

Table des matières

ENERGIE - CLIMAT – ENVIRONNEMENT – LOGEMENT 3

LA BAVIERE EXCLUT TOUT SITE DE STOCKAGE DE DECHETS NUCLEAIRES SUR SON SOL	3
LE LEADERSHIP EN MATIERE DE RECHERCHE DE BATTERIES ELECTRIQUES SUBVENTIONNEE EN ALLEMAGNE REVIENT A LA VILLE DE MÜNSTER	3
LES PRINCIPALES SOCIETES ALLEMANDES RESPONSABLES DE PLUS D'1 % DES EMISSIONS DE CO2 MONDIALES EN 2018. LEURS EFFORTS EN FAVEUR D'UNE BAISSSE DES EMISSIONS SONT INSUFFISANTS.	3
LES ENERGIES RENOUVELABLES (ENR) PRODUISENT DESORMAIS PLUS D'ELECTRICITE QUE LE CHARBON ET LES CENTRALES NUCLEAIRES.	3
LA MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT SVENJA SCHULZE PLAIDE POUR RENDRE LES VOLS PLUS CHERS	4
LES CONTRIBUTIONS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ALLEMANDS SUR LA QUESTION DE LA PROTECTION DU CLIMAT	4
LES DEBATS POLITIQUES ALLEMANDS SUR LA TARIFICATION DU CARBONE	4

TRANSPORT 4

L'ALLEMAGNE DEPASSE LA NORVEGE POUR DEVENIR LE PREMIER MARCHÉ EUROPEEN EN TERMES DE NOMBRE DE VEHICULES ELECTRIQUES IMMATRICULES	4
--	---

ENTREPRISES, INTERNATIONAL 5

SIEMENS ET LA STRUCTURE PILOTE DES INSTITUTS DE RECHERCHE FRAUNHOFER, LA FRAUNHOFER-GESELLSCHAFT, S'ASSOCIENT POUR CREER UN POLE SUR L'HYDROGENE EN SAXE	5
DIMINUTION DES PERSPECTIVES DANS L'INDUSTRIE SIDERURGIQUE	5
LE GOUVERNEMENT FEDERAL LANCE UNE ENQUETE AUPRES DES ENTREPRISES SUR LE RESPECT DES DROITS DE L'HOMME ET DU DROIT DU TRAVAIL	5
LA DEGRADATION DE LA SITUATION DU CHIMISTE BASF SIGNALE UN RALENTISSEMENT DE L'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE ALLEMANDE	6
UNE ETUDE DU CABINET DE CONSEIL EY MONTRE UN RETARD DES ENTREPRISES EUROPEENNES EN TERMES DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT PAR RAPPORT AUX ETATS-UNIS. EN ALLEMAGNE, LA R&D EST LARGEMENT DOMINEE PAR LES INVESTISSEMENTS DU SECTEUR AUTOMOBILE	6

NUMERIQUE, INNOVATION 7

LES ENTREPRISES ALLEMANDES PERDENT EN COMPETITIVITE SUR LE NUMERIQUE, SELON EY	7
LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES ALLEMANDS SEMBLANT PRENDRE LEUR DISTANCE AVEC LE DEVELOPPEMENT DE VEHICULES TOTALEMENT AUTONOMES, EN RAISON DE COUTS TROP ELEVES	7
VODAFONE ANNONCE LE LANCEMENT DE SON RESEAU 5G EN ALLEMAGNE A DESTINATION DES UTILISATEURS PRIVES	7

