



# VEILLE ÉCONOMIQUE

ENERGIE – ENVIRONNEMENT – ENTREPRISES – NUMÉRIQUE

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

DE BERLIN

N°03 – 03 2023

## Sommaire :

### • TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE.....2

1. Emissions de CO<sub>2</sub>: suppression des objectifs sectoriels dans la Loi de Protection du Climat.....2
2. Fin du nucléaire en Allemagne: Les trois dernières centrales arrêtées au 15 avril .....2
3. L'Allemagne respecte de justesse ses objectifs climatiques de 2022.....3
4. Baisse de la consommation de gaz et d'électricité des ménages en 2022 .....3
5. Premier sommet éolien organisé par le BMWK .....4
6. Accord sur l'hydrogène avec le Danemark 4
7. L'Allemagne élargit sa coopération avec l'Uruguay et le Chili sur la protection du climat 5

### • TRANSPORTS.....5

1. Une grève historique des transports paralyse le pays pendant 24 heures .....5
2. Un compromis de coalition qui résout provisoirement les conflits sur les transports.6
3. La proposition de la Commission sur les e-fuels satisfait l'Allemagne .....6
4. La Cour des comptes juge sévèrement la situation de la Deutsche Bahn .....7

### • ENTREPRISES ET INTERNATIONAL 7

1. Les ministres Habeck et Özdemir se sont rendus en Amérique du Sud durant 6 jours ... 7
2. La Commission européenne a présenté le Critical Raw Material Act et le Net Zero Industry Act ..... 8
3. La réduction des goulets d'étranglement de l'offre dans l'industrie laisse augurer une reprise de l'activité en 2023 ..... 8
4. Le tribunal fédéral rejette le recours de Rosneft contre la mise sous administration fiduciaire de ses filiales allemandes ..... 9
5. Volkswagen construit une usine de batteries en Espagne, après l'annonce d'une implantation au Canada..... 9
6. Les actions Rheinmetall se placent en tête du DAX dès leur entrée en bourse..... 9
7. La production et les exportations allemandes de voitures électriques augmentent en 2022.....10

### • NUMÉRIQUE-INNOVATION..... 10

1. Les composants Huawei, bientôt bannis des infrastructures critiques?.....10
2. Le ministère fédéral de l'Economie veut garantir son implication dans le DMA .....11
3. Volocopter fait un pas de plus vers la production de ses taxis volants .....11
4. Le quatrième fonds de High-Tech Gründerfonds atteint les 500 millions d'euros 11



# TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGETIQUE

## 1. Emissions de CO<sub>2</sub> : suppression des objectifs sectoriels dans la Loi de Protection du Climat

Après trois jours de négociations, les principaux responsables de la coalition « feu tricolore » se sont mis d'accord le mardi 28 mars sur une feuille de route concernant la protection du climat. La décision principale de cette « commission de coalition » est la suppression des objectifs sectoriels dans la Loi de la Protection du Climat (Klimaschutzgesetz - KSG), loi contraignante unique en Europe qui définit des objectifs annuels de décarbonation à certains secteurs tels que celui des transports et du bâtiment et oblige les ministères compétents à proposer un « programme d'urgence » en cas de manquement, chaque année le cas échéant. À l'avenir, la nouvelle KSG exigera qu'un programme global et intersectoriel de protection du climat soit adopté au début de chaque législature. Ainsi, les manquements d'un secteur pourront dorénavant être compensés par la surperformance d'un autre, les objectifs de décarbonation étant intersectoriels. De plus, si un « monitoring annuel » est maintenu, les objectifs deviennent pluriannuels : les émissions annuelles continueront d'être contrôlées pour chaque secteur et l'évolution globale des émissions sera pronostiquée jusqu'en 2030 et « dans la perspective de 2035, 2040 et 2045 ». Une projection de dépassement de l'objectif intersectoriel lors d'une année sera sans conséquence : c'est au bout de deux années consécutives que le gouvernement devra présenter une forme de « programme d'urgence intersectoriel » pour ramener la baisse des

émissions sur sa trajectoire. L'abandon des objectifs sectoriels a été poussé en particulier par le parti libéral FDP, actuellement aux commandes du ministère des Transports, lequel a été loin d'atteindre ses objectifs en matière de climat au cours des dernières années. Les Verts, en revanche, y étaient frontalement opposés.

