

Table des matières

ACTUALITE POLITIQUE ET ECONOMIQUE ALLEMANDE **3**

JOURNEE FRANCO-ALLEMANDE DE L'ECONOMIE 3

CLIMAT **3**

LE TEMPS PRESSE POUR PRESENTER LE PLAN NATIONAL SUR L'ENERGIE ET LE CLIMAT 3

EN ALLEMAGNE, UN RISQUE D'ENLISEMENT DE LA TRANSITION ENERGETIQUE ? 4

DES TRAVAUX DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LA CROISSANCE, LE CHANGEMENT STRUCTUREL ET L'EMPLOI SOUS PRESSION 4

ENERGIE **5**

DIX ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES DU SECTEUR DE L'ELECTRICITE SIGNENT UN APPEL COMMUN POUR ASSURER LA SECURITE D'APPROVISIONNEMENT EN EUROPE LE 9 OCTOBRE 2018 A BERLIN LORS DE LA CONFERENCE « GARANTIR LES CAPACITES EN EUROPE », ORGANISEE PAR LA FEDERATION ALLEMANDE DES ENTREPRISES DE L'ENERGIE ET DE L'EAU (BDEW) 5

L'ALLEMAGNE A DONNE SON ACCORD POUR FOURNIR DE L'ELECTRICITE A LA BELGIQUE EN CAS DE PENURIE 5

L'ENERGETICIEN RWE S'ATTEND A UNE BAISSSE DE LA PRODUCTION DE LIGNITE SUR SON SITE DE HAMBACH EN RHENANIE DU NORD-WESTPHALIE. 5

MOBILISATION TRADITIONNELLE MASSIVE CONTRE LES ENERGIES FOSSILES 6

ETAT DES LIEUX DU TRANSPORT DE MATIERES NUCLEAIRES A TRAVERS L'ALLEMAGNE 6

L'OPERATEUR DE RESEAUX TENNET, DEVELOPPE LE STOCKAGE DES ENERGIES RENOUVELABLES 6

SIEMENS AMBITIONNE D'AUGMENTER SA RENTABILITE AVEC LA MISE EN ŒUVRE DE SON PLAN STRATEGIQUE "VISION 2020+", 6

NORDEX CONTINUE SON DEVELOPPEMENT EN AFRIQUE DU SUD 6

EWE POURSUIT SON DEVELOPPEMENT DANS LE SECTEUR DES BATTERIES. 7

INDUSTRIE/ENTREPRISES **7**

ENTREPRISES 7

BMW PREND 75% DES PARTS DE MARCHE A LA JOINT VENTURE AVEC BRILLIANCE 7

VW MISE SUR L'ELECTRIFICATION DE TOUS SES MODELES D'ICI A 2030 7

APRES LA REPRISE D'OPEL PAR PSA, DE PREMIERS CHIFFRES PROMETTEURS 7

LES EMPLOYES D'OPEL INQUIETS POUR L'AVENIR DU CENTRE DE R&D DE RÜSSELSHEIM 7

800 ACHETEURS DE TESLA OBLIGES DE REMBOURSER LE BONUS ECOLOGIQUE 8

PORSCHE SE POSITIONNE SUR LE MARCHE DE L'ELECTROMOBILITE 8

TESLA ENVISAGE DE CONSTRUIRE UNE USINE VOIRE UNE « GIGA-FACTORY » SUR LE SOL ALLEMAND 8

SUITES DU DIESELGATE POUR LES CONSTRUCTEURS ALLEMANDS : NOUVEAUX RAPPELS ET AMENDES 8

AFFAIRE VW : LE BUNDESTAG AUTORISE LES PLAINTES COLLECTIVES 8

SCISSON DE THYSSENKRUPP EN DEUX ENTITES 9

LA COMMISSION EUROPEENNE POURSUIT L'ANALYSE DE LA FUSION ALSTOM-SIEMENS 9

BOEHRINGER INGELHEIM INAUGURE SON PLUS GRAND CENTRE R&D MONDIAL SUR LES VACCINS 9

COMMERCE/INTERNATIONAL 9

CONCURRENCE ENTRE SIEMENS ET GENERAL ELECTRICS POUR UN CONTRAT AVEC L'ÉTAT IRAKIEN 9

VISITE A BERLIN DE MME MALMSTRÖM, COMMISSAIRE AU COMMERCE	10
BREXIT : LES CRAINTES D’UN BREXIT DUR POUR L’INDUSTRIE ALLEMANDE	10
CONTROLE DES INVESTISSEMENTS : POLEMIQUE AUTOUR D’UN FONDS PUBLIC CONTRE LES INVESTISSEMENTS EN PROVENANCE DE CHINE ET DES PAYS DU GOLFE	10
AFRIQUE : SOMMET « COMPACT FOR AFRICA » A BERLIN POUR INCITER LES INVESTISSEURS ALLEMANDS A S’INTERESSER AU CONTINENT AFRICAIN	11
TURQUIE : UNE INFLATION D’ENTRETIENS ECONOMIQUES BILATERAUX AVEC TOUTEFOIS PEU D’EFFETS FACE A LA CRISE ECONOMIQUE TURQUE ET A DES RELATIONS POLITIQUES COMPLEXES ENTRE LES DEUX PAYS	11
NUMERIQUE/START-UP/INNOVATION	12
<hr/>	
MOIA, FILIALE DE VW, SORT DE SA PHASE-TEST	12
VW VA INVESTIR 100 M€ DANS LES BATTERIES A ELECTROLYTE SOLIDES	12
FLIXBUS MET SON DEUXIEME BUS ELECTRIQUE EN SERVICE	12
L’INSTITUT FRAUNHOFER DEVELOPPE DE NOUVELLES CELLULES PHOTOVOLTAÏQUES TRES PERFORMANTES	12
UN PROJET DE LOI EN REFLEXION SUR UN SOUTIEN FISCAL A LA R&D	12
LES MILIEUX ECONOMIQUES ALLEMANDS PAS FAVORABLES A LA TAXE DIGITALE	12
5G : RETARD DANS L’ATTRIBUTION DES FREQUENCES QUI MET EN SOUFFRANCE L’OUVERTURE A PLUS DE CONCURRENCE	13
TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	13
<hr/>	
AUTOMOBILE / TRANSPORT ROUTIER	13
PRESENTATION D’UN CONCEPT POUR LA QUALITE DE L’AIR POUR CONTRER LES INTERDICTIONS DE CIRCULER	13
INTERDICTIONS DE CIRCULER A BERLIN ET MAYENCE : LE GOUVERNEMENT AGIRA POUR MODIFIER LA LOI	13
ALLEGEMENTS FISCAUX POUR L’UTILISATION PRIVEE DES VOITURES DE SERVICE ELECTRIQUES OU HYBRIDES	14
CREATION MI-SEPTEMBRE DE LA SOCIETE FEDERALE DES AUTOROUTES	14
ADOPTION PROCHAINE DE LA 5 ^E LOI DE MODIFICATION DU PEAGE POIDS-LOURDS	14
800 PONTS ALLEMANDS SONT DANS UN ETAT « INSUFFISANT »	14
STANDARD D’HOMOLOGATION WLTP : CONSEQUENCES POUR LES CONSTRUCTEURS ET LES CONSOMMATEURS	15
NORMES CO ₂ : L’INDUSTRIE AUTOMOBILE ALLEMANDE ENVISAGE UNE PERTE D’EMPLOI MASSIVE	15
LE GOUVERNEMENT FEDERAL SOUTIENT LE DEVELOPPEMENT DES POIDS-LOURDS ELECTRIQUES	15
FERROVIAIRE	15
LE PDG DE LA DB RICHARD LUTZ ANNONCE UNE SITUATION FINANCIERE A NOUVEAU DIFFICILE	15
LE PREMIER TRAIN A HYDROGENE AU MONDE MIS EN SERVICE PRES DE BREME	16
L’ETAT FEDERAL FINANCE UN PLAN DE 500 M€ POUR LE RAIL BAS CARBONE	16
AERIEN	16
LE TRANSPORT AERIEN (PASSAGER + FRET) CONTINUE D’AUGMENTER EN 2018	16
CHAOS ESTIVAL DANS LES AEROPORTS ALLEMANDS : LA LUFTHANSA AUX OPERATEURS AEROPORTUAIRES	16
MARITIME	16
SALON MONDIAL DE L’ECONOMIE MARITIME (SMM) : LES TECHNOLOGIES « VERTES » A L’HONNEUR	16
LES TRAVAUX D’APPROFONDISSEMENT DE L’ELBE AUX ABORDS DU PORT DE HAMBOURG VONT COMMENCER	16
ENVIRONNEMENT	17
<hr/>	
LA FORET DE HAMBACH, SYMBOLE POLITIQUE DE LA LUTTE CONTRE LE CHARBON	17
LOGEMENT	17
<hr/>	
PRESENTATION DU PLAN FEDERAL SUR LE LOGEMENT	17
LES MINISTERES DE L’ECONOMIE (BMW) ET DE L’ENVIRONNEMENT (BMU) PREPARENT UN PROJET DE LOI SUR LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DES BATIMENTS	17

Actualité politique et économique allemande

L'actualité politique allemande est fortement marquée par les élections régionales en Bavière (14 octobre 2018) et en Hesse (28 octobre 2018). Dans le premier Land, l'extrême droite gagne moins de terrain que prévu (l'AFD est à 10,2%) mais la CSU (37,2% soit -10,5% par rapport aux dernières élections) et le SPD (9,7% soit -10,9%) réalisent chacun leur plus mauvais score depuis plus de 50 ans. Même chose en Hesse : CDU (27% soit -11%) et SPD (17,8% soit -11%). L'AfD fait 13,5% et entre au parlement régional. Les verts sont la seconde force politique dans les deux Länder. Il s'agit d'un clair désaveu de la grande coalition CDU/CSU + SPD.