UNE LOI DU MINISTERE DE LA SANTE SUR LE PRIX FIXE DES MEDICAMENTS PROVOQUE L'INQUIETUDE DE LA COMMISSION EUROPEENNE

8

ENERGIE - CLIMAT – ENVIRONNEMENT – LOGEMENT

La Bavière exclut tout site de stockage de déchets nucléaires sur son sol

Markus Söder, ministre-président (CSU) de la Bavière, refuse catégoriquement tout dépôt de déchets nucléaires radioactifs sur le sol bavarois. « D'un point de vue géologique, la Bavière ne convient pas, car le niveau de sécurité existant est bien inférieur à celui de Gorleben, par exemple » a-t-il déclaré. « La question de l'installation de stockage des déchets nucléaires ne doit pas relever de considérations politiques, mais de critères scientifiques et de sécurité », a-t-il insisté face aux critiques du ministre-président de Basse-Saxe, Stephan Weil (SPD). Ce dernier s'était ému du fait que la Bavière et la Saxe cherchaient déjà à se soustraire de la recherche en cours au niveau national d'un futur site de stockage définitif en Allemagne. L'agence fédérale BGE, compétente à cet égard, a souligné que le processus en cours n'excluait aucun territoire à ce stade.

Le leadership en matière de recherche de batteries électriques subventionnée en Allemagne revient à la ville de Münster

La ville de Münster (Rhénanie du Nord Westphalie) a été choisie par le gouvernement fédéral comme futur site de recherche d'excellence pour le développement de batteries électriques en Allemagne. Une aide publique de 500 M€ du Bund est prévue. La ville accueille, depuis 2009, le MEET (Münster Electrochemical Energy Technology, rattaché à l'université WWU), un centre de recherche en pointe sur l'énergie et le stockage, travaillant aussi bien sur les batteries lithium-ion que sur les technologies alternatives. A sa tête le professeur Martin WINTER, l'un des chercheurs allemands les plus reconnus dans ce domaine. 150 scientifiques viendraient travailler sur le nouveau site créé à Münster-Amelsbüren, qui devrait ouvrir en 2022, et serait placé sous la houlette de la société Fraunhofer. Ce choix fait l'objet de vives controverses parmi les Länder non retenus (Bade Wurtemberg, Basse-Saxe, Bavière, Saxe, Schleswig-Holstein) et suscite des tensions au sein du gouvernement.

Les principales sociétés allemandes responsables de plus d'1 % des émissions de CO2 mondiales en 2018. Leurs efforts en faveur d'une baisse des émissions sont insuffisants.

Le Handelsblatt signale que les émissions de gaz à effet de serre des entreprises du Dax représentent en 2018 environ 1 % des émissions mondiales. Le quotidien souligne que ce chiffre révèle une diminution de 1,2 % des émissions. Selon un expert cité par le Handelsblatt, de l'Institut de Wuppertal pour le climat, les efforts réalisés sont insuffisants, une diminution de 4 % des émissions par an étant nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. Le Handelsblatt révèle par ailleurs que la réduction des émissions est le fait de 60 % des entreprises du Dax, plus du tiers des sociétés ayant accru leurs rejets de CO2 en 2018. Le quotidien signale enfin les réactions des représentants de l'industrie, notamment un document de position commune des cinq puissantes fédérations (dont la Fédération de l'Industrie allemande – BDI, la Fédération des Syndicats allemands – DGB et la Fédération des Chambres de commerce et d'industrie – DIHK), dans lequel elles appellent le gouvernement fédéral à adopter une stratégie climatique claire. Elle comprendrait notamment l'introduction d'une tarification du CO2, afin d'encourager les entreprises à adapter rapidement leurs modes de production.

Les énergies renouvelables (ENR) produisent désormais plus d'électricité que le charbon et les centrales nucléaires.

Les centrales à charbon ont vu une baisse drastique de leur production au cours des six derniers mois. Les centrales à gaz, quant à elles, gagnent en intérêt. La production d'électricité est désormais composée à 41,9% d'ENR (solaire, éolien, hydraulique et biomasse) et à 27 % issue des centrales à charbon. La production d'ENR a augmenté de 10,5% tandis que la production de lignite a diminué de 19,3% et celle de houille de 30,2% par rapport au semestre précédent. Le gaz a progressé de 10,7% dans la production d'électricité. Plusieurs raisons l'expliquent : le début d'année a été très venteux et ensoleillé, les ENR ont le vent en poupe dans les débats publics (cf. Kohlekommission), l'augmentation du prix de l'électricité et l'augmentation du prix du CO2 (28 euros la tonne) sur le marché ETS a permis une productivité accrue des centrales au gaz.