## 2. Fin du nucléaire en Allemagne : Les trois dernières centrales arrêtées au 15 avril

Le 15 avril, les trois dernières centrales nucléaires allemandes encore en service seront définitivement mises à l'arrêt. Il s'agit des centrales Isar 2 (Bavière/ 1 485 MW), Emsland (Basse-Saxe/ 1 400 MW), Neckarwestheim 2 (Bade-Wurtemberg/ 1 400 MW). Ces centrales qui auraient dû être arrêtées à la fin de l'année 2022 avaient finalement été prolongées sur les combustibles existants jusqu'au 15 avril 2023, en raison de la crise énergétique et de la pénurie de gaz. Elles représentaient environ 6 % de la production d'électricité en Allemagne en 2022. Si le ministre fédéral de l'Économie et de la Protection du Climat, Robert Habeck (Verts) garantit que l'approvisionnement énergétique restera sécurisé après la sortie définitive du nucléaire, leur arrêt provoque des débats et oppositions en Allemagne. Les Libéraux-démocrates (FDP) souhaitent notamment conserver ces trois centrales nucléaires en réserve et ne pas engager leur démantèlement immédiat. La Présidente du Conseil économique des chrétiens-démocrates (CDU) a jugé l'arrêt des centrales comme représentant un « grand danger pour l'économie allemande ». Le président de l'Office fédéral pour la sécurité du traitement des déchets nucléaires (BASE), a lui estimé, qu'il faudrait encore au moins 60 ans pour que la sortie du nucléaire soit vraiment effective dans le pays, en faisant référence au démantèlement et stockage définitif sûr des déchets nucléaires.

### 3. L'Allemagne respecte de justesse ses objectifs climatiques de 2022

Dans l'ensemble, les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont diminué de 1,9 % en 2022 par rapport à l'année précédente. L'Allemagne est parvenue de justesse à atteindre ses objectifs climatiques pour 2022, principalement en raison d'une baisse de la production industrielle et d'économies de gaz suite à la crise énergétique. Selon des chiffres officiels publiés le 15 mars, par l'Agence fédérale de l'Environnement (*Umweltbundesamt*), l'organisme mandaté pour réaliser l'inventaire allemand des émissions, environ 746 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> (MtCO<sub>2</sub>) ont été émises dans le pays (soit 15 Mt de moins qu'en 2021). Dans l'ensemble, les valeurs cibles de la loi sur la Protection du Climat sont donc globalement respectées, mais on constate une augmentation importante dans le secteur de l'énergie : celui-ci présente 10,7 MtCO<sub>2</sub> de plus qu'en 2021 et se situe environ à 256 MtCO<sub>2</sub>. Malgré les économies réalisées sur le gaz naturel, l'utilisation accrue du charbon et du lignite pour la production d'électricité a fait grimper de 4,4% les émissions du secteur de l'énergie. La production d'énergies renouvelables a en revanche pu amortir ce phénomène, en augmentant de 9% par rapport à 2021. Au total, l'objectif de réduction de 257 MtCO<sub>2</sub> prescrit par la loi a donc été respecté de justesse. Alors que les secteurs de l'énergie, de l'industrie et de l'agriculture respectent leurs objectifs sectoriels prescrit par la loi, le secteur du bâtiment connaît certes un recul par rapport à l'année précédente, mais au total toujours un léger dépassement de l'objectif de 4 MtCO<sub>2</sub>. Le secteur des transports en Allemagne est le seul secteur qui, en 2022, enregistrera simultanément des émissions plus élevées qu'un an auparavant et dépassera la valeur limite

prescrite par la loi. Selon la loi climat, ces deux secteurs vont devoir mettre en place un programme d'urgence afin de rectifier leur trajectoire. Le 28 mars, la coalition gouvernementale a convenu d'un compromis qui supprimerait ces objectifs sectoriels pour passer à des objectifs pluriannuels. (cf. article 1)

### 4. Baisse de la consommation de gaz et d'électricité des ménages en 2022

Selon une étude publiée début avril par le portail de comparaison Check24, la consommation de gaz des ménages allemands aurait baissé en 2022 de 21 % et leur consommation d'électricité de 12 % par rapport à 2021. La diminution globale de la consommation de gaz incombe notamment à l'augmentation importante des prix suite à l'arrêt des livraisons de gaz russe fin août-début septembre. Selon l'enquête réalisée, les ménages des villes-États de Berlin, Brême et Hambourg sont ceux qui auraient le plus réduit leur consommation de gaz, cela s'expliquant notamment par une surface habitable à chauffer plus réduite. Au contraire, les habitants du Land de Saxe sont ceux qui auraient consommé le plus de gaz (19 600 kWh en 2022), bien que la surface habitable à chauffer soit également faible. Globalement, les régions situées à l'est auraient consommées davantage de gaz (+18 %) que les régions situées à l'ouest de l'Allemagne. Les raisons invoquées sont la moins bonne isolation des bâtiments, les températures plus basses, selon le média RND et le Tagesspiegel. Concernant l'électricité, les ménages berlinois sont ceux qui ont le plus fortement réduit leur consommation (2 368 kWh en 2022) avec Brême et Hambourg. La Sarre affiche au contraire le niveau de consommation des ménages le plus important (2 921 kWh en 2022). Le portail de

