



VEILLE ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT – ENERGIE – ENTREPRISES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE BERLIN

N°6 – Juin 2021

Sommaire :

- **CLIMAT-ENERGIE-ENVIRONNEMENT-LOGEMENT 2**
 1. Programme définitif des Verts 2
 2. Programme électoral de la CDU/CSU 2
 3. Recommandations du Conseil citoyen pour le climat 2
 4. Enquête sur l'action climatique en Allemagne 2
 5. Etude d'impact du changement climatique en Allemagne 3
 6. Protection des insectes : paquet législatif adopté 3
 7. Dernière ligne droite énergie-climat pour l'ère Merkel 3
 8. Validation d'un « programme d'urgence » pour le climat 3
 9. 62 projets allemands retenus dans le cadre du projet de PIIEC H2 4
 10. Accord sur une solution pour accélérer le retour des déchets radioactifs en Allemagne 4
- **TRANSPORTS 4**
 1. Le secteur automobile planifie sa sortie du moteur à combustion 4
 2. Plusieurs partenariats dans les batteries pour Porsche 5
 3. Le BMWI privilégie l'électromobilité sur le long terme 5
 4. 550 000 emplois dans le secteur ferroviaire allemand 5
 5. 227 M€ pour des locomotives à batterie et à hydrogène 5
 6. Une conférence nationale de l'aviation morose . 6
- **ENTREPRISES ET INTERNATIONAL 6**
 1. Tensions sociales chez Airbus 6
 2. Saarlöhne se positionne pour racheter les sites Liberty Ascoval et Liberty Hayange 6
 3. Les tensions sur les approvisionnements coutent 25 Mds€ à l'économie allemande 6
 4. Le manque de pucées électroniques met l'automobile sous pression 6
 5. Les exportations d'armement allemandes en net repli 7
- **NUMERIQUE-INNOVATION 7**
 1. Celonis lève plus d'un milliard d'euros et devient la start-up allemande la plus valorisée 7
 2. Un premier ordinateur quantique opérationnel en Allemagne 7
 3. Programme du Ministère de l'Environnement en faveur d'une IA respectueuse de l'environnement 7
 4. L'autorité allemande de la concurrence a ouvert des procédures contre l'ensemble des GAFAs 8



CLIMAT-ENERGIE- ENVIRONNEMENT- LOGEMENT

1. Programme définitif des Verts

Le Congrès des Verts réuni en ligne du 11 au 13 juin a confirmé Annelena BAERBOCK à 98,5% des voix comme candidate aux élections fédérales. Leur programme économique se caractérise par un équilibre entre renforcement de la puissance publique comme régulatrice voire actrice de l'économie et soutien réaffirmé aux cadres « traditionnels » de l'économie sociale de marché. Sur le climat, les Verts fixent un objectif de limitation à 1,5°C la hausse des températures et d'au moins de 70 % la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030. Cet objectif vise à atteindre la neutralité climatique dès 2045, voire à l'accélérer. Les Verts prônent de nouveaux modes de financement, un plan d'investissement de 50 Mds € par an d'ici 2030 pour la « transition sociale et écologique de l'économie. » et soutiennent la signature d'un pacte économique avec l'industrie. Ils affichent un soutien prudent à un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières et voient en la tarification carbone un instrument important, parmi d'autres, qu'ils prévoient de relever au niveau national dès 2023, tout en accompagnant sa soutenabilité sociale, notamment par un chèque énergie.

2. Programme électoral de la CDU/CSU

Les présidents de la CDU et de la CSU, Armin LASCHET, tête de liste de l'Union, et Markus SÖDER, ont présenté le 21 juin leur programme électoral intitulé « pour la stabilité et le renouvellement ». Sur le climat, la CDU/CSU compte avant tout sur les instruments de marché et l'innovation technologique plutôt que sur les augmentations de taxes et interdictions : le programme ne mentionne, à ce stade, aucune trajectoire chiffrée pour le prix du carbone ou sur les EnR. L'Union soutient l'extension, dès que possible, du marché ETS aux secteurs du transport et du chauffage. L'accent est mis largement sur l'hydrogène vert, sans toutefois exclure l'H2 bleu, avec capture et stockage de

carbone. Sur les transports, aucune date de sortie du moteur à combustion n'est mentionnée, l'Allemagne devant rester « ouverte à la technologie » : l'électromobilité et la mobilité à l'hydrogène doivent être soutenues, tous comme les carburants synthétiques. Au final, protection du climat et préservation des emplois doivent aller de pair et permettre ainsi l'atteinte de la neutralité carbone en 2045

