



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

dans les secteurs Climat/Environnement, Energie, Infrastructures et Transport

Février 2021

POLOGNE	1
HONGRIE.....	9
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	12
SLOVAQUIE	15
LETTONIE.....	19
LITUANIE.....	20
ESTONIE.....	22

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,4 PLN

Nominations

- Le 22 février, le conseil de surveillance de la société Tauron Polska Energia a lancé l'appel à candidature au poste du président de la société, suite à la démission de Wojciech Ignacok du 19 février.

Financement et fonds européens

- Le gouvernement a présenté le 26 février le projet de Plan de Relance National (*KPO*) qui a été ensuite soumis à la consultation publique qui durera jusqu'au 2 avril 2021. Le plan porte au total sur un montant de 58,2 Md€ dont 23,98 Md€ de dotations et 34,2 Md€ de prêts. Le gouvernement a présenté les cinq volets prioritaires du Plan: **1) résilience économique et compétitivité, 2) énergie verte et diminution de l'intensité énergétique, 3) transformation numérique, 4) amélioration de la qualité et de l'accès au système de la santé et 5) mobilité verte et intelligente.**

Le composant *Energie verte et diminution de l'intensité énergétique* du projet prévoit trois objectifs spécifiques :

- améliorer l'efficacité énergétique de l'économie,
- augmenter l'utilisation des sources d'énergie renouvelables,
- s'adapter au changement climatique et réduire la dégradation de l'environnement.

Ce volet est doté de 6,34 Md€ dont, entre autres :

- 3,2 Md€ pour l'efficacité énergétique des logements,
- 388 M€ pour les investissements dans les systèmes de chauffage,
- 797 M€ pour le développement de technologies hydrogène et combustibles alternatifs,
- 329 M€ pour le développement du réseau et l'infrastructure électroénergétique intelligente,
- 437 M€ pour le soutien aux investissements ENR à grande échelle,
- 460,4 M€ pour la transformation verte de la ville.

Le volet *Mobilité verte et intelligente* est estimé à 6,1 Md€. Le gouvernement prévoit de soutenir des solutions à faible émission de carbone dans les entreprises (1,16 Md€). Pour les transports publics zéro émission (1,03 Md€), les petites et moyennes villes seront davantage bénéficiaires que les grandes villes. Les subventions ne sont pas prévues pour les investissements dans l'infrastructure de transport par rail (achat des tramways, développement des réseaux de tramways ou des trains suburbains), mais visent



l'achat des bus (électriques et à hydrogène). Le plan de relance prévoit également de soutenir les investissements dans le développement de lignes ferroviaires (2,09 Md€), l'achat nouveaux wagons (398 M€) et le développement de projets intermodaux (185 M€).

- Le Fonds polonais de développement (*PFR*) envisage de s'engager dans le financement de la transition énergétique polonaise. Le nouveau plan vert du Fonds est composé de quatre piliers :
 1. grands investissements dans des nouvelles puissances de production. Le vice-président de PFR a déclaré que grâce à de nouveaux produits, y compris le financement du type mezzanine et à la coopération avec les banques, ils envisagent d'attirer le développeur polonais et réaliser de projets ensemble. Il a annoncé qu'ils sont prêts à proposer des projets clés en main.
 2. Fonds vert (PFR Ventures Green Hub Fund of Funds). Mis en marche en janvier, il disposera pour commencer de 45 M€ de soutien pour les fonds d'investissements. Ces moyens seront investis dans les petites et moyennes entreprises actives déjà dans le secteur des ENR ou envisageant d'y entrer, qui ont besoin de 4,5- 9 M€ pour accroître leurs affaires. Comme le précise le vice-président, ce sera un élément important de la chaîne de valeur polonaise, dont la construction constitue un élément principal de la stratégie de PFR.
 3. collectivités locales. PFR a récemment déterminé les conditions d'accorder le financement du type mezzanine, à hauteur de 10,9M€ à la société Dobra Energia dla Olsztyna, qui construit l'installation du traitement thermique de déchets communaux, d'une valeur de 195 M€. Comme l'a déclaré le vice-président, PFR est intéressé de participer dans d'autres investissements de ce type dans le secteur du chauffage largement compris.
 4. Investissements dans les ENR. Pour le moment, PFR se concentre sur les installations de biogaz. Le Groupe polonais de biogaz, dans lequel PFR détient 90 % des parts, a déjà construit 11 installations et envisage les suivantes. Le vice-président précise que le Fonds ne s'engagera pas pour le moment dans les relativement petits investissements ENR isolés. Par contre, ils sont intéressés par les investissements dans les entités qui construisent ou intègrent le marché, y compris dans le secteur photovoltaïque et de l'énergie éolienne.