La chancelière est affaiblie alors que Ralph Brinkhaus, candidat qu'elle ne soutenait pas, a été élu chef du groupe CDU/CSU au Bundestag. Elle a opposé une ferme fin de non-recevoir aux appels de l'opposition (FDP et Die Linke) à poser au Bundestag la question de confiance. En réaction à ces mauvais résultats, la Chancelière a toutefois déjà annoncé qu'elle ne briguera pas de nouveau mandat politique après 2021 et qu'elle ne sera pas non-plus candidate à la présidence du parti dont l'élection se tiendra lors du congrès fédéral de la CDU du 6 au 8 décembre à Hambourg. Du côté du SPD, le risque existe également d'un simple retrait du gouvernement, alors que celui-ci se montre tenté de redresser sa courbe de popularité dans l'opposition.

Journée franco-allemande de l'économie

Le 19 octobre a eu lieu à Berlin la quatrième édition de la Journée franco-allemande de l'économie. Il s'agit de la principale manifestation de la Chambre franco-allemande de commerce et d'industrie (Chambre de commerce allemande en France – IHK), organisée pour la première fois en Allemagne. La conférence a attiré un public de plus de 300 personnes, autour de deux tables-rondes portant sur les enjeux contemporains auxquels les entreprises des deux pays sont confrontées (défis pour l'Europe et numérique). L'Ambassadrice de France en Allemagne, le Ministre fédéral de l'Economie et de l'énergie, ainsi que le Président de l'Association des industries allemandes et le Président de la Fédération des chambres de commerce allemands, ont également pris la parole. La conférence a souligné l'importance de la relation franco-allemande, facteur de stabilité. Elle a toutefois mis en lumière une certaine difficulté à traduire les impulsions données au niveau politique en véritables coopérations économiques et industrielles de long terme. L'ensemble des intervenants a ainsi appelé à la mise en place d'une communauté d'affaires franco-allemande.

Climat

Le temps presse pour présenter le plan national sur l'énergie et le climat

Le plan national sur l'énergie et le climat (NECP) constitue le nouveau cadre européen dans lequel l'Allemagne doit planifier de manière intégrée ses objectifs, politiques et mesures en matière de climat et d'énergie. Un premier projet doit être présenté à la Commission européenne d'ici la fin d'année, conformément au règlement sur la gouvernance.

Il ressort d'une question du parti Les Verts au Bundestag que le calendrier est serré. Si l'Allemagne dispose d'un plan climat 2050 (*Klimaschutzplan* adopté en 2016) qui décrit les objectifs et les orientations stratégiques, le niveau de précision et d'exigence attendu est beaucoup plus ambitieux. Or, l'avancement des travaux est étroitement lié aux recommandations, annoncées fin octobre et début décembre, de la Commission pour « la croissance, le changement structurel et l'emploi ». Mise en place cet été par l'Etat fédéral, cette Commission doit proposer une date butoir et une trajectoire réaliste de sortie du charbon ainsi que des mesures d'accompagnement à la reconversion. Par ailleurs, des étapes de consultation du public et de concertation avec le parlement fédéral sont nécessaires. Le gouvernement fédéral reste toutefois confiant dans le respect du calendrier.

En Allemagne, un risque d'enlisement de la transition énergétique ?

L'Allemagne affiche des performances climatiques insuffisantes pointées du doigt par un rapport publié fin septembre par la Cour fédérale des comptes qui juge la transition énergétique « *mal coordonnée* », « *mal contrôlée* », et évoque le risque d'une « *perte de confiance* » de la population. L'objectif de 40 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre en 2020 par rapport à 1990 ne sera pas atteint. « *L'effet des mesures prises jusqu'ici a été surestimé* », reconnaît la ministre de l'Environnement, Svenja Schulze qui l'assure cependant : désormais, l'Allemagne fera tout pour respecter l'objectif de la grande coalition pour 2030, à savoir une diminution de 65 % de ses émissions.

Des travaux de la commission nationale pour la croissance, le changement structurel et l'emploi sous pression

Après la trêve estivale, la Commission « charbon » (cf. ci-avant) a repris ses travaux dans un contexte de durcissement des positions entre les différentes sensibilités de ses 31 membres (dont des décideurs politiques, représentants de l'industrie, d'organisations environnementales, de syndicats et des régions dépendant du secteur du charbon).

A l'approche des échéances de rendu de ses recommandations (fin octobre / début décembre), la tension est palpable suite à certaines fuites dans la presse (annonce de la fin de l'exploitation du lignite en 2035/2038) et envenimée par un violent conflit autour de l'exploitation actuelle des mines de lignite de la forêt primaire de Hambach par le groupe RWE (cf. ci-après). Tous s'accordent à dire que la fin du charbon est inéluctable. Mais, le lobby de l'industrie cherche à la retarder le plus possible, agitant des menaces sur l'emploi (20 000 personnes travaillent directement dans l'industrie charbonnière, dont 7000 dans le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie), sur l'économie locale (une étude de l'institut de l'économie allemande IW, publiée en octobre et commanditée par le syndicat de l'industrie charbonnière DEBRIV, chiffre à 72 000 les pertes d'emplois en cas de fermeture des centrales à charbon d'ici 2030 et à 100 milliards d'euros le coût socio-économique entre 2020 et 2040), sur le prix de l'électricité, la sécurité d'approvisionnement et la compétitivité allemande.

Les politiques et acteurs économiques des régions impactées par les futures conclusions de la commission se mobilisent fortement aujourd'hui par des déclarations publiques (« Appel rhénan » des CCI du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, motion politique des Ministres-Présidents des Länder de Brandebourg, Saxe et Saxe-Anhalt qui évaluent à 60 milliards d'euros sur 30 ans l'aide nécessaire à la reconversion). Pour mémoire, le contrat de coalition du gouvernement a inscrit 1,5 milliards d'euros d'aides à la reconversion sur la période de la législature (2018-2021).

Le 25 octobre dernier, la commission a approuvé à l'unanimité un rapport intermédiaire sur les mesures d'accompagnement à la reconversion. Pour aider les Länder de l'Est, la commission recommanderait le développement massif d'unités de productions d'énergies renouvelables (l'éolien, le solaire, l'hydrogène), de carburants synthétiques à base d'électricité d'origine renouvelable et le renforcement de la recherche dans ce domaine par le soutien à des instituts et sites universitaires (Cottbus...). Pour les régions rhénanes, la commission recommanderait la création d'un campus d'innovation technologique pour développer filière décarbonée, en lien avec les industries électro-intensives. Enfin, la commission évoque, à titre de compensations, le lancement de grands projets d'infrastructures (développement de LGV et de réseaux très haut débit) ainsi que la délocalisation d'autorités fédérales dans les Länder de l'Est (notamment l'Office fédéral de la sécurité des technologies de l'information basé à Bonn et l'Office fédéral de l'administration basé à Cologne).

Energie

Dix associations professionnelles du secteur de l'électricité signent un appel commun pour assurer la sécurité d'approvisionnement en Europe le 9 octobre 2018 à Berlin lors de la conférence « Garantir les capacités en Europe », organisée par la Fédération allemande des entreprises de l'énergie et de l'eau (BDEW)

Selon le BDEW, la réduction de la production à base de charbon doit être accompagnée de la mise à disposition de moyens capables de suppléer aux carences des énergies renouvelables intermittentes par nature. Dans leur déclaration, les dix associations signataires s'approprient ce constat soulignant que si la production d'électricité à partir des énergies renouvelables ne cesse d'augmenter dans de nombreux pays, les capacités disponibles pour la sécurité d'approvisionnement diminuent avec la baisse de la production des centrales au gaz et au charbon, bien que - *outré les courts temps d'arrêt* – ces sources d'énergie peuvent produire de l'électricité à tout moment et indépendamment des conditions météorologiques. Cette tendance à l'insécurité de l'approvisionnement devrait s'intensifier et les dix associations signataires mettent en garde contre une diminution de la solidarité entre les pays européens pour surmonter les goulets d'étranglement du réseau. Enfin les parties prenantes à l'appel s'engagent à respecter les objectifs européens de protection du climat, soulignant que la sécurité de l'approvisionnement en Europe ne pourra être garantie que dans le cadre de la poursuite du développement d'un marché de l'énergie européen intégré et adapté à la transformation des systèmes énergétiques.