3. Recommandations du Conseil citoyen pour le climat

Deux mois après sa première session, le Conseil citoyen sur le climat (Bürgerrat Klima) a siégé pour la dernière fois le 23 juin au soir. Les 160 membres, qui avaient été tirés au sort puis sélectionnés de manière à refléter la société allemande, ont voté pour les mesures qu'ils souhaiteraient voir appliquées par la prochaine législature, dans le but explicite de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C. Sur les 77 mesures discutées au cours des douze sessions, une seule mesure a été rejetée (à 51% des voix), laquelle portait sur l'introduction d'un péage urbain afin d'y réduire la circulation automobile. De manière générale, le domaine des transports a été le plus controversé, notamment le projet de limitation de la vitesse sur autoroute à 130 km/h ainsi que sur les routes de campagne à 80 km/h et en ville à 30 km/h, accepté par seulement 58% des participants, là où les mesures dans l'ensemble étaient adoptées avec en moyenne 90% des voix. Le rapport final du conseil citoyen devra être publié le 8 septembre 2021, soit trois semaines avant les élections fédérales.

4. Enquête sur l'action climatique en Allemagne

Selon une enquête du think-tank More in Common, publiée le 10 juin, 65% de Allemands estiment que les conséquences du changement climatique se font déjà sentir aujourd'hui. À l'exception de la lutte contre la pandémie, les personnes interrogées estiment que l'urgence d'agir doit porter d'abord sur la protection du climat et de l'environnement et deux tiers d'entre eux sont favorables à l'adoption de règles supplémentaires. Si 46% des sondés estiment agir suffisamment à titre personnel pour limiter le changement climatique, moins nombreux sont ceux à penser que c'est le cas au niveau l'Etat fédéral

(27%), de la Commission européenne (26%) ou de l'économie (23%). Enfin, les trois quarts des sondés sont favorables à la poursuite du développement des énergies renouvelables (84% pour le solaire, 69% pour l'éolien off-shore, 67% pour l'on-shore) et estiment que l'Allemagne devrait être en tête de la lutte contre le changement climatique au niveau international.

5. Etude d'impact du changement climatique en Allemagne

Le ministère de l'environnement a présenté, le 15 juin, une étude réalisée qui examine plus de 100 impacts du changement climatique en Allemagne. Si jusqu'à présent, seules quelques régions d'Allemagne sont fortement touchées par la chaleur, la sécheresse ou les fortes pluies, l'impact du changement climatique risque d'être sévère d'ici le milieu du siècle : dans l'Ouest et le Sud de l'Allemagne, le climat changerait le plus par rapport à aujourd'hui ; dans le Sud-Ouest et à l'Est, les extrêmes climatiques seraient les plus fréquents ; sur la côte, les risques liés à l'élévation du niveau de la mer augmenteraient considérablement. Une trentaine d'actions urgentes ont été identifiées.

6. Protection des insectes : paquet législatif adopté

Après des années de débat, le paquet législatif sur la protection des insectes a été adopté par les deux chambres le 25 juin. Il prévoit, entre autres, une restriction de l'usage des pesticides autour des cours d'eau et dans les zones protégées ainsi que, pour la première fois, une approche visant à réduire la pollution lumineuse nocive pour les insectes. Le règlement modifié sur l'application des mesures phytosanitaires prévoit une réduction significative de l'utilisation des pesticides et l'abandon du glyphosate d'ici la fin 2023. La modification de la loi sur les compensations, également adoptée, garantit également 8000 hectares supplémentaires de terres naturelles de valeur naturelle. En compensation, le gouvernement fédéral a prévu un soutien de 65 M€ aux exploitants agricoles, enveloppe complétée par ailleurs les Länder.

7. Dernière ligne droite énergie-climat pour l'ère Merkel

Le Bundestag a adopté, le 24 juin, juste avant la pause estivale, un paquet législatif énergie-climat, au premier rang duquel la nouvelle loi sur la protection du climat (objectif passé de -55% d'émissions de gaz à effet de serre à -65% en 2030, neutralité climat avancée en 2045) ainsi que des dispositions pour accélérer le déploiement des énergies renouvelables. Mis à l'épreuve par un jugement de la cour constitutionnelle de Karlsruhe fin avril et sous pression face à la montée des Verts à l'approche des élections législatives, le gouvernement fédéral avait souhaité rehausser, en un temps record, l'ambition de sa récente loi climat (2019). Par ailleurs, le conseil des ministres a adopté, le 23 juin, un programme d'investissement d'urgence doté de 8 Mds € (cf ci-dessous) pour la mise en œuvre du nouvel objectif et qui vise notamment la décarbonation de l'industrie, des transports et la rénovation énergétique des bâtiments. De nouveaux objectifs chiffrés de développement pour le solaire et l'éolien n'ont toutefois pas été actés, ni une trajectoire actualisée pour le prix du CO₂, deux sujets sensibles qui seront inévitablement sur la table du prochain gouvernement.

