

# VEILLE SECTORIELLE Allemagne

Une publication du SER de Berlin  
N°10 – octobre 2024

## Sommaire

### Le chiffre du mois

Nouvelle de dernière minute  
– fin de la coalition Ampel

### Transition Ecologique & Énergétique

1. Attribution des premiers contrats de protection du climat (CCfD)
2. Lancement du réseau hydrogène allemand
3. Mesures pour renforcer l'industrie éolienne allemande et européenne
4. Nouvelle stratégie d'adaptation au changement climatique du Land de NRW
5. Le ministre de l'Économie propose une réforme du droit des marchés publics

### Transports

1. Restructuration de la filiale fret de la Deutsche Bahn
2. Le ministère fédéral des transports prévoit deux tiers de voitures électriques en 2040

### Entreprises & International

1. Visite officielle du Chancelier en Inde et publication de la stratégie Inde du gouvernement fédéral
2. L'allemand Rheinmetall et l'italien Leonardo fondent une coentreprise spécialisée dans la production de chars
3. La fédération des chambres de commerce et d'industrie allemande publie un rapport sur le recul de l'Allemagne en tant que site économique
4. L'équipementier automobile ZF dans la tourmente

5. Un nouveau président du VDMA pour soutenir les PME industrielles allemandes

6. Volkswagen envisage de fermer trois usines allemandes

7. Annulation de la vente des chantiers navals TKMS à l'américain Carlyle

1. Wolfspeed reporte son investissement dans un projet d'usine de semiconducteurs

2. La licorne deeptech Liliium au bord du gouffre

3. Lancement du projet « Data Hub Europe » de la Deutsche Bahn et Schwarz Digits

**Numérique & Innovation**

[\\_Toc182563236](#)

## Le chiffre du mois

LE CHIFFRE A RETENIR

# 9 040 km

Longueur du réseau de transport hydrogène (« Kernnetz »), validé par l'Agence fédérale des réseaux

## Nouvelle de dernière minute – fin de la coalition Ampel

Une fois n'est pas coutume, la veille sectorielle avance dans le temps pour présenter à ses lecteurs l'actualité brûlante du mois de novembre 2024. Suite à des dissensions profondes au sein du gouvernement, le ministre des Finances, Christian Lindner (FDP) a été limogé, entraînant la démission de plusieurs ministres, l'éclatement de la coalition tripartite et la mise en minorité du gouvernement Verts/SPD. De nouvelles élections devraient être organisées le 23 février 2025 pour un nouvel accord de coalition qui, selon toute vraisemblance, demanderait à minima un mois de négociations. Ce temps de latence d'ici au printemps 2025 a d'ores et déjà un impact important sur le rythme des réformes, qui nécessiteront un accord au cas par cas entre les différentes forces politiques pour avoir une chance d'être adoptées.

## Transition Ecologique & Energétique

### 1. Attribution des premiers contrats de protection du climat (CCfD)

Le ministre de l'Economie et de la Protection du Climat, Robert Habeck (Verts) a signé le 15 octobre les premiers contrats de protection du climat (*Klimaschutzverträge*, ou Carbon Contract for Difference CCfD). Lors de la première série d'appels d'offres du programme de soutien pour la décarbonation de l'industrie, 15 projets répartis dans 7 Länder (dont la moitié portée par des PME) ont été sélectionnés pour un financement total de 2,8 Md€. Les offres soumises pour cette première tranche (17) ont atteint 5,4 Md€, au-delà des 4 Md budgétés. Cette forme de soutien vise à compenser les investissements supportés par les industries qui transforment leurs installations conventionnelles en procédés de production neutres en carbone. Les projets retenus proviennent de secteurs variés tels que la chimie, le papier, l'isolation, l'agroalimentaire, le verre ou encore la métallurgie. Plusieurs de ces projets misent sur des technologies innovantes, notamment l'hydrogène « essentiellement » vert, la biomasse, l'électricité ou des solutions hybrides. Les 15 projets pourraient économiser au total jusqu'à 17 MtCO<sub>2</sub>éq sur la durée du contrat. Le Ministère de l'Economie et de la Protection du Climat (BMWK) comme les entreprises s'attendent à ce que le montant final des subventions soit inférieur aux prévisions, en fonction des évolutions des prix de l'hydrogène vert ou de l'électricité. Source : [communiqué de presse du BMWK](#).