comparaison, Check24 explique cette différence par un nombre de personnes par ménage plus faible dans les villes-États, comme Berlin. La Sarre au contraire fait partie des régions où la taille des ménages est généralement plus importante que la moyenne. Globalement, les régions allemandes de l'ouest ont eu une consommation d'électricité supérieure en moyenne de 2,8 % aux régions allemandes de l'est.

## 5. Premier sommet éolien organisé par le BMWK

Le 22 mars, le Ministère de l'Économie et de la Protection du Climat (BMWK) a organisé un sommet sur l'éolien terrestre, regroupant les représentants des Länder, des associations nationales ou communales et des syndicats. Comme pour le sommet sur le photovoltaïque du 10 mars, l'objectif est de développer une stratégie visant à accélérer le développement éolien terrestre en Allemagne et supprimer les obstacles actuels à son déploiement. La capacité installée pour l'éolien terrestre s'élevait à environ 58 GW fin 2022 (en moyenne + 2 GW par rapport à l'année 2021). L'Allemagne ambitionne d'atteindre un objectif de 115 GW de capacité installée à horizon 2030, selon la loi allemande pour les énergies renouvelables (EEG 2023). Or, depuis 2019 le développement éolien a fortement ralenti dans le pays. Si la loi sur l'éolien terrestre, entrée en vigueur début 2023 a permis des premières mesures d'amélioration, les derniers appels d'offres organisés par l'Agence fédérale des réseaux (BNetzA) restent sous-souscrits. Pour atteindre ses objectifs, le pays doit multiplier par plus de quatre le développement actuel de l'éolien, comme le rappelle R.Habeck. Lors de ce sommet éolien terrestre, différentes mesures ont ainsi été

identifiées comme la mise à disposition de surfaces pour l'approvisionnement de l'industrie, la simplification des projets de repowering ou encore la standardisation de certains processus. Les champs d'action identifiés lors de ce premier sommet ont fait l'objet d'une consultation des Länder et du secteur jusqu'au 6 avril 2023. La stratégie finale pour l'éolien terrestre sera ensuite finalisée et présentée dans le cadre d'un deuxième sommet au printemps.

## 6. Accord sur l'hydrogène avec le Danemark

Les 23 et 24 mars, le ministre de l'Économie et de la Protection du Climat, Robert Habeck, s'est rendu au Danemark pour rencontrer le nouveau gouvernement en place depuis mi-décembre 2022. Lors de ce voyage, R.Habeck a souligné que « le Danemark [était] un partenaire très important dans le cadre de la transition énergétique, de la protection du climat et de la mise en œuvre du Green Deal européen » et a rappelé que l'Allemagne et le Danemark coopéraient déjà étroitement dans le domaine de l'éolien offshore, notamment via la North Seas Energy Cooperation (NSEC). R. Habeck, et le ministre danois du climat, L. Aagaard, ont ainsi signé à Copenhague une déclaration visant la construction d'un pipeline d'hydrogène d'ici 2028 reliant l'ouest du Danemark au Schleswig-Holstein. Le Danemark ambitionne en effet de produire suffisamment d'hydrogène vert à partir de 2030 pour pouvoir l'exporter. Un immense parc de production renouvelable doit voir le jour d'ici 2030 sur la côte ouest du Danemark et devrait produire plus d'un million de tonnes d'hydrogène. Outre le Danemark, l'Allemagne vise des collaborations étroites avec d'autres pays pour importer de l'hydrogène.