8. Validation d'un « programme d'urgence » pour le climat

La veille de l'adoption du nouveau projet de loi climat, le conseil des ministres avait validé un programme d'urgence doté de 8,1 Mds €, portant principalement sur les exercices budgétaires 2022 et 2023, et déclinant les mesures prioritaires pour l'atteinte de ce nouvel objectif. L'accent est mis sur les mesures à court terme. Le secteur du bâtiment, seul secteur à avoir failli à ses objectifs de réduction pour 2020, est aussi le principal bénéficiaire de ce programme avec 5,5 Mds € (promotion de la rénovation énergétique des bâtiments résidentiels ; construction ou rénovation de logements sociaux efficaces). 1,07 Mds € seront consacrés au transport, autre secteur à la traîne

mais ayant rempli ses objectifs à la faveur de la baisse du trafic lié au Covid. Dans l'industrie, 860 M€ contribueront au passage des énergies fossiles à l'hydrogène vert, à la construction de nouveaux réseaux de chaleur et au développement d'« acier vert » pour le secteur automobile. Le programme doit encore être examiné par la Commission Européenne au titre des aides d'État.

9. 62 projets allemands retenus dans le cadre du projet de PIIEC H2

Le 28 mai, le ministre fédéral de l'économie et de l'énergie Peter ALTMAIER a dévoilé les projets sélectionnés dans le cadre du PIIEC (projet important d'intérêt européen commun) hydrogène allemand. Au total, 62 (50 dans le secteur industriel, 12 des transports) pour un financement annoncé de 8 Mds € et 33 Mds € d'investissements globaux. Parmi les projets répartis sur l'ensemble du territoire, on retrouve la plupart des grands groupes allemands (en particuliers acier: Arcelor Mittal, Thyssenkrupp et chimie: BASF) et un certain nombre d'entreprises françaises implantées en Allemagne (Air Liquide, Total, EDF/Hynamics, Airbus...). Avec ces annonces, l'Allemagne se montre résolue à poser les bases d'une économie européenne de l'hydrogène vert. Selon P. ALTMAIER, « l'Allemagne est en train de devenir un pôle hydrogène comme il n'en existe nulle part ailleurs dans le monde ». Il a ajouté qu'il ne s'agissait pas seulement de créer de la valeur en Allemagne avec une technologie hautement innovante, mais aussi de permettre aux entreprises allemandes de jouer un rôle de premier plan dans la concurrence mondiale naissante.

10. Accord sur une solution pour accélérer le retour des déchets radioactifs en Allemagne

Un accord de principe a été trouvé pour permettre le retour en Allemagne d'ici 2024 de déchets nucléaires radioactifs issus du traitement des combustibles usés allemands à la Hague. Cet accord, qui lie l'opérateur français Orano et quatre électriciens actifs en Allemagne

(RWE, PreussenElektra, EnBW et Vattenfall), a obtenu le feu vert des deux gouvernements et doit maintenant être formalisé dans les prochaines semaines. La majorité des déchets étaient déjà retournés en Allemagne mais il restait un reliquat, qui fait l'objet du nouvel accord. Celui-ci prévoit l'envoi de déchets à haute activité radioactive en un transport unique par train avant la fin 2024, sur la base du principe "d'équivalent en masse et en radioactivité". A défaut, les derniers retours étaient susceptibles d'être reportés d'au moins 20 ans. L'Allemagne a confirmé le 10 juin la possibilité de mobiliser le Fonds de financement de l'élimination nucléaire (KENFO) pour permettre la mise en oeuvre de cette solution. Cet accord met fin à un irritant de longue date entre la France et l'Allemagne.