## 2. Lancement du réseau hydrogène allemand

Le 22 octobre 2024, le réseau central hydrogène allemand (« Kernnetz ») d'une longueur de 9 040 km a été approuvé par l'Agence fédérale des réseaux. Ainsi, la construction du réseau, selon les projets de planification des gestionnaires de réseau de transport, peut commencer. L'objectif est la mise en service des premières infrastructures du réseau dès l'année prochaine, l'ensemble du réseau devant être construit en 2032. Le réseau central sera composé d'environ 60 % de gazoducs réutilisés et convertis et environ 40 % de pipelines nouvellement construits. Le réseau comprend environ 600 kilomètres de moins que prévu initialement, le président de l'Agence fédérale des réseaux, Klaus Müller, justifiant cette décision par la suppression des « redondances » et des lignes de raccordement superflues, cela permettant également des économies de 800 M€ supplémentaires. Le volume d'investissement total s'élèverait ainsi à 18,9 Mrd€. L'Agence fédérale des réseaux a annoncé qu'un plan pour les réseaux de distribution d'hydrogène devrait être proposé l'année prochaine (Source : [BMWK](#)).

## 3. Mesures pour renforcer l'industrie éolienne allemande et européenne

Le 16 octobre 2024, le ministre fédéral de l'Économie et de la Protection du climat, Robert Habeck, s'est entretenu avec les représentants des fabricants et fournisseurs européens de turbines éoliennes au ministère fédéral de l'Économie et de la Protection du climat (BMWK), aboutissant à un ensemble de propositions visant à renforcer l'industrie éolienne allemande et européenne. Le document publié par le BMWK prévoit notamment les mesures suivantes : « (1) Augmenter la (cyber)sécurité des installations éoliennes ; (2) Garantir un *level playing field* sur le marché de l'éolien ; (3) Réduire les dépendances en particulier pour les aimants permanents ; (4) Assurer le financement pour

la montée en puissance de la production ; (5) Vérifier et adapter le financement de projets par des banques publiques en cas de distorsion de la concurrence. » Le prochain sommet sur l'énergie éolienne est prévu pour le début de l'année 2025 afin de faire le point sur la mise en œuvre de ces mesures. (Source: [BMWK](#)).

## 4. Nouvelle stratégie d'adaptation au changement climatique du Land de NRW

Le gouvernement du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie a adopté le 1<sup>er</sup> octobre une nouvelle stratégie d'adaptation au changement climatique. La stratégie répond aux exigences de la loi fédérale sur l'adaptation au changement climatique et aide les communes, les entreprises et citoyens du Land à se prémunir contre les conséquences du changement climatique. Cette stratégie d'adaptation comprend 110 mesures concrètes à mettre en œuvre d'ici 2029. De la gestion de l'eau au développement urbain en passant par l'agriculture et la protection contre les catastrophes, la stratégie prend en compte les besoins et les défis spécifiques de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie dans 16 champs d'action. L'accent est mis sur la protection contre les inondations et la chaleur. La stratégie comprend des mesures de restauration des marais, de protection des infrastructures de transport contre les inondations - mais aussi, très concrètement, de mise en place de fontaines d'eau potable dans les villes ou de promotion de toits verts. Source : [communiqué de presse du Land de NRW](#).