Climat/Environnement

- Le 25 février la Diète a adopté l'amendement de la loi sur l'accès du public à l'information sur l'environnement et sur sa protection, sur la participation du public en matière d'environnement et sur l'évaluation environnementale. L'amendement constitue la transposition en droit national de la législation de l'Union européenne relative à l'accès du public à la justice environnementale. A cette fin, la loi amendée a renforcé les pouvoirs des parties à la procédure et des organisations environnementales dans le processus d'investissement.
- Nouvelles procédures d'infraction de la Commission européenne contre la Pologne du mois de février :
 - la Commission enjoint à la Pologne de mettre en œuvre l'arrêt de la Cour de justice de l'UE concernant le non-respect, par le pays, des obligations qui lui incombent en vertu des directives «Habitats» (directive 92/43/CEE) et «Oiseaux» (directive 2009/147/CE) en ce qui concerne la protection de la forêt de Białowieża ;
 - la Commission appelle la Pologne (la Belgique et la Tchéquie) à respecter les exigences qui leur incombent en vertu de la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. En Pologne, les valeurs limites annuelles de NO₂ sont dépassées dans quatre agglomérations (de Varsovie, Cracovie, Wrocław et de la Haute Silésie). Les rapports indiquent que les mesures prises pour remédier aux dépassements de NO₂ ne suffisent pas pour maintenir les périodes de dépassement aussi courtes que possible.
 - la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'un recours contre la Pologne au motif que la Pologne a manqué aux obligations lui incombant en vertu de la directive sur le bruit (2002/49/CE). La législation nationale polonaise ne garantit pas l'établissement de plans d'action, qui sont requis en vertu de la directive, que les valeurs limites de bruit dans la zone aient été dépassées ou non. La CE a indiqué que des plans d'action n'ont toujours pas été élaborés pour 20 grands axes ferroviaires et 290 grands axes routiers, bien que la date limite fixée pour l'adoption de ces plans d'action ait été dépassée.

Déchets

- De nouveaux changements de la loi sur la propreté et l'ordre dans les communes proposés dernièrement par le ministère du climat et de l'environnement concernent avant tout la mise en place d'un comptage individuel pour les immeubles collectifs. Néanmoins, le projet d'amendement prévoit également, entre autres, une augmentation des taxes maximales d'enlèvement des ordures ménagères pour les immeubles



non résidentiels (restaurants, hôtels, bureaux, magasins, centre commerciaux) de 18 PLN (4 €) à 23 PLN (5,2 €) pour un sac à déchets ou pour un conteneur de 120 l. Le projet est fortement critiqué par les entrepreneurs qui ont été sévèrement touchés par la crise de COVID.

- A la mi-février au sein de la coalition « Déclenchez l'énergie propre pour la Pologne » mise en place par « l'Organisation Patronale de la RP » a été créé un groupe chargé de la législation en matière d'économie circulaire. Sa tâche principale consiste à formuler des recommandations concernant les changements législatifs visant à permettre à la Pologne d'atteindre les objectifs liés à la mise en place de l'économie circulaire indiqués dans le pacte vert pour l'Europe. A la première réunion du groupe ont participé entre autres, les représentants de : Coca-Cola, Karmar, Remondis, Strabag, Eneris et de la Banque de la Protection de l'Environnement (BOS).