Pour la France, l'appel a été signé par l'Union Française de l'Électricité (UFE).

L'Allemagne a donné son accord pour fournir de l'électricité à la Belgique en cas de pénurie

Pour éviter un plan de délestage, la ministre belge de l'Energie, la MR Marie-Christine Marghem, a signé mi-octobre avec son homologue allemand Peter Altmaier une déclaration d'intention qui vise à aider la Belgique à faire face à ses problèmes d'approvisionnement en électricité. Néanmoins, si l'Allemagne exporte de l'électricité vers ses voisins européens, elle ne bénéficie pas suffisamment de connexions réseaux pour subvenir en cas de nécessité aux besoins croissants de la Belgique. L'électricité importée d'Allemagne par la Belgique transite actuellement majoritairement par les Pays-Bas ou par la France, les connexions directes étant réservées au transport, via la Belgique, de l'électricité produite au nord de l'Allemagne vers les zones de consommation au sud de l'Allemagne. En conséquence, même si la Belgique possède en théorie une capacité d'importation d'électricité de 4500 MW, une partie non-négligeable de celle-ci profite aux consommateurs allemands. Avec cette déclaration d'intention, la ministre belge de l'Energie espère que l'Allemagne réduira ses importations domestiques nord-sud via la Belgique pour libérer des disponibilités réseau de transport d'électricité à destination finale de consommateurs belges si une situation d'urgence l'exigeait, notamment en hiver.

L'énergéticien RWE s'attend à une baisse de la production de lignite sur son site de Hambach en Rhénanie du Nord-Westphalie.

RWE, premier exploitant mondial de lignite et premier producteur européen d'électricité au charbon est dans une situation difficile, alors que les activistes qui occupent le site de sa mine de lignite à ciel ouvert de Hambach sont très mobilisés pour tenter d'influer sur les travaux de la commission charbon. Aussi, début octobre, la cour régionale administrative de Münster a-t-elle tranché en faveur d'un moratoire et décidé que RWE devait cesser ses travaux de déboisement dans la forêt millénaire de Hambach, tant qu'un recours sur le fonds dans ce dossier n'aurait pas été acté.

Cette décision d'effet immédiat qui diffère l'exploitation par RWE de la mine après 2020 aura pour conséquence de peser sur les résultats du groupe dès l'an prochain. En conséquence, la production de RWE pourrait diminuer de 10 à 15 M de tonnes par an par rapport à son niveau actuel qui s'élève à 40 M de tonne/an. Le bénéfice brut de la division « lignite et nucléaire » de RWE devrait être affecté négativement d'au moins 100 M euros.

Mobilisation traditionnelle massive contre les énergies fossiles

Le weekend du 27/28 octobre 2018, comme chaque année, des milliers de militants venus de l'Europe entière ont occupé le site de RWE à Hambach. Baptisée « Ende Gelände », cette grande mobilisation annuelle est devenue un symbole de la lutte contre l'exploitation et l'utilisation des énergies fossiles.

Etat des lieux du transport de matières nucléaires à travers l'Allemagne

Pour la seule année 2017, les autorités de régulation allemandes ont enregistré un total de 338 transports de combustible nucléaire par route, rail ou voies navigables. A titre de comparaison, en 2016, ce nombre s'élevait à 308. Cette année, 226 convois ont d'ores et déjà été comptabilisés. Les sites nucléaires de Gronau en Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de Lingen en Basse-Saxe comptent à eux deux pour 60 % de ces transports, tant comme point d'arrivée que de départ des convois. Aussi, en dépit de la décision prise par le gouvernement fédéral en 2011 suite à la catastrophe de Fukushima d'accélérer la sortie du nucléaire à échéance 2022, les sites de Gronau et de Lingen continuent d'enrichir de l'uranium, alimentant également des centrales nucléaires controversées en Belgique et en France, près de la frontière allemande.

Mi-octobre dernier lors d'une audition publique au Bundestag, la commission de l'environnement, de la protection de la nature et de la sûreté nucléaire du Bundestag a examiné un projet de modification de la loi sur l'énergie atomique portée par les Verts. Ce projet de loi est complété par une demande du groupe parlementaire DIE LINKE, qui demande la fermeture sans tarder des usines d'uranium de Gronau et de Lingen et l'interdiction du transport et des exportations de combustibles nucléaires.

L'opérateur de réseaux Tennet, développe le stockage des énergies renouvelables

Tennet ambitionne de construire une usine de 100 mégawatts en Ostfriesland en Basse-Saxe pour l'utilisation industrielle à grande échelle de la technologie dite "électricité-gaz". Cette technologie utilise de l'électricité verte pour produire de l'hydrogène ou du méthane, lesquels contrairement à l'électricité peuvent être transportés et stockés de manière flexible ce qui pourrait pallier l'inconvénient des énergies renouvelables : l'intermittence due aux conditions météorologiques. L'usine pilote de Tennet à Wiefelstede (Basse saxe) entrerait en service 2022 avec des extensions prévues jusqu'en 2028. Les applications possibles de cette technologie sont les transports, la production de chaleur et d'électricité. Le montant du projet de Tennet s'élève à 3 M USD. Les opérateurs Gasunie et Thyssengas pourraient développer des projets similaires dans le nord de l'Allemagne également.

Siemens ambitionne d'augmenter sa rentabilité avec la mise en œuvre de son Plan stratégique "Vision 2020+",

En août dernier, Siemens avait présenté son nouveau plan stratégique baptisé « Vision 2020+ » visant à regrouper ses cinq divisions industrielles en trois entités opérationnelles, « Gas and Power », « Smart Infrastructure » et « Digital Industries ». Peu après, en septembre, Siemens annonçait la suppression de 2900 emplois en Allemagne dans le cadre d'un plan de restructuration destiné à économiser 500 millions d'euros. Ces économies seront réalisées au sein de la division « Power and Gas » et « Process Industries and Drives » pour renforcer la compétitivité du groupe dans un contexte de changement structurel et de contraction accélérée de la production d'énergie fossile.

Nordex continue son développement en Afrique du sud

Le fabricant d'éoliennes Nordex basé à Hambourg a été retenu par deux producteurs d'énergie privés d'Afrique du sud, détenant des projets dans la province du Cap Nord. Il s'agit de projets développés par Enel Green Power, société italienne spécialisée dans les énergies renouvelables et par l'entreprise espagnole Elawan. L'entreprise allemande devrait fournir en tout 80 turbines, pour une capacité cumulée 252 MW. Ces deux projets sont lancés dans le cadre du Programme d'approvisionnement en énergie renouvelable auprès de producteurs indépendants (Reipp), mené par le gouvernement sud-africain. L'objectif est d'encourager les producteurs indépendants

d'énergies renouvelables à investir en Afrique du Sud. Nordex a déjà fourni plus de 560 MW en Afrique du Sud pour un total de cinq projets.

EWE poursuit son développement dans le secteur des batteries.

EWE, quatrième plus grande entreprise dans l'énergie allemande, a constitué un consortium avec les Japonais Hitachi Chemical, Hitachi Power Solutions et NGK Insulators afin de mener un projet de batteries pour éoliennes près de la ville de Varel (Basse-Saxe). Les Japonais, leader dans le stockage de l'énergie peinent en effet à trouver des débouchés dans leur propre pays où les énergies renouvelables n'atteignent pas le même niveau de développement qu'en Allemagne. Financé en grande partie par le fonds japonais NEDO qui a pris une participation à hauteur de 24 M euros, ce projet vise à lisser et stabiliser l'apport en énergie de cette ville de 24 000 habitants grâce à une capacité de stockage allant jusqu'à 25 mégawatts. L'originalité de ce projet tient à la combinaison de deux types de technologies, l'une à batteries Lithium-Ion, l'autre à batteries sodium-soufre. Par ailleurs, EWE conduit d'autres projets, tel que le projet "brine4power" en cours d'expérimentation visant à développer la batterie avec la plus grande capacité de stockage au monde ou encore la joint-venture avec le fabricant d'éoliennes Enercon pour le développement de "smart grids".

