



VEILLE ÉCONOMIQUE

ENVIRONNEMENT – ENERGIE – ENTREPRISES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE BERLIN

N°04 – Avril 2022

Sommaire :

● CLIMAT-ENERGIE- ENVIRONNEMENT-LOGEMENT2

1. La dépendance énergétique à la Russie s'est réduite en deux mois.....2
2. Un arrêt unilatéral des livraisons de gaz est pris très au sérieux.....2
3. Le gazoduc Jamal utilisé en sens inverse pour livrer la Pologne.....3
4. Un embargo sur l'énergie russe coûterait 220 Md€ en deux ans.....3
5. 3 Md€ prévus pour quatre terminaux GNL flottants.....3
6. La pression des ONG s'accroît sur le Vert Robert Habeck.....3
7. Partenariat d'ampleur signé avec l'Inde sur la protection du climat.....4
8. L'Allemagne possède les centrales électriques les plus émettrices de CO24
9. Accord sur le partage du prix du carbone pour le chauffage5
10. Un excellent trimestre pour les énergies renouvelables5
11. Le « paquet de Pâques » acte un changement d'échelle sur les énergies renouvelables5

● TRANSPORTS.....5

1. VW construit une nouvelle usine de batteries à Sagunt en Espagne et investit dans une startup de batteries en silicium.....5

2. Le Bade-Wurtemberg commande pour 2,5 Md€ de trains régionaux auprès d'Alstom
3. La Deutsche Bahn signe un grand contrat au Canada ; questionnements sur son déploiement à l'international..... 6
4. Deutsche Bahn : forte hausse des voyages à l'étranger..... 7
5. Siemens présente son premier train à hydrogène pour concurrencer Alstom..... 7
6. Goulots d'approvisionnement : la production automobile des constructeurs allemands lourdement impactée 7
7. Péage poids lourds : le gouvernement veut accroître ses recettes – pas suffisant pour certains..... 8
8. Volkswagen et BP installent 8 000 points de recharge 8
9. BMW et Mercedes-Benz cèdent leur joint-venture d'autopartage Share Now à Stellantis 8

● ENTREPRISES ET INTERNATIONAL..... 9

1. Les commandes de l'industrie (hors armement) s'effondrent plus que prévu..... 9
2. La bonne santé de l'industrie de l'armement..... 9
3. Les industries stratégiques allemandes touchées par le manque de matières premières..... 9
4. Les difficiles solutions de substitutions aux importations russes et ukrainiennes.....10

5. Lancement du réseau d'entreprises Klimaschutz par la DIHK.....	10
6. L'hydrogène au cœur de l'accord de coopération entre l'Allemagne et l'Inde.....	10
● NUMERIQUE-INNOVATION	11
1. Hausse des créations de startups en 2021.....	11
2. L'autorité de la concurrence va soumettre Meta à un contrôle plus strict.....	11
3. 42% des entreprises allemandes victimes de ransomware paient une rançon.....	12
4. L'agence allemande de cybersécurité met en garde contre Kaspersky	13
5. La police criminelle allemande ferme Hydra Market, plus grand marché illégal du darknet.....	13
6. Lidl se positionne sur le marché du cloud.....	13
7. Un cinquième des 65-74 ans n'utilise pas Internet.....	13

CLIMAT-ENERGIE- ENVIRONNEMENT- LOGEMENT

1. La dépendance énergétique à la Russie s'est réduite en deux mois

Fin avril, le ministre de l'Economie et du Climat Robert Habeck (Verts) a communiqué les premiers chiffres illustrant la réduction de la dépendance énergétique vis-à-vis de la Russie. Des progrès sont notables sur les trois sources d'énergie, malgré des situations encore très différentes. Sur le charbon, l'Allemagne est passée de 50%, au début de la crise, à 8%, et participera à l'embargo européen qui entrera en vigueur dès la fin de l'été. Sur le pétrole, l'évolution est de 35% à 12%, notamment grâce à des non-renouvellements de contrats et la recherche d'autres fournisseurs. Longtemps parmi les opposants à un embargo européen sur cette énergie, l'Allemagne y est désormais favorable, affirmant qu'il serait « gérable ». Enfin, sur le gaz, la dépendance énergétique a été réduite de 55% à 35%, via une augmentation

des livraisons en provenance de Norvège, des Pays-Bas ou encore d'ailleurs sous forme de GNL. Un embargo sur le gaz reste exclu à ce stade par le gouvernement.

2. Un arrêt unilatéral des livraisons de gaz est pris très au sérieux

Et si l'arrêt des importations de gaz russe, auquel le gouvernement allemand se refuse depuis le début de la crise, était subi ? L'arrêt des livraisons de gaz à la Pologne et à la Bulgarie, le 26 avril, faute de paiement en roubles, a poussé les autorités à se pencher très sérieusement sur ce scénario. Le 27 avril, au lendemain de l'annonce, le ministère de l'Economie et du Climat (BMWK) a ajouté un amendement en urgence à sa révision de la loi de sécurité énergétique, inchangée depuis 1975. Il octroie aux énergéticiens, dans des conditions très strictes, la possibilité d'augmenter rapidement leurs prix sur toute la chaîne de valeur jusqu'au client final, en cas de grave pénurie de gaz. Il aurait pour but d'éviter les faillites en cascade. Autre élément indiquant une inquiétude du côté des autorités, l'Agence Fédérale des Réseaux (BNetzA) réalise une enquête auprès des entreprises les plus énergivores, pour identifier les besoins prioritaires en cas de rationnement. Enfin, alors qu'un débat sur la priorisation se

poursuit (industriels vs ménages), la mise en place d'un système d'enchères est également évoqué.

