

Table des matières

CLIMAT	3
UNE BAISSÉ CONFIRMÉE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN 2018	3
PUBLICATION DE LA SYNTHÈSE DE LA CONFÉRENCE DU 9 NOVEMBRE CO-ORGANISÉE PAR LE SERVICE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL DE L'AMBASSADE DE FRANCE EN ALLEMAGNE SUR LA TARIFICATION DU CARBONE : UNE OPPORTUNITÉ OU UN RISQUE POUR NOS ÉCONOMIES ?	3
PUBLICATION D'UN RAPPORT SUR LES CONSÉQUENCES DES CATASTROPHES NATURELLES EN 2018	3
PUBLICATION D'UNE ÉTUDE SUR L'IMPACT DU CHANGEMENT CLIMATIQUE : RISQUES OU OPPORTUNITÉ POUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE L'ALLEMAGNE ?	3
UN PROJET DE LOI SUR LA PROTECTION DU CLIMAT SUR LES « RAILS »	3
LE VOLET DÉVELOPPEMENT DURABLE, CLIMAT ET ENVIRONNEMENT DANS LE TRAITE D'AIX-LA-CHAPPELLE	4
MERKEL SE PRÉOCCUPE DU CLIMAT À DAVOS	4
ANNEGRET KRAMP-KARRENBÄUER DÉNONCE TOUTE FORME DE « JACOBINISME ÉCOLOGIQUE »	4
ENERGIE	4
LA SORTIE DÉFINITIVE DU CHARBON D'ICI 2038	4
INDUSTRIE/ENTREPRISES	5
ENTREPRISES	5
VW DÉVELOPPE UN MODÈLE DE BORNE DE RECHARGE ET DEVIENT FOURNISSEUR D'ÉLECTRICITÉ	5
VW POURSUIT L'EX-MANAGER DU GROUPE OLIVER SCHMIDT EN JUSTICE	5
CELLULES DE BATTERIES : L'ALLEMAGNE DOIT RAPIDEMENT INVESTIR POUR S'IMPOSER DANS LE DOMAINE	5
LES RÉSULTATS 2018 DE THYSSEN-KRUPP NE SÉRAIENT PAS SUFFISAMMENT PROMETTEURS POUR MENER À BIEN LA SCISSION DU GROUPE	5
PUBLICATIONS DES RÉSULTATS 2018 DU GROUPE SIEMENS	5
COMMERCE/INTERNATIONAL	6
LE BDI PUBLIE UN DOCUMENT STRATÉGIQUE SUR LA CHINE, DONT LA FERMETÉ MARQUE UN TOURNANT	6
POSITION DU PATRONAT ALLEMAND SUR LES FUTURES NÉGOCIATIONS COMMERCIALES ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET LES ÉTATS-UNIS, ALORS QUE LA COMMISSION NÉGOCIE DES MANDATS AUPRÈS DES ÉTATS MEMBRES	6
TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES	6
ROUTIER	6
LA PLATEFORME AVENIR DE LA MOBILITÉ AU CENTRE D'UN CONFLIT POLITIQUE ENTRE MINISTÈRES	6
LA SOCIÉTÉ DE PEAGES TOLL COLLECT RESTERA PUBLIQUE	7
UNE TRIBUNE RELANCE LES DÉBATS AUTOUR DES LIMITES D'ÉMISSION DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES	7
IG METALL S'INQUIÈTE D'UNE POSSIBLE PERTE D'EMPLOIS LIÉE À L'E-MOBILITÉ	7

VOLKSWAGEN CONCEDE L'EXTENSION DES PRIMES D'ECHANGE A L'ECHELLE NATIONALE	7
FERROVIAIRE	7
LA DEUTSCHE BAHN TRAVAILLE A UN PLAN DE REORGANISATION DE L'ENTREPRISE AVEC LE GOUVERNEMENT	7
LA COMMISSION EUROPEENNE REJETTE LA FUSION ALSTOM-SIEMENS	8
AERIEN	8
GREVE DES AGENTS DE SECURITE DES AEROPORTS ET PERTURBATION DU TRAFIC	8
TELECOMMUNICATIONS	8
UNITED INTERNET SOUHAITE PARTICIPER A LA MISE AUX ENCHERES DES FREQUENCES 5G	8
 ENVIRONNEMENT	 8
 L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA NOUVELLE LOI ALLEMANDE SUR LES EMBALLAGES AU 1 ^{ER} JANVIER 2019	 8
 NUMERIQUE / START-UPS / INNOVATION	 9
 LEVEE DE FONDS RECORD POUR LA START-UP FINTECH ALLEMANDE N26	 9
CREATION D'UN PREMIER FONDS ALLEMAND DEDIE A LA CYBERSECURITE PAR LA SOCIETE ECAPITAL	9
BOSCH COMPTE INVESTIR MASSIVEMENT DANS L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE	9
 LOGEMENT	 9
 LES LOGEMENTS NEUFS NE SONT PAS ABORDABLES POUR LA MOYENNE DES MENAGES	 9