## 7. L'Allemagne élargit sa coopération avec l'Uruguay et le Chili sur la protection du climat

Le dialogue berlinois sur la transition énergétique (BETD) qui s'est déroulé les 28 et 29 mars derniers aura été l'occasion pour le ministre fédéral de l'Économie et de la Protection du Climat Robert Habeck d'intensifier la coopération avec l'Uruguay et le Chili dans le domaine de la protection du climat et du développement des énergies renouvelables. R. Habeck et le ministre chilien de l'énergie, Diego Pardow, ont signé une déclaration d'intention prévoyant la création d'une Task Force sur la « Neutralité climatique à l'horizon 2050 et la réduction des émissions dans le secteur de l'énergie ». L'objectif de ce groupe de travail est d'identifier les opportunités de coopération bilatérale nouvelles en matière de neutralité climatique, qui s'inscriront dans le cadre du partenariat énergétique germano-chilien depuis 2019. Il a également été décidé que l'Allemagne et le Chili co-dirigeraient le Club climat créé sous présidence allemande du G7, notamment via la création d'un groupe de travail sur la promotion et le développement du club, jusqu'à la prochaine Conférence mondiale sur le climat (COP 28). Enfin, cet événement a donné lieu à la signature d'un accord climat-énergie entre R. Habeck et son homologue uruguayen, Omar Paganini, pour renforcer la coopération des deux pays dans les domaines de l'efficacité énergétique, de l'hydrogène, du recyclage et de la formation professionnelle. Ces deux pays possèdent un potentiel important en termes d'énergie éolienne, solaire et hydroélectrique.

## TRANSPORTS

### 1. Une grève historique des transports paralyse le pays pendant 24 heures

Le 23 mars, alors que le spectre d'un mouvement social massif dans les transports planait depuis plusieurs semaines, Verdi (confédération des syndicats des services) et EVG (plus grand syndicat ferroviaire : 186 000 membres) ont réussi à se mettre d'accord sur l'organisation d'une « mégagrève » (selon les mots des médias allemands) nationale le lundi 27 mars de minuit à minuit. Il est extrêmement rare que deux syndicats organisent conjointement une journée d'action liées aux différentes négociations salariales en cours en cette période. Cette grève d'avertissement historique, la plus importante dans les transports depuis 30 ans selon Verdi, a fait suite à plusieurs négociations tarifaires qui, selon les syndicats, n'avançaient pas. Les syndicats des services et du ferroviaire réclament respectivement 10,5 % et 12 % d'augmentation pour les salariés du secteur des transports, alors que l'inflation a atteint 9 % sur un an. Les conséquences ont été majeures : suppression de tous les trains longue distance – grande vitesse ou classiques – et annulations généralisées dans les trains régionaux, fermeture totale de la plupart des aéroports, dont Francfort et Berlin, et mise à l'arrêt des transports publics dans 7 Länder. Les transports routiers, fluviaux et maritimes ont également connu d'importantes perturbations. Alors que le droit de grève est très restrictif en Allemagne (interdiction des grèves pour des revendications politiques, « obligation de paix sociale » pendant toute la durée de la convention collective, interdiction de

la grève pour les fonctionnaires), ce mouvement social inédit est appelé à se poursuivre. Verdi n'exclut pas des grèves reconductibles à partir du mois de mai si les négociations n'aboutissent pas rapidement.

## 2. Un compromis de coalition qui résout provisoirement les conflits sur les transports

Le compromis de coalition trouvé le 29 mars au matin, après 30 heures de négociations cumulées, a été riche de conclusions sur les politiques de transports. Outre la suppression des objectifs sectoriels et annuels de décarbonation (voir dans la section « Transition écologique et énergétique »), qui était réclamée depuis longtemps par le ministre libéral des Transports Volker Wissing, en difficulté pour les atteindre, plusieurs conflits latents entre Verts et FDP ont été tranchés, au moins temporairement. Concernant l'accélération de la planification des infrastructures de transports, un conflit séparait les Verts et le FDP depuis plusieurs mois, le parti libéral souhaitant que les projets autoroutiers bénéficient des mêmes procédures accélérées que celles prévues pour les modes de transport moins émetteurs, le ferroviaire et le fluvial (cf. veille de janvier). Le FDP a obtenu gain de cause, avec l'inclusion de 144 projets autoroutiers dans la liste des projets « d'intérêt public supérieur ». En compensation, les Verts ont obtenu une généralisation des projets d'énergies renouvelables, solaires et éoliens, le long des autoroutes et voies ferrées. « Plus aucun kilomètre d'autoroute ne doit être planifié sans exploiter les possibilités de production d'énergie renouvelable », selon le compte-rendu. Autre conclusion de ce comité de coalition : le péage poids-lourds (LKW-Maut) sera étendu aux véhicules de plus de 3,5 T et une

taxe sur le CO<sub>2</sub>, qui s'élèvera à 200 euros par tonne, sera intégrée à ce péage. 80 % de ses recettes seront fléchées vers le rail, selon le « modèle suisse ». Cette décision vient concrétiser une orientation générale de la réforme du LKW-Maut, qui avait envisagé pour la première fois que ce péage poids-lourds finance autre chose que la route (cf. veille de novembre-décembre).