Industrie/entreprises

Entreprises

BMW prend 75% des parts de marché à la Joint Venture avec Brilliance

Dès 2022, la Chine permettra aux investisseurs étrangers de détenir plus de 50% d'une Joint Venture avec un partenaire chinois. BMW sera la première entreprise à en profiter. Le constructeur bavarois a signé un contrat le 11 octobre dernier afin de passer de 50 à 75% de parts à sa Joint Venture avec Brilliance. A cette fin, le constructeur allemand va investir 3,6 Mds€ pour renforcer l'une de ses deux usines sur place et produire dès 2020 non plus 400.000 mais 650.000 voitures par an. Pour BMW, il s'agit de s'implanter plus fortement sur son premier marché mais également d'un investissement dans l'électromobilité puisque son nouveau modèle électrique iX3 y sera produit dès 2020 et que l'usine en question expérimentera des systèmes flexibles de chaînes de montage (électrique, hybride thermique) capables de s'adapter à la demande.

VW mise sur l'électrification de tous ses modèles d'ici à 2030

VW a annoncé que d'ici 2022, 27 modèles de 4 marques différentes disposeraient d'une version électrique grâce à un système motopropulseur électrique modulable développé par le groupe. Le groupe compte proposer plus de 80 nouveaux modèles avec moteur électrique d'ici 2025 et vise l'électrification complète de ses gammes d'ici 2030.

Après la reprise d'Opel par PSA, de premiers chiffres prometteurs

Au premier semestre 2018, le groupe Opel-Vauxhall affichait un bénéfice de 502 M€ et une augmentation de son chiffre d'affaires de 40% par rapport à l'exercice précédent. En septembre 2018, dans le contexte du passage à la nouvelle procédure d'homologation WLTP, PSA est passé devant VW en nombre de voitures vendues en Europe, ce qui constitue une performance historique. Dans le cadre du passage à la norme d'homologation WLTP, VW avait toutefois écoulé un grand nombre de véhicules homologués le mois précédent sous l'ancien standard NEDC.

Les employés d'Opel inquiets pour l'avenir du centre de R&D de Rüsselsheim

Le syndicat IG Metall et le conseil d'entreprise se sont prononcés en septembre contre la vente d'une partie du centre de R&D, dont Opel examine à ce stade l'externalisation au sein d'une société de services d'ingénieries (type Altran, Alten ou Bertrandt AG). Ils se voient confirmés dans cette crainte alors qu'en septembre 2018, PSA a annoncé vouloir externaliser jusqu'à 2000 des salariés du centre de R&D en cédant une partie de son centre de

recherche et développement à Rüsselsheim au groupe français d'ingénierie Segula. Pour l'instant, le centre de R&D a récupéré des missions de développement de certains composants pour le groupe.

800 acheteurs de Tesla obligés de rembourser le bonus écologique

Le Bonus écologique allemand s'applique aux modèles d'une valeur inférieure à 60.000 € (En l'occurrence 2000€ payés à moitié par l'Etat, à moitié par le constructeur). Entre novembre 2017 et mars 2018, la version de base du modèle Tesla S n'était plus disponible et l'agence fédérale pour l'économie et le contrôle des exportations (*Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle – Bafa*) demande qu'elle soit remboursée. Le recours de Tesla a finalement échoué au mois d'octobre (pas de contrainte à la vente, pas de conséquence en matière d'image) et les acheteurs n'ont désormais plus que la possibilité de porter plainte en leur nom propre.

Porsche se positionne sur le marché de l'électromobilité

Porsche concrétise sa volonté de se positionner sur le marché de l'électromobilité. L'entreprise a présenté son modèle de présérie de sa première voiture tout électrique Taycan qui devrait être commercialisé d'ici fin 2019 et qui concurrencera directement Tesla. Ce projet avait été lancé en 2015 et prévoit la production de 200 000 voitures. Porsche a également créé la joint-venture Ionity pour le développement de bornes de recharge rapide et appelle à un soutien politique. Porsche souhaite investir 6Mds€ de plus dans l'électromobilité et atteindre 50% de voitures électriques ou hybrides d'ici 2025 ce qui leur permettrait de répondre aux objectifs de décarbonisation. On n'exclut pas non plus d'entrer sur le marché chinois de l'électromobilité.

Tesla envisage de construire une usine voire une « giga-factory » sur le sol allemand

Les régions de la Sarre et de la Rhénanie-Palatinat espèrent accueillir une usine de Tesla voire même une « giga-factory » sur leur territoire. En juin dernier, Elon Musk, le PDG de Tesla, avait en effet tweeté que "l'Allemagne était le meilleur choix" pour installer une usine afin d'alimenter les marchés européens alors qu'il souhaite passer à la prochaine étape du développement de l'entreprise avec la production de masse. Depuis, les ministres-présidents des deux Länder sont en contact étroit avec l'entreprise américaine. Il est cependant possible que Tesla préfère les Pays-Bas pour leur position géographique en Europe.

Suites du dieselgate pour les constructeurs allemands : nouveaux rappels et amendes

BMW, qui avait annoncé spontanément des irrégularités dans le logiciel de contrôle des émissions sur certains de ses modèles diesel, a accepté de payer une amende de 10M€ afin de mettre fin aux poursuites judiciaires. Audi a également accepté de payer une amende, plus élevée, de 800 M€ (5 M€ pour l'infraction et 795 M€ pour l'avantage commercial que s'est ainsi octroyé le constructeur) contre l'arrêt des poursuites. La marque Opel a quant à elle été sommée de rappeler 96.000 véhicules de la norme Euro 6 (des modèles Cascada, Insignia et Zafira) fabriqués entre 2013 et 2016 dont le logiciel n'est pas conformes aux normes. Opel avait déjà spontanément rappelé 23.000 de ces véhicules pour mettre le logiciel à jour. Enfin, Porsche SE a été condamnée par le tribunal régional de Stuttgart à payer 50 M€ à deux de ses actionnaires pour défaut d'information. Le constructeur compte cette fois faire appel.

Affaire VW : le Bundestag autorise les plaintes collectives

Après que le groupe a été condamné en juin dernier par le parquet judiciaire de Brunswick à payer 1 Md€ pour avoir manqué à son devoir de supervision, plusieurs entités bancaires et financières réclament désormais à Volkswagen (VW) et Porsche un dédommagement total d'environ neuf milliards d'euros pour ne pas avoir divulgué à temps aux actionnaires les informations de manipulations sur les moteurs diesel. Trois ans après le début du scandale sur le diesel, le Bundestag allemand autorise au 1er novembre 2018 (par le biais du vote d'une loi) le dépôt de recours collectifs, qui permettent à un large panel d'entités et de personnes de porter plainte ensemble et non plus uniquement individuellement. La fédération allemande des consommateurs VZBV et le club automobile ADAC ont déjà annoncé vouloir déposer début novembre au tribunal régional supérieur de Brunswick la première plainte collective contre VW.

Scission de ThyssenKrupp en deux entités

Le conseil de surveillance de ThyssenKrupp a accepté à l'unanimité dimanche 30 septembre le plan de scission du conglomérat en deux sociétés cotées en bourse. ThyssenKrupp Materials (40 000 travailleurs, CA de 18 Mds€) concentrera les activités autour de l'acier, du commerce de matières premières, des chantiers navals et des paliers à rouleaux ; ThyssenKrupp Industrials (90 000 travailleurs, CA de 16 Mds€) les ascenseurs, la construction d'équipement et la sous-traitance pour l'industrie automobile. Ceci se fera sous la forme d'un spin-off permettant ainsi à l'actionnaire principal (fondation ThyssenKrupp) de rester majoritaire dans les deux nouvelles entités. Cette décision survient alors que l'entreprise est en difficulté depuis plusieurs années, aggravée en juillet 2018 par la démission des chefs du directoire et du comité de surveillance. Elle est bien perçue par les investisseurs (+7% du cours de l'action depuis l'annonce) et par les actionnaires (Cevian et Elliott) qui décriaient une structure trop complexe. On salue dans la presse la manifestation du bon fonctionnement de la « co-décision » allemande. Cependant, il faudra attendre encore au moins 18 mois avant de pouvoir statuer sur les plans définitifs, ThyssenKrupp étant occupé par la joint-venture avec Tata. Le coût de cette scission estimé par HSBC s'élève à 1 Md€.

La Commission européenne poursuit l'analyse de la fusion Alstom-Siemens

La presse allemande s'est principalement faite le relai de la vision des deux entreprises sur la fusion, les deux entreprises considèrent qu'il y aurait encore de la concurrence sur le marché européen (Bombardier, CAF, Talgo, Skoda) et qu'il est nécessaire de construire des champions européens face à la montée en puissance de la concurrence asiatique. Au contraire, Margarethe Vestager est d'avis qu'il est peu probable que des concurrents internationaux entrent sur le marché européen à l'heure actuelle en raison des procédures administratives. La Commission a envoyé le 31 octobre la liste des griefs reprochés à Alstom et Siemens, afin de permettre aux deux groupes de pro-activement proposer des désinvestissements pour permettre l'acceptation par les autorités de la concurrence européennes. L'aboutissement de l'opération est toujours attendu au premier semestre 2019.