Climat

Une baisse confirmée des émissions de gaz à effet de serre en 2018

Les émissions de gaz à effet de serre en Allemagne ont diminué fortement en 2018 (-50 millions de tonnes, soit une baisse de 5,7%), après une période de stagnation en 2017. Elles sont inférieures de 31,7% à celles de 1990. L'objectif d'une baisse de 40% d'ici 2020 ne pourra toutefois pas être atteint. Selon l'ONG Agora Energiewende, il est peu probable que la baisse enregistrée l'an dernier perdure. Certes, la production d'électricité à partir du charbon est tombée au plus bas niveau depuis le début des mesures d'observations en 1950. Cela s'explique d'abord par la réforme du système européen d'échange de quotas d'émission et l'évolution du prix du CO₂ (de 5 euros en 2017 à 15 euros en 2018 en moyenne annuelle), qui rend la production d'électricité au charbon moins rentable et réduit ainsi les émissions du secteur de l'énergie de 10 millions de tonnes de CO₂. La majeure partie de la diminution des émissions, en revanche, est imputable à la douceur exceptionnelle du climat et à la baisse corrélative de la demande en chauffage. En outre, une légère baisse de la production dans certaines industries à forte intensité énergétique, ainsi que des prix de l'essence et du diesel ponctuellement plus élevés ont également joué un rôle.

Publication de la synthèse de la conférence du 9 novembre co-organisée par le Service économique régional de l'Ambassade de France en Allemagne sur la tarification du carbone : une opportunité ou un risque pour nos économies ?

Le document de synthèse de la conférence co-organisée par le Service économique régional de l'Ambassade de France en Allemagne sur la tarification du carbone est désormais en [ligne](#). Par un dialogue autour de tables-rondes, auxquelles ont participé les ministères français et allemands, des économistes, scientifiques, énergéticiens et syndicats professionnels, cet événement a permis un échange franco-allemand de qualité sur une problématique d'actualité, en clarifiant les réflexions engagées par les différentes parties prenantes.

Publication d'un rapport sur les conséquences des catastrophes naturelles en 2018

Le géant allemand de la réassurance Munich Re a annoncé, en 2018, des coûts de 160 milliards de dollars de dommages engendrés par 850 catastrophes naturelles recensées dans le monde, alors que le nombre de morts a diminué (10 400). La facture en 2018, loin des 350 milliards de 2017 liés à une saison exceptionnellement chargée en ouragans, dépasse toutefois la moyenne des 30 dernières années, soit 140 milliards de dollars, tandis que « la moitié des dommages étaient assurés », occasionnant des pertes « nettement supérieures à la moyenne de long terme ». En Europe, les deux principales catastrophes naturelles sont la tempête Frédérique en janvier (11 morts en Allemagne ; 2,5 milliards d'euros de dégâts, dont 900 millions en Allemagne) et la sécheresse continentale (3,4 milliards d'euros). L'Allemagne, avec une facture estimée par le syndicat allemand des assureurs à 2,2 milliards d'euros, apparaît relativement épargnée, même si 2018 est l'une des quatre années de tempête les plus fortes des 20 dernières années.

Publication d'une étude sur l'impact du changement climatique : risques ou opportunité pour le commerce extérieur de l'Allemagne ?

Le rapport, publié en décembre par l'office fédéral de l'environnement, analyse les conséquences possibles du changement climatique à l'étranger sur l'activité économique allemande. 6% des importations allemandes (55 Mrd€) et 4% des exportations (50 Mrd€) sont réparties dans douze pays ou régions considérées comme très vulnérables au changement climatique (en particulier, le Brésil, l'Inde, l'Afrique du Sud, le Vietnam et la Thaïlande). Pour ce qui concerne les importations, les auteurs identifient les principaux risques liés aux tempêtes, inondations et fortes chaleurs. S'agissant des exportations, le tableau est contrasté: si les pays dépensent plus pour faire face aux dommages, le pouvoir d'achat et, partant, la demande de produits d'exportation allemands chuteraient. Toutefois, la demande mondiale croissante de biens, de produits de haute technologie et de services pour s'adapter au changement climatique offre une réelle opportunité pour l'économie allemande à la pointe de l'innovation et promouvoir le made in Germany.

Un projet de loi sur la protection du climat sur les « rails »

Le ministère fédéral de l'environnement travaille à la « première partie » du projet de loi-cadre sur la protection du climat. Ce premier volet est « indépendant des résultats des trois commissions nationales mises en place en 2018 » sur la sortie du charbon, sur les transports et sur le bâtiment, a déclaré un porte-parole du ministère. La deuxième partie du projet de loi-cadre qui doit définir des objectifs sectoriels contraignants en matière climatique est conditionnée par les

propositions des ministères compétents qui attendent les résultats des travaux des commissions dite charbon (dévoilés le 26 janvier), transports (en mars) et bâtiments (dont la constitution doit être formellement entérinée sous peu).