TRANSPORTS

1. Le secteur automobile planifie sa sortie du moteur à combustion

K. Zellmer, membre du CA en charge des ventes du groupe VW, a annoncé un abandon, en Europe, des activités liées au moteur à combustion entre 2033 et 2035. Pour les États-Unis et la Chine, la fin des ventes de véhicules à combustion devrait avoir lieu un peu plus tard ; elle prendra plus de temps pour les marchés africain et sud-américain. VW espère que, dès 2030, 70% de ses véhicules vendus en Europe seront des électriques. Auparavant, Audi, filiale de VW, a également annoncé qu'il ne sortirait plus de nouveaux modèles essence ou diesel dès 2026 et qu'il cesserait la commercialisation de véhicules à combustion à partir de 2033 environ. K. Zellmer a tenu à préciser que son groupe continuerait à travailler à l'amélioration de ses moteurs à combustion – y compris diesel, en reconnaissant que le renforcement prévu de la norme européenne (Euro 7) pour le diesel constituait un défi important. Quant à Daimler, dans un scénario le plus conservateur, tous ses véhicules neufs vendus ne seront plus thermiques à partir de 2039, date à laquelle l'ensemble du groupe devra présenter une empreinte climatique neutre. Le PDG du groupe, O. Källenius, a

appelé à un développement plus rapide de l'infrastructure de recharge.

Enfin, BMW apparaît plus en retrait, alors que pour son PDG « les vrais décideurs dans l'industrie automobile sont les clients ». La moitié des véhicules BMW vendus d'ici 2030 devraient toutefois être 100% électriques, avec de très fortes disparités attendues entre les 140 marchés géographiques du groupe.

2. Plusieurs partenariats dans les batteries pour Porsche

Après un bon démarrage commercial – 20 000 unités vendues en 2020 – de la première Porsche électrique, une Taycan, dont la batterie est fournie par la société coréenne LG Chem, Porsche va créer une co-entreprise avec le spécialiste allemand des cellules de batterie, Customcells. Porsche détiendra 84 % du capital de la nouvelle entité, Cellforce, basée à Tübingen, et y investira plusieurs dizaines de M€ dans un premier temps. Les batteries doivent entrer en circulation en 2024. Le constructeur a annoncé quelques jours plus tard un partenariat avec le fabricant de batteries Varta, qui développe notamment le V4Drive, une cellule ronde lithium-ion à ultra-haute performance, qui peut être rechargé en six minutes seulement. La batterie pourrait être utilisée dans le modèle Taycan ou même dans l'emblématique 911. Le groupe s'est fixé un objectif de 80 % de véhicules électriques vendus en 2030.

3. Le BMWI privilégie l'électromobilité sur le long terme

Le ministère fédéral de l'économie et de l'énergie a présenté ses « scénarii de long terme » visant à estimer la transformation du système d'approvisionnement énergétique allemand. Il en ressort que, dans les 3 scénarii possibles (utilisation très forte de l'électricité, fort accent sur l'hydrogène ou sur les hydrocarbures synthétiques), l'option d'une électrification extensive du parc automobile serait de loin la plus favorable en termes économiques. La mobilité électrique prévaut dans tous les scénarii pour les voitures individuelles et les véhicules utilitaires légers. Les

PL pourraient, selon les scénarii, être décarbonés avec de l'électricité, de l'hydrogène ou de carburant diesel synthétique ; tandis que dans tous les scénarii les biocarburants ou carburants synthétiques continueraient de jouer un rôle important dans les transports maritimes et aériens jusqu'en 2050 au moins.

4. 550 000 emplois dans le secteur ferroviaire allemand

En Allemagne, le secteur ferroviaire représente un total de 550 000 emplois. Le secteur s'est relativement bien sorti de la crise sanitaire et envisage l'avenir avec confiance. C'est le résultat d'une étude publiée en juin, menée par le Centre allemand de recherche sur les transports ferroviaires (DZSF) et commandée par le ministère fédéral des transports. Environ 398 000 personnes sont ainsi employées directement – dont 123 000 dans l'exploitation, 109 100 dans l'infrastructure et 65 000 dans la production, l'entretien et la location de matériel roulant – et 152 000 en amont dans la chaîne de valeur. La majorité des entreprises interrogées ont des perspectives positives pour les dix prochaines années et s'attendent à une augmentation des volumes de transport (80% des répondants pour le fret, 59% pour le transport de personnes) et de l'emploi. En réaction à la crise sanitaire et aux mesures de limitations des déplacements, 56% des sondés ont recouru au chômage partiel ou à des réductions du temps de travail. Seule une minorité a procédé à des licenciements (5%) ou eu recours à des retraites anticipées (2%).