La ministre de l'environnement Svenja Schulze plaide pour rendre les vols plus chers

La ministre fédérale de l'environnement a déclaré le 18 juillet au Rheinische Post que le trafic aérien devrait également supporter les coûts des émissions de gaz à effet de serre. Selon elle, l'approche européenne serait la meilleure solution. Cependant vu la difficulté d'une décision commune, elle plaide dans un premier temps pour l'augmentation de la taxe allemande sur le trafic aérien. Elle considère inacceptable le fait que le train coûte parfois plus cher que l'avion. Pour soutenir son propos, Svenja Schulze a pris l'exemple de la France voulant introduire une taxe d'un montant compris entre 1,5 et 18€ le billet d'avion.

Les contributions des acteurs institutionnels allemands sur la question de la protection du climat

A la demande de la chancelière, le comité des sages a remis le 12 juillet un rapport sur la tarification du carbone et la politique climat en Allemagne. Différents scénarios y sont étudiés : l'élargissement du système actuel ETS à tous les secteurs (scénario cible recommandé), la mise en place d'un marché national d'échanges de droits d'émissions dans les secteurs hors ETS (transport, chauffage, agriculture), une taxe carbone dans les secteurs hors ETS. La fédération automobile VDA a réagi, le 10 juillet, à la proposition de Svenja Schulze d'une taxe sur le CO2 et au rapport du comité des sages. Elle considère le système de droits à polluer comme étant le meilleur système car étant applicable partout en Europe et vraiment efficace dans un marché libre. Les fédérations allemandes (le patronat BDI, la fédération des CCIDIHK, la fédération des syndicats de l'énergie et de l'eau BDEW, la fédération des syndicats allemands DGB et le syndicat des régies municipales VKU) partagent cette analyse dans une position commune. L'association de défense des locataires s'inquiète toutefois de l'impact d'une tarification carbone dans un contexte de pression immobilière par ailleurs déjà difficilement soutenable. Le syndicat IG Metall et les organisations écologistes NABU et BUND ont également établi une position commune : ils préconisent une taxe sur le CO2, des investissements dans les transports collectifs pour l'électrification, un plan d'investissement de 250 Md€ d'ici 2030 dans les infrastructures, et le déploiement massif de bornes de recharges électriques. L'association German Watch a publié, le 12 juillet, un panorama sur les systèmes de tarification du CO2 en Europe et au sein des pays du G20. L'association rappelle la menace d'une sanction de 60 Md€ qui pèse sur le pays s'il ne tenait pas ses engagements climatiques pour 2030.

Les débats politiques allemands sur la tarification du carbone

Dans un contexte global où l'Allemagne entend respecter ses engagements climatiques d'ici 2030 (faute de les atteindre en 2020), la question de la tarification du carbone occupe depuis un mois le devant de la scène en Allemagne et divise la grande coalition entre les tenants d'une extension du marché européen du carbone et les partisans d'une taxe carbone. Alors que la ministre fédérale de l'environnement Svenja Schulze (SPD) a présenté le 5 juillet ses orientations en matière de tarification carbone et privilégie une taxe carbone, les autres partis ont défini leur position sur la tarification du carbone et le comité des sages a rendu son rapport à ce sujet. La CDU/CSU, sous pression, a créé un groupe de coordination sur le climat qui devra rendre compte de ses orientations en septembre. Après une première discussion lors de la réunion du « cabinet climat » du 18 juillet, le gouvernement devrait définir des orientations lors du prochain cabinet climat du 22 septembre.