## 5. Le ministre de l'Économie propose une réforme du droit des marchés publics

Le ministère fédéral de l'Économie et de la Protection du Climat (BMWK) a soumis début octobre à la concertation interministérielle le projet de loi sur un paquet de transformation du droit des

marchés publics (*Vergabetransformationspaket*). Prévus dans l'accord de coalition, le paquet vise à simplifier et accélérer les procédures d'adjudication des pouvoirs publics. Parallèlement, les marchés publics doivent également être orientés vers une approche sociale, écologique et innovante. La proposition prévoit entre autres que les marchés d'un montant inférieur à 15 000 € (contre 1 000 € jusqu'à présent) ne nécessitent plus de procédures d'adjudication complexes, de simples commandes directes suffisent. Les prestations innovantes de start-ups ou d'entreprises d'intérêt général peuvent même être acquises sous forme de marché direct et sans procédure complexe jusqu'à une valeur de 100.000 €. Le projet ouvre la possibilité d'exclure les entreprises de certains pays tiers des marchés publics dans le domaine des infrastructures critiques. Enfin, le paquet vise à rendre les marchés publics de l'État fédéral, des Länder et des communes plus durables en rendant les critères d'attribution sociaux et environnementaux juridiquement plus contraignants. Concrètement, cela signifie qu'en règle générale, au moins un critère social ou environnemental doit être utilisé dans les procédures d'adjudication. Une dérogation à cette exigence n'est possible que dans des cas atypiques et sur la base d'une justification. Actuellement, les critères de durabilité sont autorisés, mais pas obligatoires, et ne sont donc guère appliqués. Source : [communiqué du BMWK](#)

## Transports

### 1. Restructuration de la filiale fret de la Deutsche Bahn

DB Cargo, filiale de la DB en charge du fret a annoncé en octobre un vaste plan de restructuration. Au programme : création de nouvelles unités commerciales et suppression de 2 300 postes. Le comité d'entreprise a réussi à obtenir

de la direction que le transport combiné ne soit finalement pas externalisé comme cela était initialement prévu. L'entreprise de 31 000 employés enregistre d'importantes pertes depuis des années – au premier semestre 2024, son déficit s'élevait à plus de 260 M€. Elles s'expliquent principalement par le transport par wagons isolés, dans lequel des wagons de différents clients sont assemblés dans des trains de marchandises : une exploitation coûteuse et qui, selon les experts, ne peut pas être rentable. En plus de ses difficultés financières, DB Cargo fait l'objet d'une procédure de la Commission Européenne, pour qui la compensation des pertes de la filiale par le groupe Deutsche Bahn (donc par des fonds publics) constitue une distorsion de concurrence par rapport aux autres entreprises de fret ferroviaire. La Présidente de DB Cargo, Sigrid Nikutta n'avait donc pas d'autre choix que de présenter un plan de sauvetage de la filiale pour montrer des gages de bonne foi à la Commission. Ce plan continue cependant de reposer sur une subvention du gouvernement fédéral dédiée au transport par wagons isolés, aide de 300 M€ dont DB Cargo devait percevoir entre 80 à 90% mais que la chute de la coalition début novembre pourrait mettre à mal, obligeant la Commission à demander, malgré cette restructuration, le démantèlement de DB Cargo.

### 2. Le ministère fédéral des transports prévoit deux tiers de voitures électriques en 2040

Fin octobre, le ministre fédéral des transports Volker Wissing a présenté ses prévisions de trafic pour 2040. Il ressort de l'étude une augmentation globale du transport de personnes de 8 %, excepté pour le trafic automobile qui devrait diminuer de 1%. Le trafic ferroviaire augmenterait de 60%, en partie grâce aux effets du Deutschlandticket et le trafic aérien de 30% (malgré la suppression de certaines lignes aériennes liée à l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion, cf. veille sectorielle de juillet-août). Concernant le transport de