3. Le gazoduc Jamal utilisé en sens inverse pour livrer la Pologne

Comme annoncé par la présidente de la Commission Ursula von der Leyen, la Bulgarie et la Pologne reçoivent le soutien de leurs pays voisins depuis l'arrêt des livraisons directes de gaz russe vers leurs pays, le 26 avril. De la même manière que la Grèce sert d'intermédiaire à sa voisine des Balkans, l'Allemagne achète le gaz nécessaire à la Pologne, puis le lui livre via le gazoduc Jamal (Russie-Biélorussie-Pologne-Allemagne), désormais utilisé en sens inverse. Depuis fin 2021, il ne fournissait déjà plus l'Allemagne, les gazoducs *North Stream*, directement via la mer Baltique, et *Transgas*, via l'Ukraine, la Slovaquie et la République Tchèque, étant favorisés.

4. Un embargo sur l'énergie russe coûterait 220 Md€ en deux ans

Selon un [rapport](#) réalisé par cinq instituts économiques allemands, un embargo immédiat sur le pétrole et le gaz russe coûterait 220 Md€ à l'économie allemande en 2022 et 2023. Le PIB ne progresserait plus que de 1,9% cette année, soit 0,8% de moins que sans embargo. Les conséquences se feraient particulièrement sentir en 2023 : au lieu des 3,1% de croissance attendue, l'arrêt des livraisons d'énergie entraînerait une récession, avec un recul du PIB de 2,2%. Par ailleurs, l'augmentation des prix de l'énergie fait grimper l'inflation : elle devrait atteindre 6,1% cette année, ce qui n'était pas arrivé en Allemagne depuis 40 ans. Avec un embargo sur l'énergie, elle atteindrait même

7,3%, le taux d'inflation le plus élevé que la République fédérale n'ait jamais connu. Le facteur décisif pour l'économie en cas d'embargo serait la hausse des prix de l'énergie et la menace de pénuries de livraison. La demande européenne en gaz liquide « augmenterait de manière drastique », écrivent les chercheurs, qui prévoient un prix du gaz de 200€ par MWh sur la place de marché néerlandaise TTF – contre un prix actuel de 100€ par MWh. L'industrie serait rationnée en cas d'embargo selon les chercheurs, pour qui les quantités stockées dans les réservoirs de gaz « ne suffisent pas à assurer un approvisionnement ininterrompu de l'industrie ». Cette année encore, le secteur enregistrerait une croissance de ses activités de 3,9 %, mais l'année prochaine, il chuterait de 7,8 % en raison des coûts élevés de l'énergie.

5. 3 Md€ prévus pour quatre terminaux GNL flottants

Alors que la construction de terminaux gaziers avance à marche forcée (projet de loi déposé), le ministre fédéral des Finances Christian Lindner a débloqué 2,94 Md€ pour la location de quatre terminaux flottants de GNL afin de réduire la dépendance au gaz russe, dont la mise en service d'un terminal à Wilhelmshaven est prévue dès la fin de l'année. Les fonds doivent permettre de financer tous les coûts de la location à court terme de quatre unités flottantes de stockage et de regazéification. Ces terminaux flottants font l'objet d'une grande concurrence internationale depuis le déclenchement de la guerre, alors qu'il en existe une cinquantaine de monde.

6. La pression des ONG s'accroît sur le Vert Robert Habeck

Alors que le ministre de l'Economie et du Climat R. Habeck (Verts) multiplie les pistes pour diversifier les sources d'énergie et s'affranchir de l'approvisionnement russe, les ONG environnementales maintiennent la pression pour que la protection de la nature ne soit pas la grande oubliée des décisions prises sous l'effet de la guerre. La construction prévue de quatre terminaux à GNL flottants a cristallisé ces tensions. Outre l'importation massive de gaz de schiste, dont l'extraction génère de nombreux dégâts environnementaux, ce sont les terminaux eux-mêmes qui sont mis en cause, notamment pour leur effet néfaste sur le biotope marin et les marsouins présents dans la région. La *Deutsche Umwelthilfe* est sur le point de porter plainte, tandis que *NABU* multiplie ses critiques. *NABU* a par ailleurs dénoncé la nouvelle loi sur l'éolien offshore, accusée de lever le tabou sur les zones de protection Natura 2000, tout en maintenant la chasse gardée aux pêcheurs, au transport maritime et aux installations militaires. Le conflit d'usage entre énergies renouvelables et protection de la biodiversité est central depuis le rehaussement des objectifs d'ENR par le nouveau gouvernement. Lors de la conception de son « paquet de Pâques », Robert Habeck avait notamment passé des accords avec ses homologues à l'Environnement Steffi Lemke (Verts) et aux Transports Volker Wissing (FDP) afin de faciliter le développement éolien on-shore (cf. veille sectorielle précédente).