Le volet développement durable, climat et environnement dans le Traité d'Aix-la-Chapelle

L'ONG Germanwatch se félicite de la création d'un chapitre sur le développement durable, le climat et l'environnement dans le traité d'Aix-la-Chapelle signé le 22 janvier. L'objectif explicitement énoncé, à savoir la mise en œuvre de l'Accord de Paris et l'Agenda 2030, peut devenir un élément central de la coopération franco-allemande. Elle regrette que le traité manque d'engagements concrets et souligne des formulations trop vagues, malgré de bonnes intentions. Si elles peuvent prêter à interprétation, cela donne aussi une place à un dialogue avec les acteurs économiques et de la société civile, notamment via la création de nouvelles instances (conseil franco-allemand d'experts économiques indépendants, forum pour l'avenir franco-allemand chargé de travailler sur les processus de transformation sociétale).

Merkel se préoccupe du climat à Davos

La chancelière Angela Merkel (CDU) a appelé les pays industrialisés à assumer leurs responsabilités sur le climat lors de la réunion annuelle du Forum économique mondial de Davos : « Je suis profondément convaincue que le changement climatique a un impact énorme sur nous, dans le monde entier. (...) Les pays industrialisés ont la capacité et la responsabilité de développer des technologies dont d'autres pourraient bénéficier. » En Allemagne, compte tenu des sorties de charbon prévues dans les prochaines décennies, le gaz naturel jouera un rôle plus important, a-t-elle indiqué, en citant la Russie comme source d'approvisionnement, mais aussi les États-Unis pour le GNL. « Si nous sortons du charbon et de l'énergie nucléaire, nous devons dire honnêtement que nous aurons besoin de plus de gaz naturel. »

Annegret Kramp-Karrenbauer dénonce toute forme de « jacobinisme écologique »

La nouvelle présidente de la CDU, Annegret Kramp-Karrenbauer, a appelé à une politique climatique proportionnée avant sa venue à Davos : « Les gens ne veulent pas être mis sous tutelle ou rééduqués », a-t-elle déclaré hier lors d'un entretien accordé au journal économique Handelsblatt. Le débat sur les réglementations et les interdictions présente parfois des « caractéristiques absurdes » et est parfois mené de manière inconciliable. Elle critique ainsi « d'une part, une sorte de jacobinisme écologique, qui veut imposer une éthique de bien vivre sans tenir compte des dommages ou pertes et, d'autre part, les tenants d'une poursuite acharnée du profit économique qui fait fi des conséquences écologiques ». Son parti doit faire des suggestions « sur la manière dont nous voulons mettre en œuvre les objectifs climatiques sans désindustrialiser l'Allemagne. »

Energie

La sortie définitive du charbon d'ici 2038

Le 26 janvier, la Commission nationale pour « la croissance, le changement structurel et l'emploi » a proposé une sortie progressive de l'Allemagne du charbon d'ici 2038, compromis présenté comme historique. Dans son rapport final, elle recommande de vastes mesures visant à accompagner les reconversions sociales et économiques des grandes régions concernées (chiffrées à 40Mrds € sur 20 ans). La sortie du charbon risque d'être coûteuse, avec un total estimé de 80 Mrds € : en plus des aides structurelles attendues par les Länder s'ajouteront les indemnités aux énergéticiens ainsi que des mesures en direction des ménages et des industries électro-intensives.

Le 31 janvier, le gouvernement fédéral a indiqué vouloir suivre les recommandations et engager rapidement le processus de pilotage, avec notamment la présentation d'un projet de loi sur le changement structurel dès mai 2019 et l'inscription dans la loi des recommandations proposées avec des objectifs contraignants pour tous les secteurs (en cohérence avec la loi sur la protection du climat prévue en 2019). La mise en œuvre et le périmètre de l'accord dépendront des négociations à venir avec les exploitants de centrales électriques et du feu vert de Bruxelles. Des points d'étapes et mécanismes de révision sont proposés, avec une possibilité d'avancer la dernière fermeture de centrale à 2035. Après avoir signé en 2011 l'arrêt définitif du nucléaire d'ici 2022 et misé sur le développement massif des énergies renouvelables, l'accord trouvé pourrait permettre à l'Allemagne d'atteindre ses objectifs climatiques pour 2030, tout en veillant à préserver sa compétitivité et à garantir sa sécurité d'approvisionnement.