TRANSPORT

L'Allemagne dépasse la Norvège pour devenir le premier marché européen en termes de nombre de véhicules électriques immatriculés

Selon une étude du Center for Automotive Management (CAM), le nombre de nouveaux véhicules électriques immatriculés en Allemagne entre janvier et juin 2019 a atteint 48 000 unités. L'Allemagne a ainsi dépassé la Norvège, où 44 000 véhicules électriques neufs ont été enregistrés sur la même période. Le CAM nuance néanmoins ces résultats, rappelant qu'en Norvège la part des véhicules électriques neufs dépasse 50 % du total des automobiles neuves immatriculées, contre seulement 2,6 % en Allemagne. Le CAM salue toutefois cette tendance à la hausse en Allemagne. Selon ses prévisions, un peu moins de 100 000 véhicules électriques neufs devraient être immatriculés en Allemagne sur l'ensemble de l'année 2019. Ce nombre devrait doubler en 2020 pour atteindre environ 200 000 unités et 600 000 en 2025. Pour rappel, selon le CAM, environ 3,5 M d'automobiles neuves sont immatriculées en Allemagne chaque année. Le centre nuance également ses données, en précisant que le développement par Tesla de nouveaux modèles de

véhicules électriques plus accessibles aux ménages des catégories moyennes explique en grande partie cette hausse des immatriculations. Il salue toutefois l'augmentation significative de l'offre de véhicules électriques développée par les constructeurs allemands. Volkswagen a ainsi annoncé un objectif de production pour 2020 de 100 000 véhicules fonctionnant uniquement sur batteries.

ENTREPRISES, INTERNATIONAL

Siemens et la structure pilote des instituts de recherche Fraunhofer, la Fraunhofer-Gesellschaft, s'associent pour créer un pôle sur l'hydrogène en Saxe

Le 15 juillet, le Président directeur général de Siemens, le Président des instituts Fraunhofer et le Ministre président du Land de Saxe ont signé un accord pour faire du site historique de Siemens à Görlitz un centre d'innovation sur l'hydrogène. L'usine de Görlitz a connu une restructuration complexe depuis l'annonce de Siemens de fermer le site en 2016. Le groupe s'est ensuite ravisé, face aux protestations soulevées par cette décision. Il avait restructuré l'unité de Görlitz pour en faire la première usine de production spécialisée dans les turbines industrielles du groupe en termes de production. Les trois partenaires souhaitent désormais investir environ 30 M EUR pour l'extension du site. Une équipe d'une centaine de personnes devrait être recrutée dans un premier temps. L'objectif du centre est d'approfondir les connaissances allemandes sur l'hydrogène, notamment pour « verdir » la technologie (grâce à l'électrolyse par exemple), développer les capacités de stockage de l'hydrogène, et de développer un savoir-faire allemand dans ce domaine. Selon le président des Fraunhofer, l'Allemagne, qui s'est fait distancer par d'autres Etats sur des énergies renouvelables comme l'éolien ou le solaire, devrait chercher à construire une connaissance et une capacité de production nationales. Par ailleurs, le Président des instituts rappelle que l'enjeu de sources énergétiques alternatives est particulièrement prégnant dans des Länder comme la Saxe, confrontés à la sortie progressive du charbon.

Diminution des perspectives dans l'industrie sidérurgique

Le Handelsblatt consacre un article à la situation difficile des acteurs européens de la sidérurgie. Il précise que ces derniers sont soumis à une concurrence accrue de pays émergents comme l'Inde, qui proposent des produits à des prix bien moins élevés. Dans le même temps, le secteur est confronté à une hausse importante du coût des matières premières et notamment du minerai de fer. Enfin, la sidérurgie pâtit d'une baisse de la demande de deux de ses principaux clients, l'industrie automobile (25 % de la demande d'acier) et la construction mécanique (11 %), elles-mêmes subissant une diminution de leurs activités. Enfin, le secteur subit les effets des tarifs douaniers américains sur l'acier, alors même que l'Union européenne a relevé de 5% début juillet les quotas d'importation liés aux mesures de sauvegarde. Les entreprises allemandes du secteur sont particulièrement touchées. Thyssenkrupp, numéro deux européen, a revu ses perspectives de croissance à la baisse à chaque publication trimestrielle de ses résultats. Les investisseurs auraient déjà réduit de 20 % à 25 % l'objectif de résultat du groupe, qui devrait exprimer, lors de la présentation de ses résultats à la fin du mois d'août, un avertissement sur ses bénéfices.

