunal administratif, souhaitant conditionner les autorisations de mise en circulation des flottes à une meilleure desserte des quartiers périphériques de la capitale.

4. L'approfondissement du Rhin ne devrait pas bénéficier de procédures accélérées

L'été dernier, à cause d'un effet combiné d'un hiver doux, sans neige, et d'une sécheresse historique l'été, le Rhin avait été touché d'un phénomène de basses-eaux extrêmement sévère, qui avait entraîné d'importantes conséquences énergétiques (chargements de charbon limités) et économiques (fret industriel presque à l'arrêt). Dans ce contexte, le ministère des Transports espérait que les travaux d'approfondissements du Rhin moyen – partie du fleuve au paysage escarpé, où le passage de la flotte est le plus compliqué – initiés il y a plusieurs années, mais accélérés depuis la sécheresse de cet été, bénéficieraient du statut « d'intérêt public supérieur » dans le cadre de la Loi d'accélération des procédures d'autorisation dans le domaine des transports, qui a fait l'objet d'un compromis de coalition (*voir veille précédente*). Un accord politique n'a finalement pas été trouvé sur la question, comme le sort des infrastructures fluviales en général, du fait notamment de l'opposition de la ministre de l'Environnement Steffi Lemke (Verts). Une situation qu'ont déploré les ministres Verts de trois Länder du bassin rhénan : Oliver Krischer (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), Tarek Al-Wazir (Hesse) et Winfried Hermann (Bade-Wurtemberg). Le parti est en effet partagé sur la question : d'une part, le fluvial est l'un des modes de transport des marchandises les moins émetteurs de gaz à effet de serre, d'autre part, le creusement du lit des fleuves peut avoir des conséquences très importantes sur les écosystèmes. Dans le cas du Rhin, le rabotage de plusieurs falaises pour faciliter les manœuvres est par ailleurs à l'étude.

ENTREPRISES ET INTERNATIONAL

1. L'autorité de la concurrence se voit conférer de nouvelles responsabilités

La loi contre les restrictions de concurrence (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen – GWB) a été amendée pour la 11^{ème} fois le 5 avril 2023 afin d'étendre considérablement le rôle de l'autorité de la concurrence (Bundeskartellamt). Cet amendement vise à affiner les instruments de lutte contre les dysfonctionnements de marchés concurrentiels, et avait été annoncé par le ministre de l'économie Robert Habeck durant l'été 2022, constatant une baisse du prix du pétrole qui ne se traduisait pas par une baisse de celui du carburant. Il avait alors déclaré : « La concurrence est le meilleur moyen de protéger les consommateurs contre les hausses de prix injustifiées ». Présenté comme la plus grande réforme du droit de la concurrence depuis 1957, cet amendement permettra au Bundeskartellamt de mettre fin à des situations dans lesquelles la structure du marché s'oppose à la concurrence, et ce sans avoir besoin de mettre en évidence une infraction au droit de la concurrence. Entre autres, en cas de distorsion de la concurrence, une enquête sectorielle déclenchée par l'autorité pourra faire l'objet de mesures correctives (pouvant aller jusqu'à une obligation pour les entreprises de céder des parts d'entreprise ou des actifs). Le 11^{ème} amendement de la GWB inclut dorénavant une « présomption de l'avantage tiré d'une restriction de la concurrence ». Ainsi, il est désormais présumé qu'un cartel a généré un

bénéfice d'au moins 1% du chiffre d'affaires réalisé sur le territoire national avec les produits ou les services liés à l'acte de concession. Les entreprises pourront proposer également des engagements pour résoudre les perturbations identifiées. Cette version du projet de loi va maintenant être transmise au Bundestag et au Bundesrat. Stephan Wernicke, conseiller juridique en chef de la DIHK – fédération des chambres de commerce et d'industrie - craint que l'autorité n'utilise ses nouveaux pouvoirs pour contrôler les prix et les conditions sur les marchés à l'avenir.

2. L'entreprise Viessmann annonce la vente de son activité au groupe Carrier Global

Le mardi 25 avril, l'entreprise Viessmann, spécialiste des systèmes de chauffage et de climatisation, a annoncé la vente de sa division la plus importante, « Climate Solutions », au groupe américain Carrier Global. Cette unité climatisation comprenant également un segment de développement de pompes à chaleur et représentant 85% des ventes de Viessmann est valorisée à 12 milliards d'euros. La famille Viessmann recevra en outre environ 7% des actions de Carrier, devenant ainsi le plus grand actionnaire minoritaire privé selon la presse. Carrier Global a exclu 3 ans de licenciements et s'engage à fournir des garanties de 10 ans pour les principaux sites de production en Allemagne et le siège d'Allendorf, en Hesse. L'achat du cœur de métier traditionnel de Viessmann doit permettre à Carrier Global de renforcer sa position dans le secteur des pompes à chaleur et de la climatisation face à la concurrence asiatique. Selon l'entreprise familiale allemande, le rythme de conversion des