## 3. La proposition de la Commission sur les e-fuels satisfait l'Allemagne

Trois semaines après le revirement de l'Allemagne sur la fin de la vente en Europe des véhicules thermiques neufs, la Commission a présenté sa proposition complémentaire sur les e-fuels, proposition à laquelle l'Allemagne conditionnait la levée de son veto. La Commission souhaite autoriser uniquement les véhicules à moteurs thermiques « ayant été conçus et construits pour ne fonctionner qu'avec des carburants synthétiques ». « S'ils sont alimentés par des carburants réguliers, ces véhicules devraient pouvoir le détecter et empêcher leur démarrage », afficherait le document. Techniquement, des capteurs capables de distinguer le carburant synthétique du carburant fossile seraient installés et empêcheraient l'allumage le cas échéant. L'industrie automobile estime que c'est faisable. Interrogé à ce sujet, un grand constructeur a déclaré que cette technique rendrait toutefois le moteur à combustion e-fuels, déjà cher, encore plus onéreux. Un temps hésitant voire réticent à consentir à ce texte, le ministère du Numérique et des Transports, dirigé par Volker Wissing (FDP), a finalement accepté la proposition de la Commission, qui devra présenter sa législation finale sur les e-fuels avant la fin de l'année. « La voie est libre ! L'Europe reste neutre sur le plan

technologique », s'est exclamé le ministre libéral sur Twitter. La presse allemande semble plus dubitative, estimant pour la plupart des médias que cet épisode aura nui durablement à la crédibilité de l'Allemagne sur la scène européenne, et rappelant le prix très onéreux des e-fuels à l'heure actuelle, ainsi que leur bilan énergétique également loin de faire l'unanimité.

#### 4. La Cour des comptes juge sévèrement la situation de la Deutsche Bahn

Le 15 mars, la Cour fédérale des Comptes (Bundesrechnungshof) a remis au Bundestag son rapport sur la Deutsche Bahn, la compagnie ferroviaire détenue à 100 % par l'Etat. L'avis de l'institution basée à Bonn est sans appel. La Cour estime que la DB est dans un état de « crise chronique », avec deux préoccupations majeures : une fiabilité du réseau et du service sans cesse dégradée et une situation financière très inquiétante. La dette de l'entreprise publique aurait en effet augmenté de 10 Mds € ces six dernières années, pour atteindre un peu plus de 33 Mds € aujourd'hui. Lors de ces six années, une moyenne de 5 M supplémentaires venait s'ajouter chaque jour à ce montant. Le groupe a publié, quelques jours plus tard, un bilan prévisionnel 2023 également peu réjouissant, avec une perte opérationnelle d'un nouveau milliard d'euros prévue pour 2023. Pour remédier à cette situation, La Cour des Comptes somme la DB de se recentrer sur ses activités ferroviaires en Allemagne, et recommande en ce sens la vente de ses filiales Schenker (fret non-ferroviaire et logistique) et Arriva (transports de voyageurs à l'international). Celle-ci, tout juste à l'équilibre, devrait être vendue en 2024. Concernant la très rentable Schenker (1,8 Mds € de bénéfice en

2022, + 50% par rapport à 2021), qui compense presque seule les pertes de la longue-distance, du trafic régional et surtout du fret ferroviaire, l'analyse de la vente aurait confiée à JP Morgan, selon la presse. Si la séparation de cette entité de 28 Mds € de CA et 79 000 employés constitue un vrai bouleversement pour le groupe, cette décision aurait d'ores et déjà été prise en confidentialité à la fin de l'été (voir veille de septembre) sous l'impulsion du FDP et des Verts, alliés de circonstance sur le sujet. Le futur débat sera de savoir si le fruit de cette vente est investi dans le réseau, comme le demande l'Etat, ou dans le remboursement de la dette, comme le souhaite le groupe.

## ENTREPRISES ET INTERNATIONAL

### 1. Les ministres Habeck et Özdemir se sont rendus en Amérique du Sud durant 6 jours

Le ministre de l'économie et de la protection du climat R. Habeck et le ministre de l'agriculture C. Özdemir se sont rendus au début mars en Amérique du Sud pendant 6 jours afin d'intensifier les relations économiques et la coopération climatique avec le Brésil et la Colombie. Au programme, les Journées économiques germano-brésiliennes, la visite d'une entreprise allemande qui produit des usines pour l'hydrogène vert et l'organisation de conférences sur la transformation verte, l'hydrogène vert et l'extraction durable de matières premières. R. Habeck a déclaré avant le départ qu'« il y (avait) maintenant une opportunité avec le gouvernement Lula de voir

si l'accord UE-Mercosur (pouvait) être finalisé ». Les négociations sur cet accord avaient été gelées pour cause de désaccords sur la protection du climat avec l'ancien président Jair Bolsonaro.