Le Gouvernement fédéral lance une enquête auprès des entreprises sur le respect des droits de l'homme et du droit du travail

Le 8 juillet, le Gouvernement fédéral a confié au cabinet de conseil EY la réalisation d'une étude sur les mesures prises par les entreprises allemandes pour respecter les droits de l'homme et l'application de conditions de travail dignes. 1 800 entreprises de plus de 500 salariés seront interrogées à partir du mois d'août avec l'envoi d'un questionnaire de 34 questions, dont les réponses seront ensuite anonymisées. Si EY estime que moins de la moitié des entreprises interrogées mettent en place des mesures efficaces pour respecter les droits fondamentaux, le Gouvernement fédéral se réserve le droit de légiférer de manière contraignante en la matière. L'Allemagne ne dispose pas, contrairement à la France, d'outil de ce type pour faire respecter les droits fondamentaux, contrairement à la France et au Royaume-Uni. Le pays s'est doté d'un « Plan d'action national pour les entreprises et les droits de l'homme » (PAN) en 2016. Il reprend les principes directeurs adoptés par le Conseil des droits de l'homme des Nations unies en 2011. L'application du PAN reposait néanmoins sur le volontariat des entreprises, ce que de nombreuses organisations non gouvernementales et de représentants politiques ont critiqué. En 2014, le Ministre fédéral de la Coopération et du développement donne raison à ces critiques et fonde une Alliance pour l'industrie textile. Il s'agit d'un groupement d'entreprises du secteur du textile qui s'engagent, sur une base volontaire, à respecter des normes environnementales et sociales minimales. Le Ministre

conclut à un bilan mitigé de l'initiative, qui concerne une moitié des entreprises du secteur, l'autre moitié choisissant, selon lui, de ne pas respecter de telles normes de manière explicite, afin de bénéficier d'un avantage comparatif en termes de coût. Il souhaite donc aller plus loin, avec un projet de « Sustainable Value Chain Act », qui pourrait servir de base à une proposition de législation contraignante. Ce projet inclurait des sanctions financières (amendes de 5 M EUR maximum), des peines d'emprisonnement, l'exclusion des marchés publics en Allemagne pour les sociétés concernées. L'une des innovations du projet allemand serait de contraindre toute entreprise de plus de 500 salariés à respecter ces normes. Selon le Handelsblatt, les lois françaises et britanniques s'appliquent à des sociétés bien plus grandes. Au sein du Gouvernement fédéral, cette proposition divise. Le Ministre fédéral des Affaires étrangères (SPD) et le Ministre fédéral de la Coopération et du développement (CSU) sont pour, mais le Ministère fédéral de l'Economie et de l'énergie (CDU) s'y oppose. Dans la société civile, les fédérations patronales sont plutôt contre, estimant que l'étude réalisée par EY aboutira à des résultats nécessairement biaisés dans un sens défavorable aux entreprises. Quant aux ONG, elles jugent le projet insuffisant.

La dégradation de la situation du chimiste BASF signale un ralentissement de l'ensemble de l'industrie allemande

Le Handelsblatt rappelle qu'en deux mois, les prévisions du premier groupe chimique mondial, l'Allemand BASF, ont connu une dégradation particulièrement importante. Le 8 juillet, le groupe a annoncé craindre une baisse de ses bénéfices de près d'un tiers d'ici la fin de l'année 2019. Le chiffre d'affaire devrait également être en recul. La réaction des marchés boursiers a été particulièrement rapide et révélatrice de l'effet d'entraînement de l'industrie chimique pour l'ensemble de l'économie allemande. BASF a perdu 6 % de sa valeur et a entraîné dans sa baisse des groupes comme Thyssen-Krupp. Selon le Handelsblatt, les investisseurs ont perçu ces annonces comme un signe supplémentaire du marasme vers lequel pourrait se diriger l'économie allemande. La fédération des entreprises chimiques VCI a revu ainsi à la baisse ses prévisions pour 2019. La principale raison de cette diminution est la faiblesse des commandes passées par d'autres secteurs industriels, notamment automobiles, et de l'agriculture, en raison des incertitudes sur les tensions commerciales.