systèmes de chauffage imposé par le gouvernement allemand est trop rapide face à la concurrence, d'où le besoin de capitaux pour développer de nouveaux marchés. Robert Habeck, ministre de l'Economie s'est exprimé sur le projet : « La vente prévue de l'unité commerciale de Viessmann montre (...) que les entreprises allemandes attirent beaucoup de capitaux ». Le ministre a annoncé, en marge de l'examen du projet de rachat, être en discussion avec les parties prenantes pour que les bénéfices découlant de cette vente servent l'économie et le site allemand.

3. La dépendance actuelle de l'Allemagne à la Chine serait à relativiser selon une récente étude

Une étude publiée en avril par la Bertelsmann Stiftung, l'institut de recherche économique de Cologne (IW), le think tank MERICS spécialisé sur la Chine et la fédération des industries allemandes (BDI) analyse les investissements directs des entreprises allemandes en Chine et les profits générés par ces derniers. L'étude se base sur les données de la Bundesbank sur les investissements directs à l'étranger (IDE) et les bénéfices perçus par l'Allemagne. Avec 90 Mrds€ en 2020, la Chine représentait ainsi 6,8 % du stock total d'IDE de l'Allemagne. L'étude indique cependant que l'importance de la Chine en tant que lieu d'investissement pour les entreprises allemandes est inférieure à l'UE (34 %) et aux États-Unis (27 %). Parallèlement, les IDE allemands vers la Chine ont triplé entre 2010 et 2020, ils sont majoritairement effectués par des entreprises industrielles. Les IDE allemands en Chine ont généré des bénéfices annuels de 11 à 15 Mrds€ entre 2017 et 2021 dont entre 53 % et 80 % ont ensuite été

réinvestis en Allemagne sur la même période (ce qui représente 12% à 16% des bénéfices totaux générés en Allemagne par les stocks d'IDE allemands). D'après Friedolin Strack (BDI), ce constat apporte de la clarté dans les débats actuels sur la stratégie à adopter face à la Chine en montrant qu'il n'y a pas de fuite de capitaux : « les investissements de l'industrie en Chine (...) sont financés à hauteur par les bénéfices réalisés là-bas ». Si l'étude nuance la dépendance macroéconomique de l'Allemagne à la Chine, les auteurs alertent sur les perspectives futures d'exportation du pays dans le cas de grandes entreprises individuelles. Une majorité de la trentaine d'entreprises interrogées pour l'étude ont répondu vouloir remplacer leurs exportations allemandes par une production en Chine d'ici 2030. Cette tendance à la relocalisation pourrait à moyen terme affaiblir le site de production allemand et les perspectives d'exportation d'après les auteurs. L'étude se base sur ces conclusions pour formuler des recommandations au gouvernement et à l'Union européenne.

4. Une amélioration du climat des affaires en Allemagne début 2023

Les sondages de la banque publique d'investissement KfW et de la fédération des chambres de commerce et d'industrie (DIHK) montrent une amélioration du moral des entreprises au printemps 2023, dans tous les secteurs. Cependant, les perspectives d'investissement des entreprises restent relativement atones, et leurs zones d'intérêt concernent désormais plus les États-Unis que l'Allemagne ou l'Europe, alimentant les craintes de désindustrialisation. La baisse des commandes, la pénurie de main d'œuvre, le

rebond sensible des faillites d'entreprises en contexte post Covid, de même que les incertitudes sur les futures mesures de soutien continuent de peser sur le climat des affaires. Ces sondages ont été effectués dans un contexte particulier. Le nombre de faillites d'entreprise a augmenté en mars (+13,2 par rapport à février). Ce phénomène était attendu après la fin des mesures de soutien mises en place pendant la pandémie et l'assureur-crédit Allianz Trade s'attend à une hausse de 15% cette année. Après des augmentations au premier semestre 2023, le secteur manufacturier a, de plus, enregistré une baisse de 10,7% des commandes par rapport à février, la plus forte baisse depuis avril 2020. La production de biens a également baissé en mars de 3,4% après deux mois d'augmentation consécutive. Les experts expliquent cette baisse « technique » par la faible demande des principaux pays importateurs de biens allemands : la Chine et les Etats-Unis. En effet, les exportations allemandes ont chuté de 5,2% en mars 2023. Ils indiquent qu'une reprise est toujours attendue par les entreprises après un premier trimestre instable.