Boehringer Ingelheim inaugure son plus grand centre R&D mondial sur les vaccins

Le centre est basé dans la région de Lyon et emploie 200 personnes dans 5 700 m² de laboratoires. L'inauguration du centre de recherche et développement sur la santé vétérinaire représente un investissement de 70 M€ pour la firme allemande, et devrait être suivie d'une unité de production supplémentaire de vaccins animaux, qui représente un investissement supplémentaire de 65 M€ (annoncé en avril), ainsi que d'un autre investissement dans la production de vaccins (200M€, annoncé en juillet). Les investissements de Boehringer Ingelheim, groupe pharma spécialisé dans la santé préventive animale, permet à Lyon de conforter sa position mondiale sur les vaccins, et à l'entreprise de s'intégrer dans cet écosystème.

Commerce/international

Concurrence entre Siemens et General Electrics pour un contrat avec l'Etat irakien

Siemens et General Electrics se livrent une intense compétition pour un contrat d'électrification de l'Irak d'environ 15 Mds\$ sur fond d'ingérence des Etats. L'Irak a signé pour l'instant deux protocoles d'accord (MoU) avec GE et Siemens. Si GE promet 14 gigawatts de plus que Siemens, Siemens s'engage à lutter contre la corruption, à former des Irakiens et à construire des écoles et des hôpitaux. Les US ont fait savoir que l'Irak mettrait leurs relations diplomatiques en jeu si Siemens remportait le contrat, ce qui est amèrement dénoncé par le BDI (Joachim Land). Ce contrat serait décisif pour les deux entreprises dont la branche des centrales électriques est en perte de vitesse. Siemens souhaite poursuivre son ancrage au Moyen-Orient puisqu'il a déjà signé un contrat avec l'Egypte de 8 Mds€ en 2015.

Visite à Berlin de Mme Malmström, Commissaire au commerce

Le 15 octobre, la Commissaire européenne au Commerce, Mme Malmström, s'est rendue à Berlin. L'objectif de ce déplacement était de dresser un bilan des relations commerciales entre le continent européen et les Etats-Unis, à la suite de plusieurs réunions des 27 sur ces enjeux et avant les élections de mi-mandat américain. Lors de sa visite, elle a souligné l'importance de maintenir un lien avec les Etats-Unis, tout en insistant sur la difficulté du dialogue. Elle a également insisté sur la volonté de l'Union européenne de défendre la réforme des institutions internationales existantes, notamment l'Organisation mondiale du commerce et principalement l'Organe de règlements des différends. Elle a mentionné les récents succès obtenus lors du G20 commerce en Argentine début septembre 2018, qui a permis d'obtenir une association des Etats-Unis à ce projet. Ce soutien est notamment dû aux efforts déployés par le Japon et l'Union européenne. Enfin, elle a fait de la conclusion et la négociation, par l'Union, de plusieurs accords de libre-échange bilatéraux avec la plupart des grandes zones commerciales de la planète une solution pour protéger l'Union dans un contexte commercial mondial incertain. Sa visite a permis à plusieurs interlocuteurs allemands de réaffirmer leur ligne rouge d'éviter des négociations avec les Etats-Unis sur d'éventuels tarifs dans le secteur automobile. Elle a surtout souligné le soutien des pays européens à la Commission et l'importance d'une solution européenne unique, malgré les tentatives de certains officiels américains pour diviser quelque peu les Etats membres, notamment la France et l'Allemagne.

Brexit : les craintes d'un Brexit dur pour l'industrie allemande

Au début du mois d'octobre, le Président de l'Association allemande de l'industrie, le BDI, a confié, dans le Handelsblatt, son inquiétude quant aux risques d'un « Hard Brexit ». Il a rappelé que le BDI a mis en place un groupe de travail dédié au Brexit, composé de plusieurs commissions thématiques. Toutes ont conclu, dans le document de position du BDI sur le Brexit, que l'état des négociations ne permettait pas d'aboutir une issue sans dommage pour l'économie. Le BDI impute la responsabilité de cette situation au gouvernement britannique, dont les propositions seraient non réalistes et l'attitude non constructive, notamment sur la question irlandaise. Il affirme par ailleurs son plein soutien au négociateur de l'Union. Le BDI revient sur l'importance des échanges économiques entre l'Allemagne et le Royaume-Uni (170 Mds EUR par an en volume, 7 % des exportations allemandes vont vers le Royaume-Uni – taux le plus élevé des partenaires européens de l'Allemagne selon le Handelsblatt, 400 000 personnes employées par des entreprises allemande dans ce pays). Il précise qu'au-delà de la solution qui sera trouvée, c'est la période de transition et son caractère peu clair qui risquent, dans l'immédiat, de nuire à l'économie. A titre d'exemple, la presse et le gouvernement allemands portent une attention particulière à la situation des sociétés de droit britannique de type Limited (Ltd) installées en Allemagne. Cette forme juridique est en effet particulièrement attrayante par rapport à son équivalent en droit allemand (GmbH, équivalent de SARL), en termes de capital minimum exigé et de responsabilité des détenteurs de parts de la société en cas de difficulté. Environ 30 000 sociétés Limited seraient implantées en Allemagne en septembre 2018, selon la Chambre d'industrie et de commerce de Munich. En cas d'absence d'accord et d'adoption de mesures transitoires complètes, celles-ci risquent de devoir changer de forme juridique. Ceci peut modifier leur structure, leur attractivité auprès des investisseurs et entraîner plusieurs difficultés administratives pour les entreprises concernées (liquidation sous leur forme britannique puis création sous une forme allemande). Plusieurs options existent néanmoins, notamment une forme de « mini-GmbH » ou UG, qui offrirait des conditions relativement proches à celles de Limited. La Ministre fédérale de la Justice a annoncé, en septembre, qu'un projet de loi serait étudié afin d'offrir une solution aux entreprises se trouvant face à cette incertitude.

Contrôle des investissements : polémique autour d'un fonds public contre les investissements en provenance de Chine et des pays du Golfe

Le 12 septembre, le quotidien Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ) a publié un article faisant état de discussions au sein des hauts fonctionnaires du Ministère fédéral de l'Economie et de l'énergie sur la mise en place possible d'un fonds public d'investissement. Il aurait pour fonction de prévenir et/ou de réagir à des tentatives

d'acquisition d'entreprises allemandes dans des secteurs jugés stratégiques par la Chine ou les pays du Golfe, deux zones géographiques nommément citées dans l'article. Des discussions seraient en cours à la fois (i) entre le BMWi et les représentants des fédérations industrielles, lesquelles accueilleraient ce projet avec une franche hostilité, et (ii) entre le BMWi et le Ministère fédéral des Finances. Le même jour Reuters a néanmoins publié un démenti de la porte-parole du BMWi, pour laquelle l'action du Ministère s'inscrit dans le cadre des discussions en cours au Cabinet sur un renforcement possible des processus de contrôle des investissements. De telles mesures peuvent actuellement être mises en place seulement si le seuil de prise de participation dépasse 25 %, pour les entreprises non-UE et dans des secteurs stratégiques. Ce seuil pourrait être abaissé à 15 %, mais le projet fait l'objet de vifs débats au sein du gouvernement allemand. Au-delà de la véracité ou non du projet de fonds public en question, l'article de la FAZ pose deux questions de fond sur les conséquences possibles de cette mesure de contrôle renforcée : (i) en cas de refus d'investissement étranger à l'issue d'une potentielle procédure renforcée, quelle structure financière pourrait-elle reprendre les parts concernées ? (ii) La possibilité d'adoption de stratégies de contournement du seuil par les investisseurs ciblés.

[Afrique : sommet « Compact for Africa » à Berlin pour inciter les investisseurs allemands à s'intéresser au continent africain](#)

Le 30 octobre s'est tenu à Berlin un sommet dédié à l'initiative « Compact for Africa ». Annoncée en 2017, elle vise à initier un changement de paradigme dans la politique de soutien économique de l'Allemagne au continent africain. Il s'agit d'inciter les investisseurs allemands à s'engager directement en Afrique, au-delà de l'aide au développement. Lors du G20, l'Allemagne s'était engagée à financer 300 M EUR d'investissements dans le cadre de cette initiative, conditionnés à l'établissement d'un agenda de réformes par les gouvernements africains. Le bilan de « Compact for Africa » apparaît pour le moment mitigé. D'un côté, une douzaine de pays participeraient déjà à l'initiative et le Ghana, la Tunisie et la Côte d'Ivoire auraient reçu près de 365 M EUR de soutien financier, principalement sous la forme de prêts bonifiés. D'un autre côté, les organisations d'entreprises estiment insuffisantes les garanties données par le gouvernement allemand au soutien à ces investissements. Elles sont par ailleurs peu enthousiastes à entamer des projets dans des pays qu'elles jugent peu stables, avec un fort risque de corruption et un déficit d'infrastructures. La Chancelière a tenté de rassurer les investisseurs, en annonçant, lors du sommet du 30 octobre, un fonds doté d'1 Md EUR. Piloté par la DEG, filiale de la KfW offrant des services de conseil et de financement, viserait à soutenir les PME européennes et allemandes investissant sur le continent africain. Cette initiative constitue une priorité pour A. Merkel, dans un contexte africain marqué par l'essor de la présence chinoise. Elle vise également, par le biais du développement économique, à réduire les flux migratoires en provenance du continent.