Une étude du cabinet de conseil EY montre un retard des entreprises européennes en termes de recherche et développement par rapport aux Etats-Unis. En Allemagne, la R&D est largement dominée par les investissements du secteur automobile

Le Handelsblatt révèle les principaux résultats d'une étude du cabinet EY portant sur l'analyse des 500 sociétés cotées les plus actives en termes de dépenses de recherche et développement pour 2018. Le cabinet conclut à la large surreprésentation des groupes américains, principalement des géants du numérique, à la fois par les volumes consacrés et par la croissance des dépenses de R&D. Amazon est ainsi la première entreprise en termes de montants consacrés (24,4 Mds EUR), avec une croissance et des dépenses de R&D de 27 % en 2018. Google est numéro 2 (18,2 Mds EUR consacrés, soit une hausse de 29 % en 2018). Volkswagen est la seule entreprise allemande parmi les dix premières sociétés du classement (12,1 Mds EUR consacrés à la R&D, plaçant le groupe à la sixième place). Le constat du Directeur général d'EY est sans appel : « L'Europe a du mal à suivre le rythme. » Par exemple, les 5 premières entreprises européennes ont consacré 43 Mds EUR à la R&D en 2018, contre 79 Mds pour les 5 premières sociétés américaines. Le Handelsblatt rappelle que les sociétés allemandes analysées dans ce rapport, au nombre de 35, ont accru leurs dépenses de R&D de 9 % en 2018 (soit 60 Mds EUR), des chiffres supérieurs à la moyenne européenne. Surtout, EY constate la surreprésentation du secteur automobile dans les dépenses de R&D allemandes. Les constructeurs automobiles BMW, Daimler, VW et le fournisseur d'équipement Continental représentent ainsi près de la moitié des dépenses totales (28,3 Mds EUR). Le Handelsblatt signale que le secteur automobile a largement contribué à atteindre, au niveau de l'Allemagne, l'objectif des 3 % de dépenses consacré à la R&D. Il précise que la part consacrée par les constructeurs allemands est largement supérieure à celle des autres acteurs du secteur automobile au niveau mondial (5,4 % des dépenses consacrées à la R&D par les acteurs allemands contre 4,2 % au niveau mondial et 3,4 % aux Etats-Unis). Le Handelsblatt souligne enfin que les autres secteurs de l'économie allemande accusent en revanche un retard en termes de part consacrée à la R&D, en raison d'un accès compliqué aux technologies (2,5 % de connexions par fibre optique parmi les connexions haut débit fixes en Allemagne, contre 50 % en Espagne et 80 % en Corée du sud) et d'une bureaucratie trop présente dans les autres secteurs (l'Allemagne est classée 114^{ème} pays dans le dernier *Doing Business Report* dans ce domaine, derrière des pays comme le Mali, les Bahamas ou le Népal...).

NUMERIQUE, INNOVATION

Les entreprises allemandes perdent en compétitivité sur le numérique, selon EY

Une étude du cabinet de conseil EY sortie le 5 juillet 2019 révèle que les entreprises allemandes perdent en compétitivité et en visibilité sur le numérique. En effet, les investisseurs feraient plus largement confiance aux entreprises capables d'amener de nouvelles innovations et de créer de nouveaux pans d'activité économique sur le marché. **L'entreprise SAP craint donc un retard progressif et conséquent de l'Allemagne dans le paysage international, ce qui a poussé les dirigeants de SAP à émettre une liste de souhaits dans une lettre au gouvernement.** Onze angles d'attaque sont suggérés par SAP: 1. Numériser l'éducation nationale allemande, 2. Promouvoir le soutien à l'IA comme moyen de croissance, 3. Conditions-cadres plus efficaces pour l'accompagnement financier des start-ups, 4. Expansion de l'infrastructure Gigabit et des champs d'expérimentations avant 2025, 5. Evolution innovante du Règlement Général sur la protection des données (RGPD), 6. Mieux utiliser les potentiels technologiques dans la politique des données du secteur de la santé, 7. Eviter les excès de régulation pouvant peser sur les plateformes numériques en prenant en compte les implications B2B/B2C, 8. Numériser l'administration publique, 9. Rendre plus compétitive la fiscalité des entreprises en supprimant les obstacles parfois implicites à l'innovation, 10. Promouvoir la libre circulation des données à caractère non personnel dans l'Union européenne, 11. Prévoir un cadre (non exclusivement européen) engageant les partenaires internationaux en matière de normes de contrôle à l'exportation.