Industrie/entreprises

Entreprises

VW développe un modèle de borne de recharge et devient fournisseur d'électricité

VW a annoncé vouloir favoriser l'extension du réseau allemand de bornes de recharges en lançant un nouveau projet au premier semestre 2019, d'abord dans son fief de Wolfsburg puis dans d'autres villes. La borne en question, d'une capacité de 360 kWh, sera en mesure d'effectuer des recharges rapides (17 minutes en moyenne) et de charger jusqu'à 15 véhicules à la fois. Elle sera mobile et équipée d'une batterie (reconditionnée à la suite d'un usage dans un véhicule électrique) lui permettant d'être rechargée à différents endroits, en fonction de la production. Sa position pourra ensuite être recherchée par application mobile. L'entreprise a par ailleurs annoncé devenir fournisseur d'électricité dès 2019. VW s'engage ainsi dans la fourniture de solutions clefs en main véhicule + borne domestique + contrat d'approvisionnement, pour lequel la marque doit avant tout trouver les partenaires adéquats dans le domaine.

VW poursuit l'ex-manager du groupe Oliver Schmidt en justice

VW a déposé une action en dommage-intérêts auprès du tribunal du travail de Braunschweig (Basse-Saxe) contre l'ex-manager du groupe Oliver Schmidt. Il s'agit de la première plainte du groupe dirigée contre l'un de ses anciens dirigeants. M. Schmidt a été condamné à sept ans de prison et 400.000 dollars d'amendes aux Etats-Unis. VW réclame le remboursement d'au moins 1 des 4 M€ investis par la marque dans la défense du manager au début du scandale sur le diesel.

Cellules de batteries : l'Allemagne doit rapidement investir pour s'imposer dans le domaine

L'institut allemand de recherche appliquée spécialisé en recherche systémique et innovation du réseau Fraunhofer a publié son étude de monitoring bisannuelle sur les batteries : « Energiespeicher-Monitoring 2018 ». Celle-ci compare le développement du marché en Allemagne, au Japon, en Corée du Sud, en Chine, aux USA et en France au moyen de 30 indicateurs. L'étude souligne que l'Allemagne doit investir rapidement dans la R&D et le capital humain, si le pays a pour ambition de s'imposer à long-terme dans ce marché. Elle estime que les européens ont jusqu'à 2025 pour créer un marché compétitif, date à partir de laquelle celui-ci ne devrait plus constituer une niche.

Les résultats 2018 de Thyssen-Krupp ne seraient pas suffisamment prometteurs pour mener à bien la scission du groupe

Si les résultats de Thyssen-Krupp pour l'année 2018 ont été positifs avec des bénéfices de 60 M€, ils ne semblent pas suffisants, aux yeux des analystes, pour financer les 800 M€ nécessaires afin de réaliser la scission du groupe en deux entreprises distinctes annoncée par le nouveau PDG Guido Kerkhoff. Les flux de trésorerie (*Free Cash Flows*) restent en effet négatifs (-134 M€) même s'ils sont meilleurs que ceux de l'année précédente (-789 M€), et les risques d'une baisse de la conjoncture pèsent fortement sur l'entreprise. L'entreprise bénéficie toutefois d'environ 3 Md€ de liquidités, 6 Md€ si on prend en compte les lignes de crédit. Alors que la valeur de l'action a baissé de 22€ à 15,45€ suite à l'annonce de la scission, l'enjeu pour Guido Kerkhoff sera donc d'augmenter la rentabilité tout en menant à bien la restructuration. Plus particulièrement, le segment de la construction d'équipements et de la construction navale est en difficulté avec une marge opérationnelle négative, due avant tout à des pertes considérables dans la construction navale, notamment sur un contrat de sous-marins avec la Turquie. Il est cependant prévu que les deux branches soient séparées lors de la scission et Thyssen-Krupp Marine Systems devrait passer sous la responsabilité directe du directoire. Les détails de la scission devraient être publiés en mai pour une scission effective en octobre.

Publications des résultats 2018 du groupe Siemens

Si le groupe Siemens se porte bien, les résultats ne sont pas à la hauteur de ce à quoi on aurait pu s'attendre, selon le *Handelsblatt*. Le CA de l'entreprise a augmenté mais dans des proportions comparables à celles des autres entreprises du secteur tandis que les bénéfices (6,1 Md€) n'ont pas augmenté. La branche « Power and Gas » se porte très mal (baisse des résultats de -76%), souffrant de la mauvaise conjoncture économique de ce secteur. Enfin, le rendement du capital baisse avec un ROCE passant de 13,3% à 12,7% en dépit des engagements faits par l'entreprise. Toutefois, le groupe reste parmi les groupes du DAX ayant le plus de flux de trésorerie (*Free Cash Flows*, +22%, 5,8 Md€) ce qui lui permet une augmentation des dividendes. Son carnet de commandes reste bien fourni et la majorité de ses divisions voient leur rentabilité augmenter. Par ailleurs, les résultats de Siemens Healthineers, première branche à faire son entrée en bourse, dans le cadre de la restructuration « Visions 2020+ », sont plutôt positifs (+4% de CA ; 13,4 Md€).