7. Partenariat d'ampleur signé avec l'Inde sur la protection du climat

En visite à Berlin début mai, alors que l'Inde subissait des canicules historiques sur la quasi-totalité de son territoire, le Premier Ministre Narendra Modi a rencontré le chancelier Scholz

(SPD) et les ministres Habeck (Economie et Climat, Verts), Lemke (Environnement, Verts), Baerbock (Affaires Etrangères, Verts) et Schulze (Coopération internationale, SPD). Ces consultations ont donné lieu à la signature de 14 déclarations d'intentions communes, pour un soutien de l'Allemagne atteignant 10 Md€ sur 10 ans pour lutter contre le changement climatique. Les domaines concernés par ces déclarations sont nombreux (agroécologie, protection des forêts et du boisement ou énergies renouvelables avec notamment des déclarations d'intention sur l'énergie solaire et de coopération sur l'hydrogène vert). L'Allemagne s'est par exemple engagée à verser jusqu'à 300 M€ d'ici 2025 pour l'agriculture indienne pour soutenir une gestion durable des ressources et 1 Md€ d'ici 2025 pour promouvoir la technologie solaire sur le sous-continent.

8. L'Allemagne possède les centrales électriques les plus émettrices de CO2

Selon le think-tank britannique Ember, l'Allemagne et la Pologne sont responsables de l'ensemble des dix premières installations, qui représentent 12% des émissions totales du marché ETS. Au total, les deux pays sont à l'origine de 53% des émissions du secteur de l'électricité de l'UE en 2021. Sept des dix plus gros émetteurs en 2021 étaient des centrales à charbon allemandes. Les centrales de RWE Neurath et Niederaußem ne sont dépassées que par la centrale polonaise de Betchatów, qui se trouve en tête du classement pour la 17^{ème} fois consécutive. Avec 36%, Niederaußem enregistre également la plus forte augmentation des émissions.

9. Accord sur le partage du prix du carbone pour le chauffage

Le fédéral de l'Economie Robert Habeck (Verts), la ministre fédérale de la Construction Klara Geywitz (SPD) et le ministre fédéral de la Justice Marco Buschmann (FDP) se sont mis d'accord sur un partage des coûts du prix du CO2 entre les bailleurs et les locataires. Actuellement, les bailleurs peuvent répercuter intégralement les coûts supplémentaires liés au prix national du CO2 sur leurs locataires. Selon le ministère de l'Economie, le prix du CO2 n'a pas eu jusqu'à présent l'effet d'incitation souhaité en matière de politique climatique. A partir de janvier 2023, les coûts liés au CO2 seront répartis proportionnellement entre les locataires et les bailleurs en fonction des émissions de CO2 spécifiques du bâtiment loué.

10. Un excellent trimestre pour les énergies renouvelables

Les tempêtes de janvier et février ainsi qu'un mois de mars ensoleillé ont dopé la production d'« électricité verte » en Allemagne. Selon une estimation, quelque 74,5 Md de kWh ont été produits à partir d'énergies renouvelables au cours des trois premiers mois de l'année 2022, soit près de 25% de plus qu'au cours de la même période en 2021. Avec une météo tempétueuse, février a même été un mois record pour la production d'électricité d'origine éolienne avec 20,6 Md de kWh, d'après le Centre de recherche sur l'hydrogène et l'énergie solaire du Bade-Wurtemberg (ZSW) et la Fédération allemande de l'industrie de l'énergie et des eaux (BDEW). Les énergies renouvelables ont couvert 54% de la consommation d'électricité allemande en janvier et février.

11. Le « paquet de Pâques » acte un changement d'échelle sur les énergies renouvelables

L'Allemagne maintient son refus d'un embargo sur les importations de gaz et de pétrole russe, mais s'y prépare par une stratégie de diversification de son approvisionnement. L'accélération des ENR fait partie intégrante de la réponse à moyen terme proposée par R. Habeck (Verts) pour sortir de la dépendance aux énergies russes et fossiles de manière générale. Le « paquet de Pâques » présenté le 6 avril avec une entrée en vigueur prévue au 1er juillet, préfigure un changement d'échelle sur les ENR, garantes de l'« intérêt et de la sécurité publique ». Il modifie 5 lois et des règlements : Loi sur les énergies renouvelables (EEG), loi sur l'énergie éolienne en mer (WindSeeG), loi sur l'énergie (EnWG), loi fédérale sur le plan des besoins (BBPIG), loi sur l'accélération du développement du réseau (NABEG). Un objectif de 80% d'EnR dans la consommation d'électricité est annoncé pour 2030 (contre 42% actuellement). Un 2ème paquet suivra cet été avec des mesures sur le bâtiment et le transport notamment.

TRANSPORTS

1. VW construit une nouvelle usine de batteries à Sagunt en Espagne et investit dans une startup de batteries en silicium

Volkswagen avait annoncé en juillet 2021 son intention de construire une usine de batteries en Espagne. Le groupe a dévoilé début mai qu'il avait choisi Sagunt, à 25 kilomètres de Valence comme site. L'usine, qui devrait créer 3 000

emplois directs et entrer en service dès 2025, aura une capacité de production équivalente à 40 GWh. Le groupe renouvelle son exigence de recevoir un soutien financier du gouvernement espagnol pour mener à bien ce projet. VW entend également augmenter ses investissements en Espagne, avec 10 Md€ contre 7 Md€ initialement prévus. En outre, ces dépenses doivent servir au renforcement de la chaîne d'approvisionnement. A partir de 2025, le groupe vise une production annuelle de 500 000 véhicules électriques dans l'usine Seat de Martorell et de centaines de milliers d'autres véhicules VW dans son autre usine de Pampelune. Selon le PDG, H. Diess, l'Espagne deviendra « le centre européen pour la production de voitures électriques compactes ». En outre, Porsche, filiale de VW, a annoncé un investissement de 100 M\$ lors d'un tour de financement de série C dans Group14 Technologies, une startup américaine spécialisée dans les batteries lithium-silicium. Cet investissement doit permettre à Porsche de s'assurer un approvisionnement en matériaux de batteries, dans un contexte de tensions mondiales sur l'approvisionnement en composants critiques pour les batteries.