## 2. La Commission européenne a présenté le Critical Raw Material Act et le Net Zero Industry Act

Le 16 mars dernier, la Commission européenne a présenté deux projets de lois attendus dans le cadre du Green Deal Industrial Plan, plan européen industriel vers une économie décarbonée annoncé le 1er février. Le Critical Raw Material Act (CRMA) a pour but d'assurer l'accès de l'industrie aux matières premières critiques sur toute la chaîne de production. Le Net Zero Industry Act (NZIA) a lui été prévu pour faciliter les investissements dans des technologies favorisant la décarbonation de l'industrie européenne. Franziska Brantner, secrétaire d'Etat parlementaire au Ministère de l'Economie et de la Protection du Climat (BMWK), a réagi positivement aux objectifs prévus dans le CRMA et a annoncé une coopération constructive entre le gouvernement fédéral et la Commission à l'avenir sur ces sujets. Pour les représentants d'entreprises, la Fédération allemande de l'industrie (BDI) et la Chambre de commerce et d'industrie allemande (DIHK) estiment que les annonces ne sont pas assez ambitieuses pour accélérer les investissements privés. Néanmoins, elles saluent toutes deux les initiatives de la Commission en faveur de l'accélération des processus de planification et d'autorisation des projets.

## 3. La réduction des goulets d'étranglement de l'offre dans l'industrie laisse augurer une reprise de l'activité en 2023

D'après un sondage réalisé par l'Institut Ifo auprès des entreprises en mars, 41,6% d'entre elles déclarent avoir rencontré des problèmes de livraison (contre 45,4% en février, 48,4% en janvier et 50,7% en décembre). Ce toujours sont les entreprises de la construction mécanique et de l'industrie électrique et automobile qui souffrent le plus de ces manques d'approvisionnement en matières premières et produits intermédiaires (60% en mars, environ 75% en décembre).

Le président de l'association fédérale du commerce de gros, du commerce extérieur et des services (BGA), Dirk Jandura comme les experts de l'Ifo estiment que « comme les goulets d'étranglements matériels s'affaiblissent, il est probable qu'il y ait des effets de rattrapage » sur les carnets de commande qui n'ont pas pu être traités par le passé malgré la faiblesse de l'économie mondiale. En effet, l'Office fédéral de la statistique a annoncé une augmentation des nouvelles commandes industrielles de 4,8% en février, contrairement aux prédictions de hausse attendue de 0,3% par les économistes interrogés par l'agence presse Reuters (0,5% en janvier). D'après le BMWK, « une reprise économique se dessine au début de 2023 ». Compte tenu du ralentissement de l'économie mondiale, l'augmentation actuelle des commandes est « au moins une leur d'espoir » pour Jupp Zenzen (expert économique à la DIHK), mais ne garantit pas un succès infaillible.

#### 4. Le tribunal fédéral rejette le recours de Rosneft contre la mise sous administration fiduciaire de ses filiales allemandes

Le Ministère de l'Economie et de la Protection du Climat (BMWK) a annoncé le 14 mars la prolongation du placement sous administration fiduciaire de l'entreprise Rosneft, suite à la confirmation de la légalité de ce placement par le tribunal fédéral de Leipzig. En vertu de la loi sur la sécurité énergétique (EnSiG), le gouvernement fédéral avait justifié la gestion fiduciaire en septembre 2022 par la menace imminente pour la sécurité de l'approvisionnement à la suite de l'attaque de l'Ukraine par la Russie. Les deux filiales allemandes de Rosneft, Rosneft Deutschland et RN Refining & Marketing, sont les propriétaires majoritaires de la raffinerie PCK de Schwedt dans le Brandebourg (et représentent 12% de la capacité de traitement du pétrole allemand). En réaction à cette décision, l'entreprise Rosneft avait engagé un recours pour prise de contrôle illégale de ses intérêts. Les juges fédéraux ont conclu qu'il existait des risques sur l'approvisionnement énergétique de l'Allemagne et rejeté ce recours. Une proposition d'amendement de la loi sur la sécurité énergétique est en cours de discussion au Bundestag au sujet de la reprise ou la vente des actions des filiales allemandes à l'avenir.