[Turquie : une inflation d'entretiens économiques bilatéraux avec toutefois peu d'effets face à la crise économique turque et à des relations politiques complexes entre les deux pays](#)

Les mois de septembre et d'octobre ont été marqués par plusieurs rencontres économiques de haut niveau entre les autorités turques et allemandes. Elles s'inscrivaient dans un contexte complexe de tension politique entre les deux pays depuis plus d'un an. Pour autant, la Turquie est un partenaire économique de premier plan pour l'Allemagne. 6 500 entreprises allemandes sont installées en Turquie, employant 120 000 personnes. Les IDE allemands en Turquie s'élèvent à 9,3 Mds USD sur la dernière décennie. Les exportations allemandes en Turquie ont atteint près de 14 Mds USD depuis le début de l'année 2018. Les importations en provenance de Turquie représentent 11 Mds USD depuis début 2018. Le gouvernement et les milieux d'affaires allemands sont donc inquiets par la dégradation de la situation économique turque, notamment dans un contexte de tensions géopolitiques et migratoires fortes. Lors de la visite d'Etat du Président Erdogan les 27 et 28 septembre à Berlin, celui-ci a appelé au renforcement des coopérations économiques. Les milieux d'affaires allemands ont, lors d'une rencontre avec le Président turc, demandé davantage de sécurité juridique et l'établissement d'une véritable indépendance de la banque centrale turque, conditions pour le renforcement de leur présence en Turquie. Par

ailleurs, le 25 octobre, les Ministres de l'Économie des deux pays ont signé un accord dans le cadre du JETCO (Joint Economic and Trade Committee), instance économique bilatérale créée en 2013 mais qui n'avait jamais siégé depuis. L'accord signé, de teneur générale, vise à renforcer les relations bilatérales dans les domaines de l'industrie, l'énergie et le tourisme.

Numérique/start-up/innovation

Moia, filiale de VW, sort de sa phase-test

Après une phase test avec 3500 utilisateurs et 35 minibus, la start-up Moia augmente ses capacités à Hanovre pour satisfaire 15.000 utilisateurs supplémentaires grâce à 150 véhicules. Le système de minibus partagés devrait également s'étendre à Hambourg début 2019 (500 véhicules en concession).

VW va investir 100 M€ dans les batteries à électrolyte solides

VW va investir 100 M€ dans l'entreprise étatsunienne QuantumScape, spécialisée dans le développement de batteries à électrolyte solides. Le groupe veut mettre en place une usine de production à taille réduite à l'horizon 2025 et envisage de la construire à Salzgitter (Basse-Saxe).

Flixbus met son deuxième bus électrique en service

Après la ligne Paris-Amiens, c'est cette fois la ligne Francfort-Mannheim-Heidelberg que la compagnie allemande de transport par autobus a décidé d'électrifier. Les deux constructeurs sont chinois : BYD en France, Yutong en Allemagne. Flixbus souhaite ainsi montrer aux constructeurs allemands que la demande existe dans cette catégorie.

L'institut Fraunhofer développe de nouvelles cellules photovoltaïques très performantes

L'institut Fraunhofer a développé, avec son partenaire industriel EVG, une nouvelle cellule solaire multi-jonction basée sur du silicium qui transforme un tiers de la lumière solaire en électricité. Cette cellule reste encore extrêmement chère en raison d'un nombre de couches important. C'est pourquoi l'institut souhaite maintenant travailler à la réduction des coûts de fabrication dans un nouveau centre de recherche.

Un projet de loi en réflexion sur un soutien fiscal à la R&D

Afin d'atteindre l'objectif de 3,5% du PIB consacré à la recherche d'ici 2025, le BMBF et le BWi se sont mis d'accord sur un soutien fiscal à la R&D qui viendrait compléter le soutien par projet, comme le prévoyait le contrat de coalition. Il s'appliquerait aux entreprises de moins de 3000 employés - pour éviter les effets d'aubaine - qui pourraient bénéficier d'une déduction allant jusqu'à 25% des coûts de personnel employé pour la R&D ou de 25% des coûts d'une commande, pour un montant maximal de 2M/an et de 15M/projet. Un projet de loi devait être soumis d'ici fin septembre pour une loi qui entrerait en vigueur en 2020 mais le montant exact n'est pas encore précisément défini (envisagé de l'ordre de 1 Mds€/an). L'IfO et le BDI souhaiteraient que la loi s'applique à toutes les entreprises et non uniquement aux PME. Ce projet viendrait compléter la Hightech-Stratégie 2025 qui prévoit aussi des mesures fiscales afin d'inciter le privé à investir.

Les milieux économiques allemands pas favorables à la taxe digitale

Alors que le contrat de coalition soutient une "taxation juste des entreprises du numérique", les milieux économiques allemands se sont prononcés à plusieurs reprises contre cette taxe, par l'intermédiaire de la fédération des entreprises de l'industrie, de la fédération du numérique, et d'autres fédérations et instituts de recherche en économie. La diabolisation des entreprises digitales ne serait pas efficace et il faudrait plutôt travailler sur les transferts de bénéfices au sein de l'UE et à l'international. Il est également craint que cela empire les relations avec les Etats-Unis, alors que les enjeux de barrières douanières sur le secteur automobile sont particulièrement hauts. Par ailleurs, les GAFAs vont être taxés aux Etats-Unis suite aux réformes fiscales. Enfin,

vouloir taxer les bénéficiaires là où ils sont produits et non où se trouve le siège social implique un changement de paradigme fiscal qui pourrait coûter très cher à une économie exportatrice comme l'Allemagne.

5G : retard dans l'attribution des fréquences qui met en souffrance l'ouverture à plus de concurrence

L'Allemagne s'est dotée, en juillet 2017, d'une stratégie nationale pour le déploiement de la 5G. Elle a pour objectif de faire de l'Allemagne un moteur de cette technologie et s'articule autour de trois axes : (i) une couverture réseau plus égale entre les territoires, (ii) des réseaux plus performants, (iii) une réduction des coûts pour les utilisateurs finaux. Elle prévoit dans un premier temps la mise à disposition par l'Agence fédérale des réseaux (BNA) des fréquences 2GHz et 3,6 GHz par le biais d'un système d'enchères. Les revenus générés par ces attributions, estimés entre 10 et 12 Md€, alimenteront un fonds pour le développement de l'infrastructure numérique destiné à l'installation de l'internet haut-débit en zone rurale. Initialement prévues pour 2018, celles-ci doivent désormais être lancées en mars ou en avril 2019. Les règles d'établissement des enchères devraient être connues le 26 novembre. La presse souligne néanmoins les difficultés à concrétiser cette politique. Elle pointe les risques de retard dans la réalisation de ce réseau. Ceux-ci sont dus principalement à des difficultés techniques et financières. La technologie 5G serait déployée à partir de tours de transmission, lesquelles permettent en moyenne de couvrir un rayon de seulement quelques centaines de mètres. Répondre au double impératif d'une couverture réseau (i) équitable sur le territoire et (ii) plus performante suppose donc un investissement estimé à environ 20 Mds EUR pour chacun des trois opérateurs historiques de téléphonie. La mise en place de ces enchères devrait également permettre l'émergence d'autres fournisseurs d'accès téléphonique, afin de réduire les coûts pour les consommateurs. Pour rappel, les opérateurs existants sont en nombre limités et pratiquent des tarifs plus élevés que ce qui est observé dans les pays voisins. Or, l'émergence de ces nouveaux acteurs pourrait être rendue difficile par les coûts d'entrée sur la technologie 5G et par le non-conditionnement possible de la participation aux enchères à la mise en place d'un roaming national limité dans le temps pour le nouvel opérateur. Une tension semble donc se dessiner entre les investissements nécessaires pour la mise en place d'un réseau 5G efficace, assurés par des opérateurs historiques à qui l'autorité de régulation des réseaux pourrait donc donner des gages, et l'objectif d'ouverture à plus de concurrence.