2. Le Bade-Wurtemberg commande pour 2,5 Md€ de trains régionaux auprès d'Alstom

Le Land de Bade-Wurtemberg a annoncé début mai une commande de 130 trains à deux étages au constructeur français Alstom pour environ 2,5 Md€. Le Land souhaite se positionner ainsi en pionnier en Allemagne. Alstom assurera en outre la maintenance des trains pendant 30 ans. Selon le groupe ferroviaire français, il existe en outre une option permettant de commander jusqu'à

100 trains supplémentaires. Les trains d'Alstom atteignent une vitesse allant jusqu'à 200 km/h. Les trains devraient être livrés pour la mise en service du grand projet ferroviaire régional Stuttgart 21 à partir de décembre 2025.

3. La Deutsche Bahn signe un grand contrat au Canada ; questionnements sur son déploiement à l'international

La Deutsche Bahn, dans un consortium avec l'opérateur Metrolinx, a remporté mi-avril un contrat important pour la région de Toronto. Alors qu'actuellement ne circulent que quelques trains de banlieue fonctionnant au diesel, le nouveau projet prévoit un trafic cadencé de trains express régionaux électriques qui desservent les lignes principales toutes les 15 minutes. Ce système est depuis longtemps la norme dans de nombreuses régions allemandes. La DB sera responsable pendant 25 ans de l'exploitation et de la maintenance des trains régionaux dans cette région canadienne de 8 M d'habitants. Le montant précis n'a pas été communiqué mais il serait à deux chiffres en milliards d'euros. Cette signature intervient alors que, à l'occasion de la présentation des résultats annuels du groupe, le directeur financier a annoncé que l'entité Arriva, la filiale de transport de passagers (hors Allemagne) du groupe, serait prochainement cédée. La DB avait investi 3 Md€ en 2010 pour acquérir Arriva, qui connaît dorénavant des difficultés structurelles et est considérée par des experts du secteur comme un « cas de restructuration ». Les Verts et le FDP, notamment, réclament depuis longtemps la cession des actifs étrangers, à savoir notamment Arriva et la filiale de logistique internationale Schenker, cette dernière réalisant désormais plus de la moitié du chiffre d'affaires du groupe.

Malgré ces critiques, le gouvernement fédéral a approuvé l'engagement de la DB au Canada, y voyant un « intérêt fédéral important » : (i) la modernisation du trafic ferroviaire à Toronto aurait valeur de « modèle pour le système de transport allemand », (ii) une contribution serait apportée à la « protection mondiale du climat » et (iii) les bénéfices seraient « affectés au renforcement du rail en Allemagne ».

4. Deutsche Bahn : forte de hausse des voyages à l'étranger

Le président de la Deutsche Bahn a déclaré début mai que pour les voyages internationaux depuis l'Allemagne, les réservations actuelles dépassaient celles du printemps 2019, qui était une année record pour le trafic de voyageurs avant la pandémie. Ainsi ce sont, en mars et en avril 2022, respectivement 11% et 25% de voyageurs de plus qu'en 2019, ceci alors que le trafic ferroviaire longue distance intra-Allemagne est loin de ses niveaux d'avant-crise. La demande de trajets est élevée vers l'Autriche (+60 % en avril 2022 vs. avril 2019) et la Belgique (+40%). Selon le groupe, les trajets internationaux représentent environ 13% du chiffre d'affaires de l'entité longue distance du groupe.

5. Siemens présente son premier train à hydrogène pour concurrencer Alstom

Le constructeur ferroviaire Siemens a dévoilé début mai dans son usine de Krefeld son premier train à hydrogène. Il s'agit du train Mireo Plus H, variante du train Mireo dont les premiers modèles construits étaient à batterie : 58 trains Mireo à batterie ont ainsi déjà été vendus, quand seuls 7 Mireo en version hydrogène ont

été à ce jour commandés. La version hydrogène devrait être prête pour la commercialisation d'ici 2024. Siemens affiche son intention de rivaliser, avec ce train capable d'aller à 160 km/h, son concurrent français Alstom, qui s'est positionné en premier dans le monde sur ce marché avec son Coradia iLint, développé à Salzgitter et qui sera mis en service dès cet été sur la ligne entre Cuxhaven, Bremerhaven et Buxtehude. En Allemagne, seuls 61% des 33 000 km de voies ferroviaires sont électrifiées et 75% devraient l'être d'ici 2030 d'après les objectifs du gouvernement. Pour le reste des lignes, où des trains au diesel circulent actuellement, des trains à hydrogène ou à batterie seront progressivement mis en service pour décarboner le transport ferroviaire. Le délégué ferroviaire du gouvernement fédéral, M. Theurer (FDP), a ainsi déclaré que 200 M€ de subventions publiques devraient être débloquées pour financer l'acquisition de trains à propulsion alternative dans les années à venir. M. Theurer voit en un fort potentiel dans les trains à hydrogène en Allemagne dans le contexte d'une forte hausse attendue des importations allemandes d'hydrogène à terme : à l'inverse du transport routier, le développement de l'hydrogène dans le ferroviaire ne nécessitait une infrastructure dense – une douzaine de stations-service à hydrogène suffiraient pour couvrir tout le territoire allemand.