#### 5. Volkswagen construit une usine de batteries en Espagne, après l'annonce d'une implantation au Canada

Le plus grand constructeur automobile d'Europe, Volkswagen (VW) a commencé la

construction de sa première usine de cellules de batterie en Espagne, à Sagunt, le 17 mars. Le site devrait produire des cellules de batterie d'une capacité totale de 40 Gigawattheures (GWh), et équiper un demi-million de voitures électriques par an. Sa production, qui commencera en 2026, sera partiellement assurée à partir d'un parc solaire voisin. La condition préalable à la construction est que le coût de l'électricité sur place soit inférieur à 7 centimes d'euro par kilowattheure. Le niveau d'ensoleillement en Espagne permet d'obtenir de l'électricité solaire peu chère. En parallèle de cet investissement en Europe, le groupe a annoncé la construction d'une usine dans la province canadienne de l'Ontario le 13 mars dernier. Cette localisation permettrait d'avoir accès aux matières premières nécessaires à la construction de batterie, mais également à des financements provenant de l'Inflation Réduction Act (IRA) annoncé par Joe Biden en août 2022 par le biais de l'accord de libre-échange entre le Canada et les Etats-Unis. D'après Thomas Schmall, directeur de technologie chez VW, l'IRA est « un gros vent arrière » pour le groupe. Avant d'annoncer d'autres constructions d'usines en Europe, le groupe a indiqué attendre le détail des conditions de financement des investissements dans la protection du climat élaboré par Bruxelles.

#### 6. Les actions Rheinmetall se placent en tête du DAX dès leur entrée en bourse

La plus grande entreprise d'armement d'Allemagne, Rheinmetall, a fait son entrée dans le DAX, indice boursier allemand, le 20 mars dernier. Dès la première journée, le groupe est arrivé en tête de l'indice : les actions du groupe ont en effet augmenté de 5,4% pour atteindre

249,9 euros. L'entreprise spécialisée dans les véhicules militaires et les munitions possède une capitalisation boursière de 10 milliards d'euros. Depuis le début de la guerre en Ukraine, le cours de ses actions a presque doublé. Le bond des actions de Rheinmetall a été soutenu par plusieurs analystes (DZ Bank, JPMorgan) qui voient en Rheinmetall un bénéficiaire à moyen terme de la demande croissante d'équipements militaires et l'augmentation des dépenses de défense par l'OTAN (dont en Allemagne).

## 7. La production et les exportations allemandes de voitures électriques augmentent en 2022

D'après l'Office fédéral de la statistique, l'Allemagne a exporté 65,2% voitures électriques de plus à l'étranger en 2022 (500 000) par rapport à 2021 (300 000). Les importations de voitures électriques ont également augmenté de 22% avec 358 000 véhicules. Les voitures équipées de moteur à combustion ont été légèrement moins exportées qu'en 2021 avec 1,48 millions de véhicules, soit une baisse de 0,3%. En parallèle des évolutions des échanges, si la production de véhicules à combustion reste majoritaire en Allemagne (1,7 millions de moteurs à combustion en 2022), la production de véhicules électriques a néanmoins nettement augmenté en 2022, avec 375 600 voitures électriques produites au cours des trois premiers semestres 2022 (contre 328 000 à la même période en 2021). Sur le long terme se dessine toutefois la perte d'attractivité du site de production allemand. Depuis 2012, la production de véhicules thermiques en Allemagne a chuté de 36% (5,6 millions à 3,6 millions). Cette baisse pourrait concerner également les voitures électriques. Contrairement à ce qui était prévu par exemple,

VW ne construira pas l'ID.2all (première voiture électrique du groupe à moins de 25 000 euros) à Emden mais en Espagne à partir de 2025. Les coûts de l'énergie et du travail ont été mis en avant par le groupe pour justifier cette décision. L'association de l'industrie automobile allemande (VDA) précise que « sans un programme ambitieux de compétitivité (...), nous risquons de perdre (...) plus de terrain à l'échelle mondiale ».

## NUMERIQUE-INNOVATION

### 1. Les composants Huawei, bientôt bannis des infrastructures critiques ?

Le gouvernement fédéral a fait part de son intention d'interdire les composants de l'entreprise chinoise Huawei des infrastructures critiques telles que le réseau de téléphonie mobile 5G et les infrastructures numériques de la Deutsche Bahn. Le Vice-président du parti libéral (FDP) Johannes Vogel a demandé un contrôle plus poussé de l'utilisation de technologies chinoises pour les infrastructures liées à la sécurité afin de « clarifier les dépendances stratégiques ou systémiques du marché et des produits chinois ainsi que l'influence chinoise sur l'Allemagne ». Les ministres de l'Intérieur (BMI), Nancy Faeser (SPD), et des Affaires Etrangères (AA), Annalena Baerbock (Verts), penchent pour une interdiction totale de Huawei dans le réseau 5G. La coalition a d'ores et déjà exigé de la Deutsche Bahn qu'elle renonce à ces composants pour son infrastructure numérique, une annonce