Commerce/international

Le BDI publie un document stratégique sur la Chine, dont la fermeté marque un tournant

Le 9 janvier 2019, la Fédération des Industries allemandes (BDI) a publié un document de politique générale sur la Chine. Il y constate l'émergence d'un contre modèle aux économies libérales, qualifié de « concurrence systémique ». Pour y faire face, il propose un approfondissement de la construction européenne autour de quatre axes : (i) accroître la compétitivité des entreprises européenne par l'adoption d'une politique industrielle de long terme, (ii) approfondir la coordination des Etats membres avec l'établissement d'un axe de coopération privilégié entre la France, l'Allemagne et l'Italie sur les problématiques liées à la Chine, (iii) réformer et garantir une application uniforme des règles de concurrence dans l'Union, notamment par la création d'instruments destinés à identifier et à corriger d'éventuelles distorsions de marchés, (iv) adapter les institutions multilatérales et la politique étrangère de l'Union européenne à l'émergence de la Chine, passant par la réforme de l'Organisation mondiale du commerce, la participation sous certaines conditions aux initiatives chinoises comme l'Initiative des Routes de la soie. Ce document intervient dans un contexte de méfiance renforcée face aux agissements de la Chine dans le domaine économique en Allemagne. Le BDI se distingue néanmoins par son souhait d'identifier une troisième voie, entre coopération et fermeté. Cette fermeté continue d'être débattue au sein du patronat allemand. La Fédération des Chambre de commerce et d'industrie allemande (DIHK) a ainsi publié, en décembre 2018 un papier de position où elle préconise un accroissement de la coopération et un renforcement des partenariats.

Position du patronat allemand sur les futures négociations commerciales entre l'Union européenne et les Etats-Unis, alors que la Commission négocie des mandats auprès des Etats membres

Le BDI a publié un document de position sur les relations commerciales transatlantiques. Non traduit en anglais, il semble d'abord destiné aux administrations et aux interlocuteurs allemands. Il reprend les principales lignes rouges et demandes de l'industrie allemande en vue du mandat actuellement négocié par la Commission pour un accord sur les produits industriels. Parmi les points importants, l'absence de référence à l'agriculture, simplement citée comme élément de contexte, le souhait d'un accord qui couvrirait environ 90 % des biens industriels échangés entre les deux zones, qui inclurait l'automobile, l'acier et l'aluminium. Le BDI rappelle son opposition à considérer que les importations allemandes dans ces trois derniers secteurs constituent une menace pour la sécurité nationale des Etats-Unis. Le BDI soutient le projet d'un accord sur la coopération réglementaire visant à simplifier la reconnaissance des produits dans plusieurs domaines, notamment concernant les dispositifs médicaux. Enfin, le BDI réaffirme son appui aux propositions de réforme de l'Organisation mondiale du commerce. Surtout, il fait du sujet des marchés publics un élément majeur des futures négociations. Selon la presse allemande, la Commission pourrait être amenée à utiliser l'exclusion des produits agricoles comme moyen de pression pour obtenir des avancées dans l'ouverture des marchés publics américains.

Transports et infrastructures

Routier

La plateforme avenir de la mobilité au centre d'un conflit politique entre ministères

Le premier groupe de travail « objectifs climatiques » de la plateforme avenir de la mobilité, dont les conclusions initialement attendues pour janvier sont désormais prévues pour mars, fait l'objet d'une polémique en Allemagne. Sensées alimenter la future loi pour la protection du climat prévue pour 2019 en objectifs juridiquement contraignants dans le secteur des transports, les recommandations du premier groupe ont fait l'objet d'une fuite dans les médias, qui ont notamment fait état des trois propositions suivantes : (1) alignement progressif du diesel sur le prix de l'essence, (2) introduction d'une limite de vitesse à 130 km/h sur les autoroutes et (3) introduction d'une taxe à l'achat sur les voitures consommatrices en carburant. Le ministre fédéral des transports et de l'infrastructure numérique, Andreas Scheuer (CSU), a réagi avec véhémence à ces propositions, qu'il estime « impossibles à assumer, tant d'un point de vue social qu'économique ». Ce déroulement fragilise la grande coalition alors que la ministre fédérale de l'environnement Svenja Schulze (SPD) et Andreas Scheuer s'affrontent depuis plusieurs mois sur les mesures environnementales applicables aux transports.