6. Goulots d'approvisionnement : la production automobile des constructeurs allemands lourdement impactée

Selon un rapport du média Automobilwoche, les constructeurs automobiles allemands produiront, en raison des tensions mondiales sur l'approvisionnement en composants (goulots

d'approvisionnement sur les semiconducteurs, baisse drastique de la production des fournisseurs de composants ukrainiens, confinement partiel en Chine), 700 000 véhicules de moins cette année que ce qu'ils avaient initialement planifié. Volkswagen serait le plus lourdement impacté avec 500 000 véhicules en moins, BMW et Mercedes-Benz 100 000 et 80 000 en moins. En conséquence, les constructeurs priorisent la production de véhicules haut de gamme : ainsi, la production de voitures Porsche (filiale de VW) a augmenté et celle de voitures Audi (également filiale de VW) a très légèrement diminué, tandis que c'est la marque VW qui connaît une baisse importante de production.

7. Péage poids lourds : le gouvernement veut accroître ses recettes – pas suffisant pour certains

Le ministre fédéral des transports, V. Wissing (FDP), a présenté fin avril un projet d'amendement de la loi fédérale sur les péages routiers. Celui-ci prévoit d'augmenter le péage routier de 665 M€ de 2023 à 2027 pour viser 8,3 Md€ de recettes annuelles sur la période, alors que les recettes de péages poids lourds s'élevaient à 7,64 Md€ en 2021. Le ministère des transports admet lui-même que la charge fiscale sur le transport routier ne changera que légèrement et que l'effet de report modal vers d'autres modes de transports, comme le fret ferroviaire, sera plutôt faible. Le directeur général du lobby ferroviaire *Netzwerk Europäischer Eisenbahnen*, P. Westenberger, estime que la proposition est « clairement trop juste et va dans la mauvaise direction ». Le lobby ferroviaire se dit déçu notamment que les camions plus légers -jusqu'à présent, seuls les

camions dont le poids total excède 7,5 T doivent s'acquitter du péage – ne soient toujours pas redevables du péage, alors que pour le rail des redevances de voie sont dues pour tout type de transport et le stationnement. Selon une étude du cabinet de conseil *Infras*, un péage plus élevé et nettement plus étendu à des camions moins lourds permettrait à l'Etat fédéral de récolter 15 Md€ de recettes supplémentaires en 2025 et 17 Md€ supplémentaires en 2030.

8. Volkswagen et BP installent 8 000 points de recharge

Volkswagen, en partenariat avec BP, va accélérer l'extension de son réseau de recharge rapide pour voitures électriques. En deux ans, jusqu'à 4 000 points de recharge seront installés dans des stations *Aral* en Allemagne et des stations *BP* en Grande-Bretagne. D'ici fin 2024, d'autres pays européens seront également équipés et 8 000 points de recharge devraient être installés dans le cadre de ce partenariat. Les bornes de recharge seront directement raccordées à un réseau basse tension, évitant ainsi d'avoir recours à un transformateur spécial ou à des travaux de construction coûteux. Une première station a été inaugurée en avril à *Düsseldorf*. Volkswagen a en outre conclu des partenariats avec d'autres acteurs – *Enel* en Italie, *Iberdrola* en Espagne, *Eon* en Allemagne –, dans le but de disposer de 45 000 points de recharge rapide en Europe, en Amérique du Nord et en Asie d'ici 2025, soit presque quatre fois plus qu'aujourd'hui.

9. BMW et Mercedes-Benz cèdent leur joint-venture d'autopartage Share Now à Stellantis

Début 2019, BMW et Mercedes-Benz avaient annoncé la fusion de leurs services d'autopartage respectifs, DriveNow et Car2Go, pour former Share Now, qui devait devenir « un nouvel acteur mondial » du secteur. Las, les deux constructeurs ont finalement annoncé qu'ils céderaient Share Now au concurrent Stellantis. Des experts allemands du secteur y voient un risque pour les deux constructeurs allemands, qui se privent ainsi d'un canal de distribution de leurs véhicules, en ne comptant désormais que sur la vente de voitures à des individus ou à des entreprises.

ENTREPRISES ET INTERNATIONAL

1. Les commandes de l'industrie (hors armement) s'effondrent plus que prévu

La guerre en Ukraine représente un choc de demande négatif plus important que prévu. En témoigne, la baisse des commandes des entreprises allemandes. En mars 2022, tout secteur confondu, la baisse enregistrée est de 4,7% par rapport à février, contre des prévisions de l'ordre de 1,1% (Destatis). En cause, la baisse des commandes étrangères (-6,7%), mais aussi intérieures (-1,8%). Une amélioration n'est pas prévue, R. Habeck (Verts) annonce des mois à venir « moroses ». Le secteur des biens d'équipements est particulièrement touché avec une demande en baisse de 8,3%. Seul le secteur automobile ne subit pas de choc de demande, mais un choc d'offre.