Transports et infrastructures

Automobile / transport routier

Présentation d'un concept pour la qualité de l'air pour contrer les interdictions de circuler

Fortement critiqué pour sa passivité face à la démultiplication des interdictions de circuler et l'absence de réflexion au niveau fédéral, le gouvernement allemand a présenté mardi 2 octobre son « Concept pour la qualité de l'air et la sauvegarde de la mobilité individuelle dans nos villes ». Le plan, particulièrement complexe, s'oriente autour de deux axes : (1) le rééquipement en système SCR (injection d'urée ou *ad blue*) des véhicules diesel communaux lourds (comme les camions poubelles) et des véhicules professionnels de livraison/d'artisanat dans toutes les villes dépassant les seuils annuels moyens d'oxydes d'azote autorisés au niveau européen, (2) le rééquipement (norme Euro 4 et 5) et l'échange de véhicules diesel (norme Euro 5 uniquement) pour les consommateurs impactés dans les 14 villes les plus polluées. L'offre repose sur de nombreuses conditions, il est difficile de savoir combien de véhicules sont concernés, la contribution des constructeurs au plan est moins significative que prévu et la popularité des primes d'échange auprès des consommateurs reste incertaine. Il fait déjà l'objet de vives critiques dans la presse.

Interdictions de circuler à Berlin et Mayence : le gouvernement agira pour modifier la loi

Le tribunal administratif de Berlin s'est exprimé début octobre en faveur d'une interdiction de circulation pour les véhicules diesel des normes Euro 0 à 5, soit ceux de plus de trois ou quatre ans, sur d'importants axes de la capitale allemande à compter du printemps prochain. Le tribunal administratif de Mayence vient d'en faire de même fin octobre. Soulignant qu'après Hambourg (février), Stuttgart (juillet) et Francfort (septembre), la capitale

allemande est la 4^{ème} ville du pays frappée par ce type d'interdiction, les quotidiens s'accordent à considérer que cette décision de justice contribue à augmenter la pression sur les responsables politiques. La presse ne semble pas à ce stade considérer le plan diesel comme étant en mesure d'empêcher la mise en place de ces interdictions. La chancelière Angela Merkel a annoncé considérer les interdictions de circuler dans les villes polluées à des niveaux inférieurs à 50 µg/m³ (limite UE : 40 µg/m³) comme disproportionnées et souhaiter en interdire l'usage dans ces cas précis (l'usage n'en serait alors plus autorisé que dans 14 villes). Le 7 novembre, la Chancellerie devrait présenter deux modifications législatives concernant (1) la loi fédérale sur la protection contre les émissions (*Bundesimmissionsschutzgesetz*) entrée en vigueur en 1974 et modifiée à plusieurs reprises pour se conformer au droit UE, (2) la loi sur la circulation routière de 1909 (qui concerne notamment le code de la route, le registre des permis, le registre des véhicules, etc.).

Allègements fiscaux pour l'utilisation privée des voitures de service électriques ou hybrides

Le gouvernement a décidé de baisser de 1% à 0,5% l'imposition mensuelle en pourcentage du prix brut catalogue sur les véhicules de service utilisés à titre privé, à condition que ceux-ci soient électriques ou hybride. En contrepartie, l'abattement de 7500€ destiné à compenser le prix élevé des batteries est retiré. Les fédérations et partis écologistes regrettent que ne soit pas plutôt appliqué un barème dégressif tenant compte du niveau d'émissions de CO₂.

Création mi-septembre de la société fédérale des autoroutes

Avec la création de la Société fédérale des autoroutes (*Infrastrukturgesellschaft Autobahn – IGA*), l'Etat fédéral est désormais compétent en matière de planification, de travaux, d'exploitation et d'entretien des autoroutes en Allemagne (13.000km de réseau - transfert progressif jusqu'en 2021). L'IGA est l'aboutissement d'une réforme engagée il y a plusieurs années afin notamment de garantir une meilleure coordination et mise en œuvre des projets autoroutiers et ayant nécessité la modification de la loi fondamentale allemande pour permettre le transfert de cette compétence au niveau fédéral. Andreas Scheuer, Ministre fédéral des transports et de l'infrastructure, n'hésite pas à parler de la principale réforme dans l'histoire de l'administration autoroutière. Des discussions ont été menées avec les syndicats et les administrations des Länders pour déterminer les modalités de transfert des employés vers le niveau fédéral (emplacement des sites, rémunération, etc.). L'IGA sera finalement basée à Berlin et comportera 10 succursales. Les Länders pourront désormais également choisir de déléguer toutes les tâches relatives aux routes nationales à l'IGA, une solution dont pourraient judicieusement profiter les villes-Etat telles que Hambourg et Brême.

Adoption prochaine de la 5^e loi de modification du péage poids-lourds

La commission transport du Bundestag vient de voter en faveur d'une 5^e loi de modification du péage poids-lourd. Alors que celui-ci a été élargi aux routes nationales au 1^{er} juillet 2018, il s'agit cette fois de l'augmenter et de l'échelonner en fonction du poids du véhicule, entre 3,5t et 18t. Les poids lourds électriques et GNV en sont exonérés. L'opposition critique notamment la non-prise en compte poids-lourds fonctionnant aux carburants synthétiques, la non-prise en compte de la norme Euro 6 comme, moins polluante, la non-prise en compte des bus de passagers longue distance et l'exonération de la tranche 3,5t-7,5t. La loi devrait être adoptée jeudi en plénière.

800 ponts allemands sont dans un état « insuffisant »

En Allemagne, l'état des ponts routiers et ferroviaires est inspecté selon un procédé simplifié tous les 3 ans et de manière approfondie tous les six ans. Après la catastrophe du pont de Gêne, l'Etat fédéral a indiqué qu'aucun pont allemand ne comportait un tel risque. Pour autant, l'état des ¼ des 39600 ponts allemands n'est actuellement jugé que « satisfaisant » ou « suffisant », 11% sont dans un état « insuffisant » et 2% « insuffisant ». A noter que cette dernière mention ne signifie pas que les ouvrages en question présentent un risque

d'écroulement. Toutefois de nombreux ouvrages n'ont pas été initialement conçus pour le transport de fret intensif qu'ils subissent aujourd'hui et nécessitent d'être rénovés.

Standard d'homologation WLTP : conséquences pour les constructeurs et les consommateurs

Après l'entrée en vigueur du nouveau standard d'homologation WLTP (successeur du NEDC) au 1^{er} septembre 2018, les constructeurs allemands accumulent un retard notable sur l'homologation de leurs véhicules catalogue. Ils doivent en parallèle faire ré-homologuer leurs modèles manipulés et les organismes chargés des tests, qui tournent à plein régime, n'ont pas les capacités pour faire passer les mener assez vite. Les constructeurs allemands rejettent la faute sur la Commission européenne qui aurait laissé un délai trop court. Certains constructeurs allemands se voient dans l'obligation de stocker de grandes quantités de véhicules produits mais non encore homologués selon la nouvelle norme WLTP. VW utilise donc par exemple différentes zones industrielles et lieux de production comme entrepôts temporaires, mais se voit également dans l'obligation de louer des terrains à des parcs des expositions : l'enceinte du nouvel aéroport de Berlin, BER, dont le chantier se prolonge depuis 2012, a ainsi servi à stocker temporairement 8000 véhicules. VW est clairement le constructeur le plus touché et attendait fin août 200.000 à 250.000 retards de livraison. Par ailleurs, la taxe allemande mensuelle sur les véhicules, qui prend en compte la cylindrée et les émissions de CO₂, va augmenter sous l'effet de ce nouveau standard, plus réaliste.

Normes CO₂ : l'industrie automobile allemande envisage une perte d'emploi massive

Alors que le Conseil de l'UE s'est rallié au compromis autrichien d'une diminution des rejets de CO₂ des flottes automobiles de 35% à l'horizon 2030 (par rapports aux standards qui seront appliqués en 2021), les constructeurs automobiles allemands et la fédération allemande de l'industrie automobile (*Verband der Automobilindustrie – VDA*) pointent du doigt les risques en matière d'emploi. Un tel objectif serait difficilement réalisable et forcerait l'imposition de nouvelles technologies à la chaîne de valeur moindre (comme l'électromobilité). VW estimait qu'avec un objectif de réduction de 40% (celui défendu par le Parlement européen), le groupe devrait d'ici 10 ans se passer d'un quart de ses employés, soit 100.000 postes.

Le gouvernement fédéral soutient le développement des poids-lourds électriques

Dans le cadre d'un programme de financement conjoint entre le Ministère fédéral de l'économie et de l'énergie (BMW_i) et du Ministère fédéral de l'environnement (BMU), plus de 250 M€ ont déjà été engagés dans la recherche et le test de poids lourds électriques. Une phase centrale du programme a débuté fin octobre avec l'expérimentation par 10 entreprises dont par exemple Dachser et Edeka, de poids lourds entièrement électriques destinés à parcourir des distances journalières de l'ordre de 150 à 300km.