La société de péages Toll collect restera publique

La société de péage Toll collect (dont les actionnaires étaient jusqu'en septembre 2018 Daimler, Deutsche Telekom et l'entreprise française Cofiroute), a été mandatée en 2003 pour mettre en place les péages poids-lourds sur le territoire allemand. Alors que le péage avait été mis en place avec deux ans de retard et qu'une action en dommages et intérêts avait été engagée par l'Etat fédéral, la menace d'une sanction avait mis le consortium dans une situation délicate, aucun ancien actionnaire ni nouveau candidat ne souhaitant s'engager dans la société alors que le précédent contrat avec l'Etat arrivait à échéance fin août 2018. Afin d'assurer la transition, l'Etat avait décidé de reprendre temporairement toutes les parts à la société, entre le 1^{er} septembre 2018 et, a priori, le 1^{er} mars 2019. A la suite d'une étude de rentabilité, le ministère des transports et de l'infrastructure numérique en est arrivé à la conclusion qu'une exploitation par l'Etat s'avérerait plus économique maintenant que le système était en état de marche et très efficace. Pour rappel, le péage poids-lourds a rapporté 4,7 Mds€ à l'Etat en 2017 et devrait en rapporter 7,2 dès 2018.

Une tribune relance les débats autour des limites d'émission de polluants atmosphériques

Une tribune publiée le 23 janvier, signée par plus d'une centaine de pneumologues allemands, a relancé les débats autour des limites d'émissions de particules fines et des nouvelles limites qui pourraient être imposées pour les véhicules diesel. Les arguments remettent en cause la scientificité des études de risques sur la santé. Cette tribune cristallise les positions entre les défenseurs de ces études qui justifient les valeurs limites d'émission imposées (notamment la Commissaire européenne pour l'Environnement Karmenu VELLA ; la ministre fédérale de l'Environnement Svenja SCHULZE ; le SPD ; des associations de pneumologie ou encore des ONG) et ceux qui militent pour une réévaluation des seuils limites d'émission (Andreas SCHEUER, ministre fédéral des transports ; l'Association de l'industrie automobile ; plusieurs politiques de la CDU notamment de Basse-Saxe ou du Bade Wurtemberg). Ce débat illustre la vive tension au sein de la coalition dans un contexte sensible d'interdictions de circuler imposées à plusieurs villes d'Allemagne pour les véhicules diesel.

IG Metall s'inquiète d'une possible perte d'emplois liée à l'e-mobilité

L'électrification de 50 % des véhicules nouvellement immatriculés d'ici 2030 entraînerait la perte de 150 000 emplois selon Jörg Hofmann, directeur du puissant syndicat allemand car les besoins en système de transmission et en moteurs à combustion diminueront de manière significative. Seuls 40 000 emplois seraient créés par l'e-mobilité. Il a souligné que la stratégie de passage à l'e-mobilité nécessite des investissements urgents et ambitieux notamment en termes de batteries et de systèmes de recharge sans quoi la transition serait un échec alors que les emplois eux seront perdus. IG Metall rejette l'idée d'augmenter le prix du carburant pour accélérer la transition écologique surtout dans le contexte social actuel. Un phénomène analogue à celui des gilets jaunes en France pourrait apparaître en Allemagne selon lui.

Volkswagen concède l'extension des primes d'échange à l'échelle nationale

Après quelques tensions sur les conditions de versement des primes accordées aux automobilistes, le PDG de VW, Herbert Diess, et le Ministre fédéral des Transports, Andreas Scheuer (CSU), sont parvenus à un accord. VW étend donc son programme de prime d'échange pour les automobilistes lésés par le scandale des gaz d'échappement à toute l'Allemagne et non plus qu'aux 15 villes les plus polluées comme prévu initialement. Une subvention leur sera accordée à l'achat d'une voiture neuve ou d'occasion moins polluante-dans le cadre d'un système de reprise et qui s'ajoute à l'éco-prime prévue par l'Etat. Volkswagen accorde, ainsi, des réductions allant jusqu'à 15 000 euros sur une Passat. A noter que le Bade-Wurtemberg, la Bavière et la Rhénanie-Palatinat poursuivent le groupe VW dans l'affaire sur le diesel. La Bavière exige l'indemnisation d'environ 1 000 véhicules VW de sa flotte affectés par le scandale. Pour rappel, le Land de Basse-Saxe détient 20 % des parts de l'entreprise.

Ferroviaire

La Deutsche Bahn travaille à un plan de réorganisation de l'entreprise avec le gouvernement

Après les annonces du PDG de la DB Richard Lutz sur la situation financière délicate du groupe, le secrétaire d'Etat Enak Ferlemann a demandé une réorganisation du groupe, dont les différentes filiales prendraient parfois des décisions contradictoires. Il s'est dit dans l'attente d'une première proposition de réorganisation de la part du Conseil d'administration du groupe d'ici mars 2019. Parmi les réformes envisagées, les médias mentionnent notamment une fusion des filiales trafic régional (DB Regio) et longue distance (DB Fernverkehr) ainsi que la possible inclusion des PDG de ces deux filiales et de DB Cargo dans le conseil d'administration du groupe.