2. La bonne santé de l'industrie de l'armement

En 2021, l'Allemagne a dépensé 56 Md€ en armement, soit 1,3% de son PIB et 2,7% des dépenses mondiales (SIPRI). Le conflit russo-ukrainien a provoqué un regain inattendu de commandes de la part du gouvernement et de sympathie de la part des citoyens. Après l'envolée de leur cours de bourse, Hensoldt, BAE Systems et Rheinmetall voient leur carnet de commandes se remplir. Ce dernier a annoncé revoir ses prévisions de croissance pour 2022 à la hausse de 10 points (de 10% à 20%) et va créer au moins 1500 emplois d'ici mi 2023. Outre l'armement, le gouvernement allemand a commandé 50M€ de radars et de caméras haute performance pour la défense contre les drones et le suivi de l'artillerie, qui ont vocation à être envoyés en Ukraine. Si les 100 Md€ de fonds spéciaux pour la modernisation de la Bundeswehr annoncés par le chancelier Scholz sont adoptés, l'Allemagne atteindra pour la première fois l'objectif de 2% fixé par l'OTAN.

3. Les industries stratégiques allemandes touchées par le manque de matières premières

La guerre en Ukraine renforce aussi les goulets d'étranglement et aggrave le choc d'offre négatif dû à la crise du coronavirus. En avril, 3 entreprises allemandes sur 4 font état de difficultés d'approvisionnement, notamment d'énergie et de matières premières stratégiques. L'industrie papetière allemande (4^{ème} mondiale) dépend à 55% du gaz, dont seuls 15% pourraient être remplacés par d'autres sources d'ici fin 2022 et craint un arrêt de la production à l'échelle mondiale. Le manque de noir de carbone affecte l'industrie automobile

allemande (3^{ème} mondiale) pour les pneus et les batteries, ainsi que l'industrie cosmétique (1^{ère} européenne) en tant que colorant E152.

4. Les difficiles solutions de substitutions aux importations russes et ukrainiennes

Outre les questions énergétiques, les sanctions économiques touchent aussi les chaînes d'approvisionnement de nombreuses entreprises allemandes, qui éprouvent des difficultés à remplacer les importations en provenance de Russie, Biélorussie et Ukraine. Selon une enquête de l'institut économique Ifo, seules 14% des entreprises industrielles allemandes ont déclaré qu'il leur était possible de trouver des alternatives à court terme, 44% affirment que seul un remplacement partiel est possible et 15% qu'il est même totalement impossible. Le secteur le plus touché est le commerce de gros, dans lequel seules 7% des entreprises pensent trouver des alternatives à court terme. Il faut ajouter à cela les conséquences indirectes dues à des fournisseurs s'approvisionnant eux-mêmes en Russie, pour l'instant difficilement quantifiables.

5. Lancement du réseau d'entreprises Klimaschutz par la DIHK

Financé à hauteur de 2,5 M€ par le BMWK, ce réseau lancé à l'initiative du réseau des chambres de commerce et d'industrie (DIHK) veut faciliter la mise en relation d'entreprises, le partage de connaissances, d'expériences et des *best practices*. L'objectif rappelé par P. Adrian, président de la DIHK, est d'accompagner les entreprises soucieuses de développer une

activité plus conciliante avec la préservation de l'environnement. La première mesure prévue est l'instauration d'un outil de calcul de leur bilan CO2. Le réseau, lancé fin avril, compte déjà plus de 450 entreprises qui se sont engagées à y participer activement. L'adhésion est gratuite et ouverte à toute entreprise.

6. L'hydrogène au cœur de l'accord de coopération entre l'Allemagne et l'Inde

L'accord signé le 2 mai souligne la volonté des deux pays de coopérer pour la production, la transformation et le transport de l'hydrogène vert. L'accord vise à établir un groupe de travail au sein de l'*Indo-German Energy Forum* (IGEF) lancé en 2006, qui devra promouvoir les investissements publics et privés dans le domaine et faciliter l'échange de connaissances en matière de réglementation, normes et procédures de sécurité. Cet accord entre dans la stratégie indienne énoncée par le Premier Ministre Modi lors de la conférence de Glasgow de devenir une « plaque tournante mondiale » de l'hydrogène vert, grâce à des financements de pays développés. 7 Md€ afin de produire 5 GW d'ici 2030 et 10GW d'ici 2040 avait déjà été annoncés par l'Allemagne dans le cadre de son Plan National Hydrogène (BMW, juin 2020). Pour l'Allemagne, c'est aussi une opportunité d'intégrer ses entreprises innovantes en matière d'électrolyseurs (par exemple Enapter AG) dans la course à l'indépendance vis-à-vis des combustibles fossiles.