Qualité de l'air

- La Pologne a fait annuler par la CJUE des règles de la directive IED limitant les émissions de NOx dans les grandes installations de combustion : le 27 janvier 2021, le Tribunal de la Cour de Justice de l'UE a rendu un arrêt annulant la décision d'exécution (UE) 2017/1442 de la Commission européenne établissant les conclusions sur les meilleures techniques disponibles pour les grandes installations de combustion. Cette décision d'exécution de 2017, adoptée au titre de la directive IED, impose notamment les niveaux d'émissions associés aux meilleures techniques disponibles, en ce qui concerne les émissions de très nombreux polluants, dont par exemple d'oxydes d'azote (NOx), de mercure (Hg) et de chlorure d'hydrogène (HCl) pour les grandes installations de combustion (GIC), c'est-à-dire des installations d'une puissance thermique nominale d'au moins 50 MW indépendamment du type de combustible utilisé. Pour rappel, en octobre 2017, la Pologne, soutenue par la Bulgarie et la Hongrie, a introduit auprès du Tribunal de la CJUE un recours en annulation de la décision (UE) 2017/1442 (demande fondée sur l'article 263 du Traité sur le fonctionnement de l'UE). La Pologne a attaqué la décision d'exécution (UE) 2017/1442 en invoquant cinq griefs :
 - violation des dispositions applicables en matière de majorité qualifiée. La Pologne estime qu'à la suite de sa demande en ce sens et en application des articles 3.2 et 3.3 du Protocole n°36, la décision d'exécution (UE) 2017/1442 aurait dû être adoptée selon les règles de majorité qualifiée prévues par le Traité de Nice et non selon celles prévues par le Traité de Lisbonne ;
 - dans le cadre des deuxième et troisième griefs, la Pologne estime que les niveaux d'émissions associés aux meilleures techniques disponibles (dits NEA-MTD) imposés par la décision d'exécution (UE) 2017/1442 pour les émissions de NOx, de Hg et de HCl des GIC, ainsi que certains NEA-MTD applicables aux GIC dont la durée d'exploitation annuelle est inférieure à 1 500 h, ont été fixés sur la base de données erronées et non représentatives et qu'ils violent le principe de proportionnalité ;
 - par les quatrième et cinquième griefs, la Pologne conteste la légalité de la dérogation octroyée par la décision d'exécution (UE) 2017/1442 à certaines régions insulaires pour l'application des NEA-MTD aux moteurs alimentés au fioul lourd ou au gazole.

Eau

- Le Centre des Recherches et du Développement (NCBiR) a lancé l'appel à projets de la « Station d'épuration d'avenir ». L'objectif est de proposer une technologie qui permette de produire à partir des eaux usées de l'eau pure et des matières premières (composés du phosphore, d'azote et carboniques) pour la fabrication d'engrais. Actuellement en Pologne, le manque de méthodes efficaces de gestion des boues d'épuration constitue un grand problème. Dans la période 2000 – 2018 le volume des boues d'épuration produites dans les stations de traitement des eaux usées a augmenté de 62% et en 2018 a atteint 583 100 t de matière sèche.

Energie

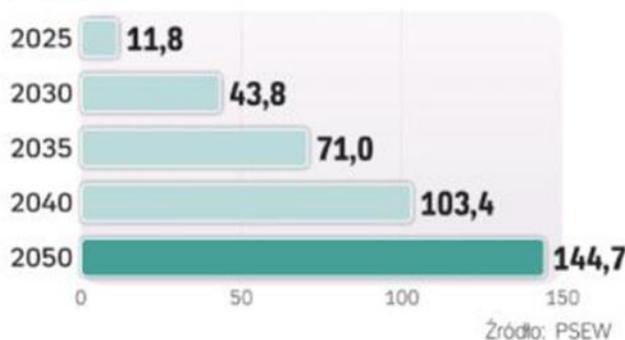
- Lors du forum "Solar +", 12^{ème} édition portant sur le PV et le stockage d'énergie, qui s'est tenue en ligne le 25 février, Ireneusz Zyska plénipotentiaire aux ENR a souligné dans ses propos introductifs l'initiative privée GIGA PV de gigafactory, portée par des entrepreneurs polonais, et qui collabore avec des instituts allemands et français (IPVF). « Je soutiens fortement cette initiative » [SOLAR+ OBRÓBKA - YouTube](#)
- Jarosław Gowin a informé que le Ministère du développement avait préparé la modification de la loi sur les parcs éoliens on-shore. Il a annoncé que la loi devrait bientôt être incluse dans la liste des travaux du Conseil des ministres, et ensuite soumise à la consultation publique. Selon les déclarations des représentants du Ministère, la règle des 10H, c'est-à-dire l'interdiction d'ériger des éoliennes à une distance inférieure à 10 fois la hauteur de l'éolienne par rapport, entre autres, à des bâtiments, sera maintenue,



mais il sera possible de l'atténuer. « Nous aimerions déployer le potentiel d'une capacité éolienne supplémentaire de 3 à 4 GW d'ici 2025 » a déclaré Gowin.