A la suite de deux réunions avec le ministre Andreas Scheuer en janvier, la DB compte recruter 9000 personnels de plus en 2019 qu'initialement prévu, soit 22.000 personnes au total. La Cour des Comptes allemande a quant à elle publié un rapport dans lequel elle juge que la réforme de 1994 n'a pas porté ses fruits, notamment « à cause des décisions et omissions » de l'Etat fédéral. La question de la vente des activités internationales du groupe Arriva et DB Schenker, que le gouvernement a jusqu'ici toujours exclu, ne devrait être définitivement tranchée qu'en mars.

La Commission européenne rejette la fusion Alstom-Siemens

En dépit des concessions supplémentaires faites par Alstom sur la signalétique et par Siemens qui a accepté de renoncer à exploiter sa technologie de trains à grande vitesse, ICE Verlags, en concédant une licence de 10 ans à un concurrent qui pourra également être exploitée hors de l'UE, mais pas en Chine, au Japon ni en Corée du Sud, la Commission a finalement décidé de rejeter la fusion d'Alstom et Siemens le 6 février 2019. Ce projet de fusion aura engendré de nombreuses tensions par médias interposés entre la Commissaire européenne d'un côté, et de l'autre Joe Kaeser (PDG de Siemens). Aucune solution immédiate ne semble se profiler pour permettre la fusion de deux groupes, aussi Siemens n'exclut pas de faire entrer en bourse l'ensemble de ses activités liées à la mobilité pour en faire une entité indépendante. Les *media* allemands dans l'ensemble acceptent cette décision et estiment que les interventions des deux Gouvernements ont été contreproductives. Plusieurs acteurs toutefois, dont Joe Kaeser, souhaitent l'introduction d'une "autorisation ministérielle" européenne, à l'image de l'outil juridique allemand qui permet au gouvernement d'autoriser une fusion qui aurait été retoquée par les autorités de la concurrence.

Aérien

Grève des agents de sécurité des aéroports et perturbation du trafic

Le 15 janvier, de nouvelles grèves ont eu lieu dans les aéroports allemands dans le cadre d'un conflit salarial. Le syndicat Verdi a ciblé huit aéroports : Hambourg, Hanovre, Brême, Francfort sur le Main, Munich, Leipzig, Dresde et Erfurt. 220 000 passagers ont été touchés par le mouvement des agents de sécurité qui réclament un salaire horaire uniforme brut de 20 euros pour les 23000 agents de sécurité des aéroports. A l'heure actuelle, les salaires oscillent entre 11,30 et 17,16 euros. Verdi et l'association fédérale des entreprises de sûreté aérienne sont parvenus à un accord le 24 janvier à l'issue de longues négociations. Les salaires seront valorisés de 3,5 à 9,8 % au cours des trois prochaines années de manière à harmoniser le différentiel de salaire entre l'Est et l'Ouest. Dès 2021, tous les agents de sécurité des aéroports allemands gagneront 19,01 euros par heure.

Télécommunications

United Internet souhaite participer à la mise aux enchères des fréquences 5G

L'entreprise de télécommunications discount, United Internet, a annoncé le 24 janvier 2019 sa participation à la mise aux enchères des fréquences 5G à travers sa filiale 1&1 Drillisch, aux côtés des 3 opérateurs traditionnels Deutsche Telekom, Telefonica et Vodafone. Afin de financer la construction du réseau, elle se serait déjà entendue avec un consortium bancaire européen pour un prêt de 2,8Md€ et a annoncé qu'elle réduirait les dividendes. Toutefois, elle ne prévoit pas de prendre en charge elle-même la construction du réseau mais de recourir à un équipementier, le chinois ZTE, à qui elle reprendrait le réseau en leasing. Plusieurs sont sceptiques (DZ Bank ; analyste du groupe Mirabaud) et le spécialiste Gerpott rappelle que la réussite de cette opération dépendra également des négociations avec les autres opérateurs. C'est pourquoi le PDG de United Internet, Ralph Domermuth, milite activement pour l'autorisation du roaming national et souhaite que soit organisée une rencontre entre les trois opérateurs et l'Agence fédérale des réseaux. Toutefois, le président de cette dernière, Jochem Homann, a, jusqu'à présent, annoncé que l'Agence n'interviendra pas et laissera les entreprises négocier entre elles.

Environnement

L'entrée en vigueur de la nouvelle loi allemande sur les emballages au 1^{er} janvier 2019

Parmi les nouvelles dispositions de la loi adoptée en juillet 2017 figure la création d'un registre central des emballages qui oblige tout fabricant ou distributeur qui souhaite vendre des produits munis d'un emballage sur le marché allemand à s'y inscrire au préalable. A cela s'ajoute la participation à un éco-organisme allemand pour la reprise des emballages de vente à destination des ménages et/ou points de collecte qui sont assimilés aux ménages (restaurants, hôtels...).