soutenue par le politicien du numérique du FDP Maximilian Funke-Kaiser et la secrétaire d'Etat parlementaire au ministère de l'économie (BMWK) Franziska Brantner. Si cette décision était confirmée, l'Allemagne pourrait donc être le 4<sup>ème</sup> pays à bannir l'entreprise chinoise Huawei de ses infrastructures critiques après les Etats-Unis, la Suède et la Grande Bretagne.

## 2. Le ministère fédéral de l'Economie veut garantir son implication dans le DMA

Le 16 mars, le secrétaire d'Etat Sven Giegold (Verts) du ministère de l'Economie (BMWK) a remis à la Commission Européenne un document contenant les propositions relatives au Digital Markets Act (DMA). Le BMWK avait demandé aux entreprises et à la société civile de donner leur avis sur la loi européenne relative aux marchés numériques, qui entrera en vigueur à l'automne 2022. Ce document doit permettre d'identifier quels comportements des grands acteurs du numérique la Commission devrait aborder en priorité. Le BMWK s'est concentré sur les principaux gatekeepers et désigne trois comportements particulièrement préjudiciables à la concurrence pour les consommateurs et les PME : des conditions contractuelles inéquitables, l'absence de libre choix des consommateurs et l'utilisation anti-concurrentielle des données. "Nous pensons que la Commission européenne devrait se concentrer sur les infractions les plus fréquentes ou les plus graves afin que les PME ainsi que les consommateurs puissent en profiter le plus rapidement possible", a expliqué Sven Giegold.

## 3. Volocopter fait un pas de plus vers la production de ses taxis volants

Le fabricant de taxis volants Volocopter a officiellement mis en service son site de production et sa piste de décollage, à Bruchsal, près de Karlsruhe. Cette start-up développe des taxis volants d'un nouveau genre qui décollent et atterrissent à la verticale. Le ministre fédéral des Transports Volker Wissing (FDP) était à l'ouverture du site et a parlé d'un travail de pionnier réalisé par Volocopter : "Nous sommes ici au début d'une nouvelle ère". Le président de Volocopter, Dirk Hole, a quant à lui déclaré "être sûr qu'ils seraient les premiers au monde à voler commercialement". La start-up attend d'ici mi-2024 une autorisation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour leur premier modèle, afin de les déployer aux Jeux Olympiques de Paris. Volocopter parie sur l'amélioration de la technologie des batteries et sur les économies d'échelles pour développer un marché mondial estimé à 290 Md d'€ en 2025, et dont les personnes représentent la plus grande part. En douze ans d'existence, la start-up a consommé environ 400 M€ sur les 600 M€ levés et estime avoir encore besoin de 100 M€ supplémentaires pour accélérer sa production.

## 4. Le quatrième fonds de High-Tech Gründerfonds atteint les 500 millions d'euros

High Tech Gründerfonds a clôturé son 4ème fonds avec un volume total de 493,8 M €, soit la plus grande génération de fonds depuis la création de l'investisseur d'amorçage pour épauler les start-ups innovantes dans un environnement de marché en mutation. Le High

tech Gründerfonds IV met ainsi en œuvre avec succès un des axes de la stratégie du gouvernement fédéral en matière de start-ups. Anna Christmann, chargée des start-ups au ministère de l'Économie déclarait : « Dans une période de défis, le fonds est un stabilisateur important que lequel nos start-ups peuvent compter ». En plus de l'assistance pour les questions de financement, le High-Tech Gründerfonds assiste les jeunes entreprises avec son réseau et son savoir-faire technologique et de gestion.

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.  
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : [www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international](http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international)



**MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES  
ET DE LA SOUVERAINETÉ  
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Responsable de la publication : Claire THIRRIOT-KWANT  
Rédacteurs : Emilie MANCEAU-DARRIVÈRE, Willy BREDA, Esther GOREICHY, Stéphanie JALLET, Louca DERVILLE, Antoine LECLERCQ, Adèle BESSOULE, Aénor BALAN

Pour s'abonner : [berlin@dgtresor.gouv.fr](mailto:berlin@dgtresor.gouv.fr)  
Pour se désinscrire : [berlin@dgtresor.gouv.fr](mailto:berlin@dgtresor.gouv.fr)  
Crédits photo : [@elixeneize](https://www.instagram.com/elixeneize)