- PGE et la société danoise Orsted ont signé un accord pour établir une société joint-venture dans laquelle chaque partie aura 50% de parts et qui aura pour objectif de construire et d'exploiter deux projets éoliens offshore sur la mer Baltique avec une capacité totale allant jusqu'à 2,5 GW. La valeur de l'investissement est estimée à environ 6,8-9,09 Md€. Les deux projets de PGE remplissent les conditions requises pour participer à la première phase du système de soutien pour l'énergie éolienne off-shore en Pologne en 2021. Par ailleurs, la société a soumis son programme d'investissement dans les éoliennes offshore au Plan de Relance National (KPO). La société a déjà identifié 100 entreprises polonaises qui pourraient participer à la construction de centrales électriques offshore. Il s'agit principalement d'entreprises électriques et de fabricants de structures en acier. PGE souhaite que le port d'installation pour le service des fermes sur la mer Baltique soit situé en Pologne. Selon les annonces précédentes du gouvernement, il serait situé à Gdynia. Outre les centrales nucléaires, l'énergie éolienne en mer sera l'un des éléments clés du futur mix énergétique de la Pologne. La nouvelle politique énergétique nationale prévoit que la capacité installée des fermes éoliennes offshore pourrait atteindre 5,9 GW en 2030 et 11 GW une décennie plus tard.

Le graphique ci-dessous présente les estimations du développement de la production de l'énergie dans les fermes éoliennes offshore en Pologne en TWh.



source : l'Association polonaise de l'énergie éolienne

- DB Cargo Poland et PKP Energetyka ont signé une lettre d'intention, portant sur l'objectif de développer les principes d'alimentation des transports ferroviaires réalisés par la première de ces entreprises avec de l'énergie de traction de source renouvelable. Dès janvier 2022, la coopération doit aboutir à ce que la moitié de l'électricité nécessaire à l'entreprise de transport soit produite de manière écologique. À terme, à partir de janvier 2023, PKP Energetyka devra fournir à DB Cargo Pologne 100 % d'énergie issue de ENR.

Hydrogène

- Les entreprises nationales Orlen, Lotos et PGNiG envisagent de mettre en place cette année les installations de production de l'hydrogène et des stations de ravitaillement en hydrogène. Orlen veut ouvrir des hubs hydrogène à Trzebinia (Petite-Pologne), à Włocławek (Couïavie-Poméranie) et à Płock (Mazovie). De plus, la société prévoit de développer la coopération avec les collectivités locales en matière de transport en commun à hydrogène. Dans le cadre du projet Pure H₂, Lotos envisage de produire des installations de purification et de distribution d'hydrogène et de mettre en place les stations de ravitaillement en hydrogène à Gdańsk et à Varsovie.
- Le 15 février, le président du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW), Maciej Chorowski a informé que le 18 mars débiterait le programme « Nowa Energia » (Nouvelle Energie) adressé aux entreprises dont l'objectif sera de cofinancer les projets innovants en matière de production, de transport, de stockage et d'utilisation de l'hydrogène. L'enveloppe du premier appel à propositions s'élève à 68,2 M€; le budget total du programme est de 0,6 Md€.
- Le 5 mars le ministère du travail, du développement et des technologies a lancé l'appel à projets IPCEI hydrogène pour une réception des dossiers pour la fin mars.

Nucléaire

- Le 4 février, la société sud-coréenne KHNP a organisé un séminaire en coopération avec le Ministère polonais du climat et de l'environnement sur la formation du personnel du secteur nucléaire. Au cours du séminaire, intitulé "Développement des ressources humaines pour le secteur de l'énergie nucléaire entre la Pologne et la Corée", le KHNP a annoncé qu'il était prêt à étendre la coopération actuelle avec les



institutions universitaires polonaises, et qu'il était disposé à soutenir la Pologne dans le processus de formation des leaders nationaux du nucléaire.