Ferroviaire

Le PDG de la DB Richard Lutz annonce une situation financière à nouveau difficile

Le 9 septembre, le Handelsblatt a publié la lettre envoyée deux jours plus tôt par le président du directoire Richard Lutz et ses cinq collègues aux différentes directions de l'entreprise (entre 6000 et 7 000 personnes) au sujet de l'inquiétante situation générale de la Deutsche Bahn (DB). Il y a dépeint l'échec de l'entreprise tant dans la qualité de service (69,8% de ponctualité contre un objectif de 82% et mauvaise presse auprès des consommateurs) que dans sa gestion économique et financière (l'EBIT affiche -160 M€ sur juin-juillet 2018 par rapport aux estimations du plan stratégique et la dette approche les 20,4 Mds€, seuil maximal fixé par l'Etat fédéral). Richard Lutz a annoncé dans la foulée un nouveau système de contrôle des dépenses, sa volonté de redéfinir la culture d'entreprise (coopération entre les services) et la réalisation d'un audit externe par le cabinet McKinsey. 24 ans après la dernière réforme de la DB, cette lettre pose avant tout question sur la nécessité de réformer à nouveau l'entreprise publique au vue par exemple de la priorisation de ses activités (question de l'éventuelle revente des activités internationales DB Schenker et Arriva) ainsi que de la séparation financière entre gestion du réseau et exploitation.

Le premier train à hydrogène au monde mis en service près de Brême

Le premier train à hydrogène au monde a été mis en service le 16 septembre en Allemagne. Le Coradia iLint d'Alstom, construit à Salzgitter en Allemagne, reliera le port de Brême à Hambourg. Il est capable de parcourir 1000km avec une vitesse de pointe de 140km/h.

L'Etat fédéral finance un plan de 500 M€ pour le rail bas carbone

500 M€ provenant d'un fonds fédéral pour le climat ont été engagés par le Secrétaire d'Etat près le ministère fédéral des transports et de l'infrastructure Enak Ferlemann dans un programme d'amélioration de l'efficacité énergétique du rail. Le programme est ouvert à toutes les compagnies ferroviaires et vise à assurer une partie de la contribution du secteur des transports aux objectifs climatiques allemands (Plan climat 2050) et européens.

Aérien

Le transport aérien (passager + fret) continue d'augmenter en 2018

Entre janvier et juillet 2018, 136,77 millions de passagers sont passés par les aéroports allemands (décollages + atterrissages), soit 2,4% de plus que l'année précédente à la même période. Le trafic national est en baisse de 4,9% (suite de la faillite d'Air Berlin), le trafic européen gagne 5% et le trafic intercontinental gagne 1,9%. Le fret croît de 3,0% avec 2,863 millions de tonnes transportées.

Chaos estival dans les aéroports allemands : la Lufthansa aux opérateurs aéroportuaires

Les médias s'accordent à considérer l'été 2018 comme celui de tous les records en matière de retards et d'annulation de vols. Sur la période juin-septembre, 17.253 (contre 10.475 en 2017) vols ont été annulés ou retardés de plus de 3h. Les causes sont diverses : croissance continue du trafic aérien, manque de personnel au sol, aéroports sous-dimensionnés par exemple. Selon le Handelsblatt, le PDG de la Lufthansa Carsten Spohr aurait exigé lors d'une réunion de la commission de coordination avec l'opérateur aéroportuaire de l'aéroport de Francfort, 1^{er} aéroport du pays, d'abaisser les décollages par heure de 104 à 102, afin d'assurer un meilleur enchaînement. Ceci représente une perte de profit pour l'opérateur en question (Fraport), qui n'a pour l'instant pas accédé à cette requête. La branche est à la recherche d'une solution afin de permettre une réorganisation avant l'été prochain.

Maritime

Salon mondial de l'économie maritime (SMM) : les technologies « vertes » à l'honneur

Le salon mondial de l'économie maritime s'est tenu à Hambourg début septembre et a permis de mettre en avant les technologies de propulsion propres développées outre Rhin. Dans le contexte du plan climat adopté par l'Organisation Maritime Internationale, qui prévoit de diviser par deux les émissions du secteur d'ici à 2050, les entreprises allemandes, comme par exemple MMG, développent des propulseurs aux émissions de CO₂ drastiquement réduites.

Les travaux d'approfondissement de l'Elbe aux abords du port de Hambourg vont commencer

Prévus depuis 17 ans, les travaux d'approfondissement de l'Elbe devant permettre aux porte-containers dotés d'une quille jusqu'à 13,5 mètres d'accéder au port de Hambourg vont commencer en mars 2019 (fin prévue mi-2021). Le Senat de Hambourg a finalement validé le projet et un permis de construire va être délivré. Seront également aménagés : (1) des alluvions à l'embouchure du fleuve de Cuxhaven afin de réguler la puissance des marées (2) une zone de rencontre de 7 km à la hauteur de Wedel permettant le croisement de quatre porte-containers géants (3) certains bras morts de l'Elbe à des fins de compensation environnementale. Des associations de protection de l'environnement ont prévu un nouveau recours devant le tribunal fédéral de Leipzig, qui ne devrait en tout cas pas empêcher les travaux de commencer.

Environnement

La forêt de Hambach, symbole politique de la lutte contre le charbon

Le pays est tiraillé entre ses objectifs climatiques et son attachement au charbon. Symbole de ce trouble : le déboisement de la forêt de Hambach au profit d'une mine de charbon. D'importantes et violentes manifestations opposent depuis septembre les forces de l'ordre aux opposants « zadistes » suite aux travaux de défrichement engagés par l'énergéticien RWE sur le site de la forêt de Hambach, dernière forêt primaire d'Europe destinée à l'exploitation des mines de lignite en Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

Alors que les environnementalistes réclamaient un moratoire durant toute la durée de travaux de la Commission nationale sur la sortie du charbon (cf. ci-avant), option rejetée fermement par l'industrie soutenue par le ministre de l'Economie de l'Energie du Land, et qu'un journaliste est décédé accidentellement mi-septembre sur le site de la forêt, la justice allemande a interdit, le 5 octobre, à l'énergéticien RWE de déboiser la forêt, tant que le recours sur le fond du projet, déposé par l'ONG BUND, n'aura pas été jugé. Une décision attendue d'ici 2020 qui n'est pas sans impact financier pour RWE (estimé à plus de 100 millions d'euros dès 2019) ni sur l'emploi (4 600 salariés sur le site).

D'importantes manifestations ont eu lieu le week-end du 27 au 28 octobre dans les bassins miniers de Rhénanie en faveur de la sortie du charbon. Près de 2 500 activistes ont bloqué pendant plusieurs heures la voie ferrée qui approvisionne en charbon les centrales électriques. L'autoroute A4 a également dû être fermée temporairement.

Logement

Présentation du plan fédéral sur le logement

Dans un contexte de pénurie de logements, de hausse drastique des loyers dans les grandes agglomérations allemandes, le contrat de coalition de juillet 2018 mentionnait déjà une « offensive pour le logement » visant à en construire 1,5 millions à l'horizon 2021. Le sommet a permis au gouvernement de présenter un paquet intégré de mesures à différents stades d'avancement, parfois même déjà en vigueur. Il reprend notamment deux mesures fortement médiatisées : l'allocation familiale de construction (*Baukindergeld*), entrée en vigueur en septembre, et la réforme de l'encadrement des loyers (*Mietpreisbremse*). Le sommet a été l'occasion d'inscrire ces deux mesures dans un ensemble plus large d'initiatives à vocation sociale, comme l'augmentation des dotations aux Länder pour la construction de logements sociaux (5 Mds€ d'ici 2021) et l'augmentation de l'allocation logement. Des mesures de soutien au marché de l'immobilier tels que des incitatifs fiscaux à l'investissement ou une réflexion sur la mise à disposition de terrains constructibles ont également été présentées. Ces mesures, plutôt bien accueillies par la CDU, font toutefois l'objet de critiques à gauche, où elles sont dénoncées comme profitant aux familles aisées, aux investisseurs et aux promoteurs.

Les ministères de l'Economie (BMWi) et de l'Environnement (BMU) préparent un projet de loi sur la performance énergétique des bâtiments

Le ministère fédéral de l'Energie (BMWi) et le ministère fédéral de l'Environnement (BMU) sont en train de finaliser un nouveau projet de loi sur la performance énergétique des bâtiments (*Gebäudeenergiegesetz*) pour une entrée en vigueur espérée au 1^{er} janvier 2019, suite à l'échec du projet de loi de 2017. Le nouveau projet de loi cible deux objectifs principaux : la baisse de l'utilisation d'énergies fossiles et la baisse des pertes énergétiques et contient une clause de réserve sur l'économie de CO₂ afin de favoriser l'efficacité énergétique. Cette clause fait aujourd'hui débat. Certaines organisations craignent que l'aspect moins contraignant d'une clause de réserve permette à des entreprises de masquer l'absence d'effort sur l'efficacité énergétique par une augmentation de la part des énergies renouvelables.