NUMERIQUE- INNOVATION

1. Hausse des créations de startups en 2021

D'après un rapport annuel de la société d'analyse Startupdetector, 3 348 nouvelles startups ont été enregistrées dans les registres du commerce allemand en 2021, en hausse de 11 % par rapport à 2020. 2 087 startups ont réussi à attirer des investisseurs externes en 2021 (+ 27 % vs. 2020). Les logiciels, la santé et la vente au détail en ligne continuent de dominer, en nombre, l'écosystème tech allemand, mais le secteur des technologies environnementales a connu une augmentation drastique, avec 100 nouvelles startups créées (+ 144 % vs. 2020), de même que celui des médias (+ 86 % de créations de startups vs. 2020) et celui de l'assurance (+46 %). Le principal modèle économique des nouvelles startups reste le « software as a service » (plus de la moitié d'entre elles), suivi des startups avec un modèle productif. Le taux de création de startups par habitant est le plus élevé dans des zones économiquement prospères (la circonscription de Starnberg en Bavière occupe la première place, devant Berlin et Munich) ou avec une forte empreinte universitaire (Heidelberg en 4ème position accueille notamment presque la moitié des nouvelles startups dans le secteur de la santé). Dans les nouveaux Länder de l'Est, seule la ville universitaire de Léna (Saxe) est dans le top 10 allemand. Les fondateurs de startups en 2021 sont plus âgés qu'en 2020 : la classe d'âge des 40-49 ans a fortement augmenté pour représenter un cinquième des fondateurs de nouvelles startups ; les 30-39 ans sont les plus représentés (plus de 40 % des fondateurs) ;

moins d'un quart des fondateurs ont moins de 30 ans. On recense, dans les villes allemandes de moins de 100 000 habitants, 22 startups ayant complété un tour de levée de fonds. Les investisseurs cherchent désormais aussi les futures licornes loin des grandes métropoles. Ce phénomène est amplifié par le télétravail, là où les co-fondateurs se rencontraient auparavant dans les hubs technologiques. Ainsi le fonds de VC bavarois Early Bird explique que la part de son portefeuille dans les 9 plus grands sites technologiques européens est passée de 75 % en 2014 à 56 % en 2021.

2. L'autorité de la concurrence va soumettre Meta à un contrôle plus strict

Après Alphabet, maison-mère de Google, c'est désormais Meta, maison-mère de Facebook, qui va pouvoir être soumis à un contrôle renforcé de la concurrence par l'autorité de la concurrence allemande (Bundeskartellamt), lors des 5 prochaines années. En effet, sur le fondement de l'article 19a de la loi sur les restrictions de concurrence (GWB-Gesetz), issu d'un amendement de 2020 de la loi, le Bundeskartellamt peut, après avoir statué qu'une entreprise présente une « importance primordiale pour la concurrence », interdire à cette entreprise des pratiques qui, selon l'autorité, menacent la concurrence. Les règles inscrites dans cet article permettent notamment d'intervenir plus tôt et plus efficacement contre les abus des grands groupes numériques. L'Office fédéral des cartels a ainsi considéré que Meta, comme Alphabet en janvier dernier, présentait une telle « importance primordiale pour la concurrence ». Les propriétaires de Facebook ont fait savoir qu'ils ne s'opposeraient pas à cette classification devant les tribunaux,

bien qu'ils « ne partagent pas le raisonnement qui a conduit à la décision de l'Office fédéral des cartels », et souhaitent « continuer à collaborer de manière constructive avec le Bundeskartellamt. Pour justifier sa décision, l'autorité a souligné que le groupe exploitait « un écosystème solide, financé par la publicité, dans le domaine des médias sociaux, qui ne cesse de s'étendre ». Ce n'est pas la première fois que l'autorité allemande de la concurrence intervient contre Facebook, puisqu'elle avait déjà, en 2019, interdit au groupe de combiner les données des utilisateurs de différents réseaux comme Instagram et Whatsapp sans leur « consentement volontaire », un litige toujours en cours d'instance devant les tribunaux allemands. En outre, depuis 2020, une autre procédure est en cours sur les lunettes de réalité virtuelle du groupe et le lien en termes de transfert de données avec les comptes Facebook des utilisateurs. Le secrétaire d'Etat allemand en charge notamment de la concurrence, S. Giegold (Verts), a demandé, à l'occasion de la décision du Bundeskartellamt, que les règles antitrust de l'UE soient renforcées pour permettre aux régulateurs de démanteler des entreprises en cas d'infraction grave et il souhaite que ce point soit soulevé lors de la prochaine révision du règlement 1/2003 récemment annoncée par la commissaire européenne M. Vestager. Il souhaite également que les règles européennes soient renforcées pour empêcher les « acquisitions tueuses ». Enfin, il a annoncé que le gouvernement allait étudier l'opportunité de donner des pouvoirs plus étendus au Bundeskartellamt, dans le cadre d'une réforme prochaine du droit national de la concurrence.