marchandises, le fret ferroviaire devrait très légèrement plus augmenter que le transport routier (respectivement 35% et 34%) contrairement au transport fluvial qui lui, diminuerait de 7%. La part modale du fret ferroviaire dans le transport de marchandises serait alors de 20,8% (hausse de 0,6%) en 2040 alors que le gouvernement fédéral prévoyait de faire passer ce taux à 25% en 2030. Côté émissions de CO<sub>2</sub>, les choses devraient évoluer positivement d'ici 2040 avec une réduction des émissions globales dans les transports de 77% via l'électrification de 78% des poids-lourds et de 65% des voitures particulières à cet horizon. Cela reste toutefois en deçà des objectifs fixés dans la loi sur la protection du climat: réduire les émissions dans les transports de 88% d'ici 2040. Bien qu'intéressant, cet exercice de prévisions ne peut pas remplacer les mesures ambitieuses à mettre en place pour atteindre les objectifs de l'Allemagne en termes de transports, comme le souligne le directeur de l'Agence Pro-Rail.

## Entreprises & International

### 1. Visite officielle du Chancelier en Inde et publication de la stratégie Inde du gouvernement fédéral

Quelques jours après la publication de sa stratégie « Focus sur l'Inde », Le chancelier allemand Olaf Scholz, accompagné de plusieurs ministres dont le vice-chancelier Habeck et d'une délégation économique a effectué une visite de deux jours en Inde. À New Delhi, le Chancelier a rencontré le Premier ministre indien Modi et participé aux 8<sup>èmes</sup> consultations gouvernementales germano-indiennes. Ces dernières ont mené à la présentation d'une feuille de route sur l'hydrogène vert alors que l'Inde prévoit de développer une capacité de production de 5 millions de tonnes d'hydrogène par an d'ici 2030

selon le BMWK. De son côté, Robert Habeck a notamment participé aux 18<sup>èmes</sup> conférence Asie-Pacifique de l'économie allemande, axées sur la diversification, l'environnement, l'intelligence artificielle, la nouvelle politique industrielle et la sécurité économique. Ce déplacement a également donné lieu au lancement d'un forum des PDG indo-allemands. Ce déplacement intervient quelques jours après la publication de la stratégie « Focus sur l'Inde » du gouvernement fédéral, qui souligne notamment les opportunités offertes par le pays dans la production d'énergie renouvelable, dans l'hydrogène ou les enjeux climatiques et environnementaux. L'échange et la coopération en matière d'armement y ont également été mis au premier plan afin de mieux relever les défis géoéconomiques.

### 2. L'allemand Rheinmetall et l'italien Leonardo fondent une coentreprise spécialisée dans la production de chars

L'Allemagne et l'Italie s'unissent pour construire des chars via une nouvelle alliance entre Rheinmetall et Leonardo. Annoncée à Rome, la création de la Joint-Venture ambitionne d'ériger un "champion européen de la défense" pour rivaliser avec la concurrence américaine. La France est absente de cette collaboration, les négociations antérieures par l'intermédiaire de KNDS ayant échoué. Le projet prévoit la construction de chars Panther et Lynx, des modèles allemands, notamment pour l'armée italienne qui doit moderniser sa flotte vieillissante. En s'associant avec Leonardo, Rheinmetall obtient ainsi un accès durable au marché italien, avec un contrat initial estimé entre 20 et 25Md€ pour environ 1 000 véhicules. La production sera partagée : 60 % italienne (dont 50 % par Leonardo et 10 % par Rheinmetall en Italie) et 40 % allemande. Leonardo, avec 16Md€ de chiffre d'affaires et 50 000 employés, espère s'imposer davantage sur le marché européen, en particulier grâce à ses compétences en technologies numériques.