Autre changement : l'élargissement du champ d'application des boissons à usage unique soumises à consigne. L'objectif de cette loi est d'augmenter le taux de recyclage et de réduire les déchets d'emballages. A l'horizon 2022, le législateur allemand s'est fixé un taux de recyclage de 63% pour les emballages plastiques (36% actuellement), 90% pour les emballages en aluminium (60% actuellement), en papier/carton (70% actuellement) et en verre (75% actuellement).

Numérique / Start-ups / Innovation

Levée de fonds record pour la start-up fintech allemande N26

La start-up allemande N26, "néobanque" numérique, a terminé, le 10 janvier 2019, la plus grosse levée de fonds jamais réalisée par une start-up fin tech allemande en atteignant les 300M\$ soit 260M€. La société américaine de capital-risque et private equity Insight Venture Partners a dirigé cette levée de fonds, à laquelle ont également participé le fonds souverain singapourien GIC ainsi que des investisseurs historiques tels qu'Allianz, Earlybird Venture Capital, Tencent. L'entreprise est désormais valorisée à 2,3Md€, ce qui en fait la première "licorne" allemande (entreprise non cotée en bourse valorisée à plus d'1Md€). Cette levée de fonds doit permettre à l'entreprise d'atteindre le marché américain et l'objectif de 100M de clients. L'entreprise, qui dénombre 2,3M de comptes ouverts au cours de ces quatre dernières années, devra compter sur une rude concurrence, notamment de la part de la start-up britannique Revolut.

Création d'un premier fonds allemand dédié à la cybersécurité par la société eCapital

La société de venture capital eCapital a annoncé le 17 janvier 2019 le premier fonds allemand dédié à la cybersécurité, clôturé à 50M€ le 31 décembre 2018. Parmi les investisseurs, on compte à côté de l'ERP-Sondervermögen (fonds de placement de garanties géré par l'Etat fédéral), de la fondation RAG-Stiftung et de la NRW.Bank (banque publique d'investissement de la région de Rhénanie-du-Nord-Westphalie), des fonds de pension, une assurance et des investisseurs privés. Ce fonds agit en parallèle du fonds eCapital IV, clôturé fin 2017, dans lequel 20M€ étaient déjà alloués à la cybersécurité. Selon le CEO, Paul-Josef Patt, ce nouveau fonds permettra de soutenir des start-ups allemandes qui apportent des solutions en cybersécurité, notamment dans le cadre de l'IoT et de l'industrie 4.0., et de les aider à faire face à la concurrence venue des Etats-Unis et d'Israël. Le fonds compte déjà une première participation : l'entreprise berlinoise Nyris qui développe des algorithmes innovants permettant l'identification d'objets et de produits.

Bosch compte investir massivement dans l'Intelligence Artificielle

Le PDG de Bosch, Volkmar Denner, a annoncé un vaste plan d'investissement dans l'Intelligence Artificielle afin de positionner l'entreprise sur les véhicules autonomes. Bosch souhaite recruter 3000 experts supplémentaires en IA d'ici 2021 – Bosch en compte déjà 1000 – et investir 4Md€ d'ici 2022, ce qui le placerait loin devant son concurrent Continental qui compte seulement 400 experts en IA et qui souhaite passer à 700 experts. Bosch souhaite également investir 2Md€ dès 2019 pour développer les systèmes d'assistance au conducteur (niveaux d'autonomie 1 et 2) et recherche activement des partenaires pour développer des technologies de niveaux 4 et 5. Ils seraient en négociation avec plusieurs constructeurs automobiles mais auraient déjà exclu un partenariat avec Ford.

Logement

Les logements neufs ne sont pas abordables pour la moyenne des ménages

Alors que l'Allemagne connaît des tensions sur le logement, une étude publiée par les spécialistes du marché immobilier empirica-système révèle les limites de la construction de nouveaux bâtiments. La part de la charge locative atteint en moyenne 27% des revenus d'un ménage, et plus particulièrement 40,7% à Francfort et 41,3% à Berlin, ce qui fait que les bâtiments neufs sont rarement abordables pour le salarié moyen. Ceci serait dû à une augmentation des coûts de construction d'environ 33% depuis 2005. Elle résulterait notamment de l'augmentation du nombre de normes de construction (de 5 000 à 35 000). Une commission pour la baisse des coûts de construction avait été mise en place en 2014 mais les recommandations principales n'ont pas été suivies par le gouvernement. Si le ministre de l'Intérieur en charge également de la construction Horst Seehofer (CSU) reconnaît qu'il n'a pas encore eu le temps de se pencher sur la question et souhaite s'y intéresser prochainement, il considère que les marges de manœuvre du politique sont faibles, opinion qui n'est pas partagée par certains membres de cette commission comme le Comité central de l'immobilier (ZIA).