L'étude de EY donne l'occasion à la fédération des chambres de commerce et d'industrie de rappeler que le gouvernement allemand fait trop peu en faveur de la simplification administrative et que les entreprises restent encore confrontées à des processus trop lourds et chronophages qui ralentissent, voire compromettent sérieusement les forces innovantes du pays.

Les constructeurs automobiles allemands semblent prendre leur distance avec le développement de véhicules totalement autonomes, en raison de coûts trop élevés

Le Handelsblatt constate un renversement dans la position des constructeurs automobiles sur le développement des véhicules autonomes. Le quotidien rappelle que la volonté, jusqu'en 2014, des constructeurs de mettre au point rapidement des modèles de véhicules totalement autonomes. BMW avait ainsi déclaré en 2016 son objectif de présenter une automobile totalement robotisée en 2021. La fédération des équipementiers VDA avait envisagé un agenda particulièrement ambitieux pour le déploiement des infrastructures et outils nécessaires à la circulation de ce type de véhicule (2018 : déploiement sur les autoroutes, 2020 dans les zones urbaines et 2025 sur l'ensemble des routes du pays). Aujourd'hui, le Ministère fédéral des Transports envisage le déploiement de véhicules autonomes à échéance de 5 à 10 ans, uniquement sur des tronçons spéciaux et expérimentaux. Selon le Handelsblatt, les constructeurs ont constaté des coûts de développement trop importants et préfèrent désormais développer des technologies partielles d'automatisation. Le premier frein identifié est celui du prix d'un véhicule totalement autonome (10 000 à 20 000 EUR supplémentaire), qui rend inadapté ce type de technologie pour un usage privé. Les constructeurs ont donc tendance à concentrer le développement de l'automatisation sur les véhicules utilitaires, où il peut être plus intéressant. Audi a confié la R&D dans ce domaine à sa filiale dédiée aux utilitaires. PSA a annoncé en mars que les technologies d'automatisation ne seraient pas intégrées aux véhicules privés, mais au développement de taxis et de navettes. Une autre orientation des constructeurs consiste à automatiser une partie seulement des fonctionnalités du véhicules, afin d'offrir une assistance à la conduite au lieu d'une conduite totalement robotisée. BMW et Daimler ont ainsi récemment signé un accord de coopération pour développer des systèmes d'aide à la conduite sur des zones comme les autoroutes, ou d'assistance au stationnement. Enfin, le Handelsblatt rappelle que l'un des freins principaux au développement de véhicules autonomisés réside dans les infrastructures nécessaires à l'échange de données, supposant un coût majeur pour la collectivité.

Vodafone annonce le lancement de son réseau 5G en Allemagne à destination des utilisateurs privés

Le 16 juillet, le directeur général de Vodafone Allemagne a présenté la carte de son réseau 5G. Les usagers y auront accès dès le 17 juillet, moyennant l'achat de smartphones compatibles avec la nouvelle technologie et le paiement d'une option spécifique aux forfaits existants. Le groupe signale le déploiement d'un réseau 5G dans les principales villes