5. 227 M€ pour des locomotives à batterie et à hydrogène

Le ministère fédéral des transports a publié le 18 juin un appel à financement dans le cadre du programme d'électrification Plus pour remplacer des trains diesel par des trains propres à batterie et à hydrogène. Celui-ci sera doté de 227 M€. 90% des trains allemands sont déjà électriques, mais seuls 60% des lignes le sont, notamment pour le transport régional. Le gouvernement souhaite

électrifier 70% du réseau ferroviaire d'ici 2025 quand le lobby ferroviaire, Allianz pro Schiene, réclame 75%.

6. Une conférence nationale de l'aviation morose

La 2^{ème} édition de la conférence nationale de l'aviation s'est tenue le 18 juin. Alors que la 1^{ère} édition, en 2019, se focalisait sur la capacité du secteur à accueillir toujours plus de voyageurs, l'événement a été marqué par le discours de la chancelière A. Merkel en faveur d'une plus grande protection du climat dans le trafic aérien. Elle a dit espérer que l'évolution du prix des carburants synthétiques suivrait à l'avenir la même tendance que celle du prix des panneaux solaires depuis les années 1990. Pour les participants, la protection du climat risque d'être coûteuse pour le secteur de l'aviation qui, malgré une reprise des réservations, reste dans une situation exsangue. Le trafic dans les aéroports est encore actuellement à seulement 20 % du niveau de 2019, avec l'espoir d'atteindre 35% cet été. Le secteur a perdu 16 % de ses employés depuis le début de la crise et le syndicat Verdi craint l'expiration prochaine des mesures de chômage partiel. Quant aux chefs d'entreprises et ministres CDU/CSU présents, les approches nationales et européennes de protection du climat menacent la position concurrentielle de l'Allemagne : sans des mesures équilibrées et donc viables économiquement, le trafic aérien étant mondialisé, il pourrait « se déplacer de Francfort vers Istanbul et Doha » (C. Spohr).

ENTREPRISES ET INTERNATIONAL

1. Tensions sociales chez Airbus

Les comités d'entreprises et le syndicat IG Metall reprochent au management d'Airbus de ne pas avoir proposé de compromis dans le cadre des transformations prévues pour le groupe. La transformation prévoit en

particulier la création en Allemagne d'une nouvelle filiale se concentrant sur la production de pièces et de petites composants. Le syndicat menace désormais „d'actions“ avant l'été.

2. Saarstahl se positionne pour racheter les sites Liberty Ascoval et Liberty Hayange

Saarstahl s'est positionné pour le rachat de sites français du groupe Liberty Steel (Hayange et Ascoval), suite aux difficultés financières de ce dernier. Saarstahl est un aciériste sarrois, faisant partie du groupe SHS détenu à 100% par une fondation créée suite aux difficultés de la filière acier dans la région. L'offre de Saarstahl a la préférence de l'intersyndicale française et pourrait aboutir d'ici la fin de l'été.

3. Les tensions sur les approvisionnements coutent 25 Mds€ à l'économie allemande

Selon une analyse de l'Institut de Kiel pour l'économie mondiale (IfW Kiel), l'impact économique des goulets d'étranglement de l'offre ne devrait pas s'atténuer avant la fin du troisième trimestre 2021. Les tensions sur l'offre aurait fait baisser la production économique allemande d'environ un pour cent au deuxième trimestre, et coûter environ 25 Mds€ de PIB à l'économie allemande. L'industrie et les métiers spécialisés se plaignent depuis des mois d'un manque de matières premières et de produits entrant dans la production. Cela est essentiellement attribué d'une part à la reprise économique aux États-Unis et en Chine plus rapide que prévue, et d'autre part aux voies d'approvisionnement mondiales qui ont été perturbées par la pandémie.

4. Le manque de puces électroniques met l'automobile sous pression

Le manque de composants électroniques met l'automobile allemande et européenne sous pression, compte tenu des incertitudes sur la durée des problèmes liés à l'offre. Le constructeur le plus touché est VW, qui

estime avoir du renoncé à produire environ 100 000 véhicules. D'après les estimations du magazine économique Business Insider, les constructeurs allemands pourraient être contraints à renoncer de produire environ 800 000 véhicules sur la durée.

5. Les exportations d'armement allemandes en net repli

Après une année record en 2019 pour les autorisations d'export, celles-ci ont considérablement ralenti en 2020. Les CA des exportations d'armement sont tombés de 8,01 Mds€ à 5,82 Mds€. Les autorisations d'armement font l'objet de critiques parlementaires récurrentes, en particulier vers l'Egypte à qui certains parlementaires reprochent des violations des droits de l'Homme.