3. 42% des entreprises allemandes victimes de ransomware paient une rançon

D'après une étude de la société de sécurité informatique Sophos, qui a interrogé 400 entreprises allemandes de 100 à 5 000 employés, 67% des entreprises interrogées ont déclaré avoir connu un piratage de type ransomware en 2021. 61% de ces incidents ont entraîné le cryptage de tout ou partie des données de l'entreprise et donc leur inaccessibilité. Si 71% des entreprises ont pu restaurer les données à partir de copies de sauvegarde, 42% ont tout de même payé une rançon. Ce chevauchement – il y a plus d'entreprises qui ont payé une rançon que d'entreprises n'ayant pas pu récupérer leurs données via une sauvegarde – s'explique selon un responsable de Sophos par la volonté de certaines entreprises d'empêcher la publication de données internes. Parmi les entreprises allemandes ayant payé une rançon, seules 64% ont pu récupérer l'intégralité de leurs données, ce qui montre que si les pirates informatiques savent crypter les données pour les rendre inaccessibles, ils n'ont pas développé les mêmes compétences pour le décryptage. Sur les quelques entreprises qui ont bien voulu dévoiler à Sophos le montant de la rançon payée (seule 54 des 400 entreprises interrogées), la rançon moyenne s'élevait à 255 000 euros, avec 1 entreprise sur 10 ayant payé plus d'un 1 M€. Le coût moyen de l'ensemble des démarches à effectuer pour restaurer intégralement les données et les systèmes de sécurité de l'entreprise s'est élevé en 2021 à 1,6 M€, en hausse de 50% par rapport à 2020. On apprend également que 4 entreprises allemandes sur 5 sont désormais assurées contre les cyberattaques, bien qu'elles déclarent qu'il est devenu plus difficile ou plus coûteux de remplir les conditions d'assurance. La grande majorité d'entre elles déclarent ainsi qu'elles ont dû renforcer leurs mesures de sécurité pour

satisfaire les assureurs, qui en contrepartie ont pris à leur charge 98 % des rançons payées.

4. L'agence allemande de cybersécurité met en garde contre Kaspersky

Dans le contexte de l'invasion russe en Ukraine, l'Office fédéral de la sécurité des technologies de l'information (BSI) a averti mi-mars qu'il existait un « risque considérable » d'une attaque informatique orchestrée par la Russie et avait donc conseillé de remplacer le logiciel Kaspersky par des alternatives. Le BSI faisait valoir qu'un « Un fabricant informatique russe [pouvait] lui-même mener des opérations offensives, être forcé contre son gré d'attaquer des systèmes cibles, ou même être espionné en tant que victime d'une cyberopération à son insu ou utilisé à mauvais escient comme outil d'attaques contre ses propres clients ». Dans une lettre ouverte, le fondateur de l'entreprise, E. Kaspersky, avait estimé qu'il s'agissait de « pures spéculations qui ne sont étayées par aucune preuve objective ou détails techniques ». La filiale allemande du groupe russe avait ensuite déposé un recours devant le tribunal administratif de Cologne pour que soit levé l'avertissement du BSI. Mais le tribunal administratif a finalement considéré fin avril que l'avertissement était légal au titre que les données compilées par le BSI étaient suffisantes pour soulever une menace pour la sécurité. Le tribunal estime également que « l'influence du gouvernement russe sur les entreprises opérant en Russie, en particulier sur Kaspersky, a été documentée par le pass » et que les mesures de sécurité prises par Kaspersky ne sont pas suffisantes pour contrer adéquatement les menaces d'ingérence de l'appareil d'Etat russe.

5. La police criminelle allemande ferme Hydra Market, plus grand marché illégal du darknet

L'Office fédéral de la police criminelle (BKA) a annoncé début avril avoir confisqué, dans le cadre d'une opération coordonnée à l'échelle internationale, les serveurs d'Hydra Market, plus grande plateforme illégale du darknet. Ce site, en langue russe, accessible depuis au moins 2015, comptait environ 17 M de comptes clients et plus de 19 000 comptes vendeurs. Selon le BKA, 1,23 Md€ de ventes avaient été réalisés sur cette plateforme rien qu'en 2020, ce qui en faisait la plateforme illégale « avec le chiffre d'affaires le plus élevé au monde ». 543 Bitcoins d'une valeur de marché de 23 M€ ont été saisis.

6. Lidl se positionne sur le marché du cloud

Le groupe Schwarz, maison-mère des chaînes de vente au détail Lidl et Kaufland, a annoncé fin avril qu'il allait désormais offrir sa solution cloud aux entreprises et aux administrations publiques. Le groupe avait dans un premier temps développé pour ses besoins internes une infrastructure cloud en propre et il entend désormais en ouvrir l'accès pour concurrencer à terme les géants américains, comme Amazon Web Services. Les datacenters de cette solution cloud dénommée STACKIT sont situés en Allemagne et répondent, selon le PDG C. Müller, « aux normes de sécurité européennes les plus élevées ».

7. Un cinquième des 65-74 ans n'utilise pas Internet

Selon l'Office fédéral des statistiques (Destatis), environ 6% des citoyens allemands âgés de 16 à

74 ans n'ont jamais utilisé Internet, soit environ 3,8 M de personnes. En France, cette statistique s'élève à 5% ; en Suède, à 1%. C'est parmi les 65-74 ans que la proportion est la plus faible avec environ 21 % des personnes qui n'utilisent pas internet ; tandis que pour les personnes de moins de 55 ans, ce taux descend à 3%. Destatis pointe que la vie des personnes n'utilisant pas encore Internet a été rendue plus difficile pendant la pandémie de Covid-19, en raison de la preuve numérique de vaccination et des réservations en ligne à l'avance qui sont devenues obligatoires dans de nombreux lieux.

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



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Responsable de la publication : Claire THIRRIOT-KWANT

Rédacteurs : Fabien BAUDELET, Emmanuel LAGRANDEUR-BOURESSY, Emilie MANCEAU-DARRIVÈRE, Esther GOREICHY, Antoine REBAUDIERES, Gabriel ROUX, Antoine LECLERCQ, Clara MAGI

Pour s'abonner :

berlin@dgtresor.gouv.fr

Pour se désinscrire :

berlin@dgtresor.gouv.fr

Crédits photo :

©elxeneize