allemandes, mais également dans les zones rurales, en remplacement d'une connexion Internet fixe grâce à un routeur 5G déployé dans des espaces où l'offre DSL est moindre. Deutsche Telekom a déjà annoncé, il y a deux semaines, le développement d'une offre 5G pour les utilisateurs privés. Il n'a toutefois pas mentionné de d'échéance pour le lancement des premières offres. La raison en est que l'Agence fédérale des réseaux n'a pas encore attribué les fréquences 5G aux opérateurs. Vodafone utilise, dans un premier temps, des fréquences acquises aux enchères quelques années auparavant. Par ailleurs, le déploiement de la technologie 5G fait l'objet d'un nouveau débat en Allemagne, quelque peu paradoxal par rapport aux inquiétudes soulevées par la présence de technologies étrangères, et notamment chinoises, en termes de sécurité des systèmes et de respect de la confidentialité des données. Les autorités fédérales et locales ont en effet observé que les systèmes 5G disposaient d'outils de protection des données plus puissants que les moyens dont disposent les forces de police et de surveillance pour intercepter les conversations de personnes suspectes. Les Ministres de la Justice de plusieurs Länder ont ainsi appelé à prendre en compte la nécessaire surveillance des communications. Le vice-Président de Huawei en Allemagne a exclu toute adaptation de sa technologie et des conditions de sécurité des données aux injonctions de la police allemande. Il s'appuie pour ce faire sur l'existence de procédures normées au niveau mondial pour le développement de la 5G, dont aucun fournisseur d'équipement ni d'opérateur de réseau ne peut s'écarter. Il appelle plutôt à la création de règles de sécurité au niveau mondial. Le Président de Vodafone, de son côté, a affirmé que le groupe respectera les règles imposées par les autorités.

Une loi du Ministère de la Santé sur le prix fixe des médicaments provoque l'inquiétude de la Commission européenne

Le Ministre de la Santé a présenté, à la mi-juillet, un projet de loi destiné à « renforcer le rôle des pharmacies de proximité ». Il s'agit de fixer un prix unique pour tous les médicaments délivrés par ordonnance en Allemagne. Les pharmacies en ligne, dont font partie des groupes comme « DocMorrixx » ou « Shop Apotheke », sont contraintes à cette obligation. L'idée de la loi est de lutter contre les tarifs plus bas pratiqués par les enseignes en ligne. Elle répond à un mouvement de mécontentement des pharmaciens, qui s'exprime vivement depuis le mois de mars. La difficulté d'une telle loi est qu'elle contredit une décision de la Cour de justice de l'Union européenne, de 2016, qui autorise les enseignes de pharmacies en ligne, même originaires d'autres Etats membres de l'Union, à accorder à leurs clients allemands des prix plus bas que ceux pratiqués par les pharmacies locales. La Commission européenne a pris explicitement position contre ce projet, depuis son évocation en mars, et a écrit directement au Ministre fédéral de la Santé pour faire part de ses préoccupations. Selon la Commission, ce projet entrave la libre circulation des marchandises. L'existence de services de pharmacies en ligne et les tarifs pratiqués permettent, selon la CJUE, de compenser les difficultés d'accès des consommateurs allemands à certains médicaments. Pour éviter une décision contraire de la CJUE, le Ministre fédéral de la Santé souhaite inscrire le projet de loi non pas dans le droit applicable aux pharmacies, mais dans le Code social. Le Ministre prépare ainsi, selon le Handelsblatt, un argumentaire en vue de toute attaque de la CJUE, le projet de loi pouvant être dès lors interprété comme contribuant à la sauvegarde des « principes structurels fondamentaux » du système de sécurité sociale allemand. Le Ministère fédéral de la Justice a déjà fait part de son scepticisme sur le projet de loi et souhaite obtenir une déclaration d'accord de la Commission européenne avant tout examen du texte au Parlement. Les représentants des pharmaciens, qui soutiennent le texte, se disent confiants sur l'issue du projet.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique de Berlin (adresser les demandes à berlin@dgtresor.gouv.fr).

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

Service Économique de Berlin

Adresse : Pariser Platz 5, 10117 Berlin, Allemagne

Rédigé par (par ordre alphabétique) : Alissa ABBOUD, Adèle DAUTRESME, Tony HUBERT, Thomas JEANNIN, Emmanuel LAGRANDEUR-BOURESSY, Catherine LEGRAND, Laurence PAUC, Guillaume PRIGENT, Relu par : Etienne OUDOT DE DAINVILLE

Version du 12/07/2019