5. Le Trésor américain publie la liste des véhicules électriques subventionnés dans le cadre de l'IRA

Dans la semaine du 17 avril, le Trésor américain a publié une liste provisoire des véhicules électriques éligibles aux crédits d'impôts prévus dans le cadre de l'Inflation Reduction Act (IRA) américain. Pour que les clients aient accès aux fonds, les véhicules doivent être assemblés aux Etats-Unis et au moins 50% de la valeur des composants des batteries doit être produite localement. Des limites de prix de vente et de revenus s'appliquent également pour bénéficier

des 7 500 USD de crédits d'impôt. Deux catégories de véhicules sont concernées : ceux mis en service entre le 31 décembre et le 18 avril 2022 et ceux mis en service après le 18 avril. Pour l'Allemagne, les constructeurs automobiles Mercedes et BMW ne sont pas éligibles aux subventions, en revanche le modèle ID.4 électrique de Volkswagen (VW) a été intégré à la liste officielle le 19 avril. Ce changement dans la liste est expliqué par le Trésor américain par la transmission tardive d'attestations de VW aux autorités américaines. L'ID.4, construite à Chattanooga, proposée au prix de base de 39 000 USD, devient ainsi « non seulement abordable, mais aussi compétitive par rapport aux SUV compacts conventionnels » d'après VW. Le modèle s'est vendu à 10 000 exemplaires en Amérique du Nord au 1er trimestre 2023, soit trois fois plus que l'année dernière à la même période. VW est le seul groupe étranger à obtenir des subventions sur un de ses modèles électriques (hybrides rechargeables exclus), les autres modèles étant fabriqués par des constructeurs américains (Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ford, Jeep, Lincoln et Tesla).

NUMERIQUE- INNOVATION

1. Trois milliards d'euros pour la nouvelle stratégie quantique du gouvernement

Le gouvernement allemand a présenté sa nouvelle stratégie quantique mi-avril, avec pour ambition de devenir un leader mondial du secteur. Pour cela, le gouvernement compte investir 3 Mds€ d'ici 2026 pour développer un ordinateur quantique puissant en Allemagne.

Sur cette somme, 2.2 Mds€ devraient être alloués aux différents ministères fédéraux dont la majorité au ministère de la recherche (1.7 Mds€). Le restant étant destiné aux grands instituts financés par l'Etat. Le futur ordinateur quantique devrait avoir une capacité de 100 qubits d'ici 2026 et sera ensuite étendu à 500 qubits sur le moyen terme. En comparaison, la société américaine IBM a présenté un ordinateur quantique avec 433 Qubits durant le Quantum Summit 2022. La ministre de la recherche allemande a déclaré à cette occasion que si les ordinateurs ne sont pas encore opérationnels, de grands espoirs existent concernant leurs applications allant « de la simulation de nouveaux principes actifs dans la recherche sur les médicaments aux nouveaux capteurs détectant les munitions explosives ou permettant la navigation sans assistance satellite ».

2. La Fintech allemande N26 de nouveau dans la tourmente

Le mois d'avril a été intense pour la néo-banque N26, pionnière de la scène fintech allemande. Ainsi, l'assurance Allianz, l'un de ses plus gros actionnaires via sa filiale de capital-risque Allianz X, envisagerait se désengager du capital d'N26. Selon le Financial Times, le groupe a mandaté une société de conseil pour vendre sa participation de 5,3 %, ce qui représenterait une décote de 68 % par rapport à la valorisation de 9 Mds€ datant d'octobre 2021. Le 28 avril, N26 a également annoncé le licenciement d'environ 4% de ses collaborateurs, soit 71 employés, qui devraient recevoir des indemnités de départ complètes. Le communiqué indique : "L'année dernière a été marquée par des changements significatifs et durables dans l'environnement commercial mondial". Ainsi la start-up souhaiterait se concentrer sur des priorités stratégiques et doit adapter sa structure de personnel en conséquence. Selon leur dernier rapport annuel, la fintech a enregistré des pertes d'environ 172 M€ en 2021. N26 s'inscrit dans la vague de licenciement qui touche les start-ups, comme le néobroker allemand Trade Republic ou le prestataire de services bancaires Solaris.

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 : Emilie MANCEAU-DARRIVÈRE, Willy BREDA, Esther GOREICHY, Stéphanie JALLET, Louca DERVILLE, Antoine LECLERCQ, Adèle BESSOULE, Aénor BALAN

Pour s'abonner : berlin@dgtresor.gouv.fr
Pour se désinscrire : berlin@dgtresor.gouv.fr
Crédits photo : @elxeneize