NUMERIQUE- INNOVATION

1. Celonis lève plus d'un milliard d'euros et devient la start-up allemande la plus valorisée

La société informatique Celonis a levé un milliard d'euros lors de son dernier tour de financement clôturé début juin. La valorisation post-money de l'entreprise est désormais estimée à 11 Mds \$, ce qui en fait la première « décacorne » allemande, soit une start-up valorisée à plus de 10 Mds \$. Un ancien dirigeant de Google, C. Kirjner, a été nommé au poste de directeur financier. L'éventualité d'une introduction en bourse prochaine est jugée réaliste dans la presse allemande. Celonis propose des outils logiciels pour le contrôle des processus corporate, en développant des solutions élaborées autour de l'IA.

2. Un premier ordinateur quantique opérationnel en Allemagne

En 2019, la chancelière A. Merkel faisait pression sur G. Rometty, alors PDG d'IBM, lors du Forum de Davos pour que son entreprise livre à l'Allemagne le premier ordinateur quantique commercialement viable en dehors des Etats-Unis. C'est désormais chose faite puisque l'ordinateur quantique IBM Q System One a été officiellement présenté le 15 juin à Ehningen, dans la banlieue de Stuttgart. La chancelière parle de cet ordinateur quantique comme d'une « merveille de technologie ». Les entreprises et instituts de recherche peuvent l'utiliser depuis juin. Des industriels allemands de premier plan projettent déjà d'utiliser l'informatique quantique : Siemens, BASF, etc. Des grands acteurs de l'industrie automobile (BMW, Mercedes, VW et Bosch) se sont associés pour tester des applications d'IA pour les ordinateurs quantiques en collaboration avec le centre de recherche allemand pour l'IA (DFKI) et le centre de recherche Jülich.

3. Programme du Ministère de l'Environnement en faveur d'une IA respectueuse de l'environnement

Le ministère fédéral de l'environnement (BMU) a publié le 23 juin un programme en cinq points pour le développement et l'application de projets d'IA respectueux de l'environnement et du bien-être public. Dans le cadre de la stratégie du gouvernement allemand en matière d'IA, le BMU met ainsi à disposition 150 millions d'euros de 2021 à 2025, qui seront principalement dépensés dans cinq domaines : (i) des projets de protection du climat et de transition énergétique, (ii) des applications permettant aux PME de réduire leur consommation d'énergie et de matériaux, (iii) des plateformes permettant à la société civile de façonner et d'utiliser l'IA pour le bien commun, (iv) des méthodes d'analyse en Big Data pour les données environnementales publiques et (v) des projets de recherche et d'application permettant de mieux évaluer

l'impact environnemental des infrastructures d'IA ou de réduire directement leurs besoins en énergie et en ressources. À moyen terme, les résultats de la recherche sur la consommation d'énergie et de ressources de l'IA pourraient contribuer à l'élaboration d'un label d'efficacité énergétique qui tienne compte à la fois des processus de développement et des voies de transmission. Depuis 2020, le BMU finance des projets d'IA pour la protection de l'environnement et du climat. Lors du premier cycle de financement, environ 300 idées au total ont été soumises et 28 projets ont été financés à hauteur de 28 millions d'euros environ.

4. L'autorité allemande de la concurrence a ouvert des procédures contre l'ensemble des GAFA

Après Facebook en janvier, Amazon en mai, Google début juin, l'autorité allemande de la concurrence (Bundeskartellamt) a ouvert une nouvelle procédure contre Apple. Elle s'appuie sur la nouvelle loi allemande sur la concurrence, en vigueur depuis janvier, qui lui permet de prendre des mesures ex ante destinées à interdire ou rendre obligatoires certaines pratiques pour rétablir la concurrence sur certains marchés. Ces mesures ne peuvent être prises qu'à l'encontre d'acteurs qui ont d'abord été jugés par l'autorité elle-même comme ayant une importance qui va au-delà de leur seul marché. Les procédures engagées contre les GAFA visent donc dans un premier temps à déterminer si ces entreprises peuvent être qualifiées ainsi.

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



Responsable de la publication : Etienne OUDOT DE DAINVILLE
Rédacteurs : Fabien BAUDELET, Léo HOERTER, Thomas JEANNIN, Emmanuel LAGRANDEUR-BOURESSY, Laurence PAUC, Guillaume PRIGENT, Antoine REBAUDIÈRES
Pour s'abonner : berlin@dgtresor.gouv.fr
Pour se désinscrire : berlin@dgtresor.gouv.fr
Crédits photo : ©elxeneize