### **3. La fédération des chambres de commerce et d'industrie allemande publie un rapport sur le recul de l'Allemagne en tant que site économique**

Selon le rapport publié à la mi-octobre, l'image internationale de l'Allemagne en tant que site économique de premier plan a perdu du terrain au cours des cinq dernières années. Parmi les plus de 1 250 entreprises interrogées de par le monde, près de la moitié (48 %) ont exprimé l'opinion que l'image de l'Allemagne s'était « détériorée » (35 %) ou même « s'était fortement détériorée » (13 %). Les entreprises de la zone euro et de la région Asie-Pacifique ainsi que de la Chine sont particulièrement critiques à l'égard de cette évolution. Des tons plus positifs, en revanche, viennent d'Afrique et du Moyen-Orient ainsi que d'Amérique du Sud et centrale. L'innovation, facteur de succès décisif pour l'avenir du site économique, suscite également des préoccupations. Seules 46 % des entreprises interrogées louent la capacité d'innovation de l'Allemagne. Particulièrement inquiétant : de moins en moins d'entreprises recommandent des investissements en Allemagne. Seules 43 % sont favorables, 32 % restent neutres et une sur quatre (25 %) déconseille même d'investir en Allemagne. L'enquête pointe enfin les domaines dans lesquels les entreprises voient un besoin d'agir. Sans surprise, elles pointent la bureaucratie, l'instabilité politique et la recherche de main d'œuvre qualifiée.

### **4. L'équipementier automobile ZF dans la tourmente**

Le conseil d'administration de ZF, 2ème équipementier automobile allemand, envisage la fermeture de plus d'un tiers de ses usines en Allemagne. Cette nouvelle, révélée par le président du comité d'entreprise Achim Dietrich, intervient alors que le groupe met en œuvre son programme de restructuration annoncé cet été, supprimant 1800 emplois d'ici fin 2025 sur le site de Sarrebruck et entre 11 000 et 14 000 emplois

dans les quatre prochaines années. Ces difficultés s'inscrivent dans un contexte de défis pour l'ensemble de l'industrie automobile allemande qui peine à réussir sa transition vers la mobilité électrique. Le groupe ZF est particulièrement touché, s'étant endetté en investissant dans les nouvelles technologies ces dernières années, il doit payer plus d'un demi-milliard d'euros d'intérêts par an.

### **5. Un nouveau président du VDMA pour soutenir les PME industrielles allemandes**

Bertram Kawlath a été élu président de l'Association allemande des constructeurs de machines et d'équipements (VDMA) pour un mandat de quatre ans lors de l'assemblée générale à Wiesbaden, succédant à Karl Haeusgen, qui a dirigé l'organisation depuis 2020. Kawlath, 53 ans, dirige le groupe familial Schubert & Salzer, basé à Ingolstadt. Lors de son élection, il a appelé à des mesures pour alléger les contraintes pesant sur les PME industrielles, critiquant les réglementations excessives de Berlin et Bruxelles, un taux d'imposition plus élevé que la moyenne de l'OCDE, et le manque de nouveaux accords de libre-échange. Le VDMA représente les intérêts de 3600 membres du secteur de la construction mécanique, majoritairement des PME, et emploie plus d'un million de personnes, jouant ainsi un rôle crucial dans l'économie allemande.

### **6. Volkswagen envisage de fermer trois usines allemandes**

Volkswagen envisage de fermer trois usines allemandes et d'introduire des réductions de coûts, y compris des baisses de salaires et la suppression de chaînes de montage, pour répondre à la baisse de compétitivité. VW espère également combler la nécessité de moderniser les structures, alors que l'entreprise a pris du retard dans le développement de voitures connectées. Pour autant, la réduction drastique des coûts apparaît risquée, notamment quand l'une des difficultés de VW réside dans sa lente adaptation au marché face à la

concurrence, particulièrement chinoise. Ces problématiques restent à l'image de l'industrie automobile allemande qui souffre de rigidités structurelles et pourrait perdre sa position dominante. Un recentrage sur les technologies de pointe est envisagé par de nombreuses entreprises, qui demandent également un soutien plus accru de la part de l'État.

## 7. Annulation de la vente des chantiers navals TKMS à l'américain Carlyle

L'achat prévu des chantiers navals ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS) par le groupe américain Carlyle n'aura pas lieu selon les informations transmises par la société-mère ThyssenKrupp, qui a indiqué que Carlyle s'était retiré du processus d'appel d'offre. Ce retrait pourrait notamment s'expliquer, selon la presse, par la réticence du ministère de l'économie à voir entrer au capital du groupe un investisseur étranger dans un domaine considéré comme stratégique. TKMS est actuellement l'un des plus grands fabricants de sous-marins et l'un des principaux fournisseurs de navires pour la marine. Il emploie 7900 personnes, notamment à Kiel, Hambourg et Brême.

## Numérique & Innovation

### 1. Wolfspeed reporte son investissement dans un projet d'usine de semi-conducteurs

Dans un contexte de grandes difficultés pour l'industrie allemande, l'américain Wolfspeed a annoncé le report de son investissement de 2Md€ dans le projet d'une usine de semi-conducteurs dans la Sarre qui devait être financé dans le cadre du PIIEC micro-électronique. Le projet est désormais suspendu. L'équipementier automobile allemand ZF, partenaire initial, s'en est retiré.

Wolfspeed justifie cette décision par les difficultés actuelles du marché des véhicules électriques en Allemagne. Le projet de construction de cette usine de semi-conducteurs en carbure de silicium, technologie clef pour l'électromobilité, avait été présenté devant le Chancelier Scholz et le Vice-Chancelier Habeck début 2023 comme l'usine « la plus grande et la plus avancée du monde ».

### 2. La licorne deeptech Lilium au bord du gouffre

La startup allemande qui développe des taxis volants électriques a été contrainte de déposer une demande d'auto administration après que le gouvernement bavarois soit revenu sur sa décision garantir un prêt de 50 M€ que la jeune pousse négociait avec la KfW. Celui-ci avait fait en effet dépendre son offre d'une garantie complémentaire de 50 M€ pour ce même prêt (d'un total de 100 M€) du gouvernement fédéral. Or, cette garantie n'a pas été approuvée par la commission budget du Bundestag, malgré le soutien du Chancelier Scholz (SPD), du Vice-Chancelier Habeck (les Verts) et du Ministre Wissing (FDP). La startup qui avait prévu un nouveau tour de financement auprès d'investisseurs privés dans la foulée de l'obtention de la garantie publique a dû y renoncer pour l'instant car les investisseurs avaient conditionné leurs financements à un soutien du gouvernement allemand. Le CEO de Lilium déplore le manque de soutien politique aux startups deeptech en Allemagne, en comparaison avec les Etats-Unis et la Chine où opèrent de nombreux concurrents. Cette actualité intervient alors que Lilium était en pourparlers avec le gouvernement français concernant un projet d'usine en France.

### 3. Lancement du projet « Data Hub Europe » de la Deutsche Bahn et Schwarz Digits

Le « DataHub Europe », a été lancé par Deutsche Bahn et Schwarz Digits lors du Sommet du Numérique qui se tenait à Francfort les 21 et 22 octobre. Cette initiative vise à créer une plateforme qui collecte et traite les données industrielles allemandes puis les met à la disposition des partenaires de l'initiative, dont la startup Aleph Alpha, pour leur permettre d'entraîner leurs modèles d'IA dans une infrastructure sécurisée. Ce projet se positionne comme une solution sécurisée et souveraine permettant aux entreprises allemandes et européennes de se numériser sans dépendre des géants américains du cloud comme Amazon et Microsoft. Le projet « DataHub Europe » a ainsi l'ambition de devenir une vitrine pour l'IA « made in Germany ».

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)

Responsable de la publication : Claire THIRRIOT-KWANT

Rédactrices et rédacteurs : Adèle BESSOULE, Thibault DERVILLE, Marin DUCLOS, Ahlam EL AHMAR, Mathilde FLAMANT, Esther GOREICHY, Stéphanie JALLET, Manuela SACCOMANO

Relecteurs : Willy BREDA, Bertrand LE TALLEC

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