- Le 17 février KHNP a également organisé un séminaire pour les journalistes lors duquel la société a présenté les perspectives de coopération dans la mise en œuvre du programme nucléaire polonais lors d'une rencontre avec des journalistes. Elle s'est déclarée prête à participer au modèle financier, à l'instar des Américains et des Français. KHNP est le plus grand producteur d'électricité en Corée du Sud et le troisième producteur d'électricité nucléaire au monde. Elle dispose d'une capacité nucléaire de 23 GW. Elle a construit 34 unités, en exploite 24 et en construit huit autres. Ses actifs s'élèvent à 43 Md€.

Charbon

- La perte nette de 863 M€ a été générée par l'industrie houillère polonaise au cours des 11 premiers mois de l'année dernière, par rapport aux 15,6 M€ de perte au cours de la même période l'année précédente. Le prix moyen du charbon a baissé de 11,3 %.
- La République tchèque a déposé une plainte auprès de la CJUE contre la Pologne en relation avec sa décision sur l'expansion de la mine de houille de Turów – a informé dans un communiqué le ministère des Affaires étrangères tchèque. La raison du recours est l'impact négatif que pourrait avoir l'investissement sur l'environnement dans les régions frontalières tchèques à savoir l'abaissement du niveau des eaux souterraines et, par conséquent la coupure de l'accès à l'eau. Prague accuse le gouvernement de Varsovie de ne pas avoir permis aux habitants des villes frontalières de participer aux procédures concernant l'autorisation à l'expansion. Dans l'attente du prononcé du jugement, le gouvernement tchèque veut également demander l'application d'une mesure provisoire consistant en la suspension de l'exploitation minière.

Electricité / Chauffage

- En janvier de cette année, la consommation d'électricité était de 15,5 TWh, soit 2,1 % de plus qu'en décembre et 2,4 % de plus qu'en janvier de l'année dernière. La production a été d'environ 14,3 TWh (en hausse de 5,5 % par rapport au mois précédant et de 6,9 % par rapport à janvier 2020). Le solde des échanges transfrontaliers s'est élevé à environ 193 GWh. Cela représente une baisse de 73,9 % par rapport à décembre 2020 et de 72,2 % par rapport à janvier de l'année précédente. Les centrales électriques au charbon, qu'il s'agisse de la houille ou du lignite, ont enregistré une forte croissance de leur production, produisant au total plus de 10,9 TWh d'électricité. Les centrales au charbon ont produit environ 7,5 TWh, soit une hausse de 7,5 % par rapport au mois précédant et de 12,2 % par rapport à janvier 2019. Les centrales au lignite ont produit environ 3,5 TWh, soit une hausse de 25,8 % par rapport au mois précédant et de 8,5 % par rapport à janvier 2020.
- Développer des mécanismes de soutien pour les consommateurs sensibles, définir les limites de la pauvreté énergétique ainsi qu'identifier les instruments qui contribuent à son éradication - tels sont les principaux objectifs du groupe de travail chargé du soutien aux consommateurs sensibles et de la réduction de la précarité énergétique en Pologne, mis en place par le ministre du climat et de l'environnement.
- Le marché des pompes à chaleur dédiées au chauffage central a augmenté de 77% par rapport à 2019, ce taux est de 52% pour le marché des pompes à chaleur global. C'est en 2020 la première fois que davantage de pompes à chaleur ont été vendues en Pologne que de chaudières au charbon. Les achats de pompes à chaleur eau glycolée/eau a baissé de 15% par rapport à l'année précédente (5260 unités contre 6190 unités), tout comme les pompes à chaleur dédiées à la production d'eau chaude sanitaire (8650 contre 10230 en 2019). Les pompes à chaleur sont plébiscitées dans les constructions neuves (nouvelles réglementations applicables au premier janvier 2021), quand les chaudières à condensation à gaz sont favorisées dans les rénovations depuis mai 2020 du fait des mécanismes d'aide (évolutions du programme « air pur »).

Gaz / Pétrole

- En 2020, la société PGNiG a importé environ 3,76 Md m³ de GNL, soit une augmentation de 9,7 % par rapport à l'année précédente. Dans l'ensemble de la structure des importations, le GNL a atteint une part de 25,4 %. La part du gaz russe dans les importations est restée à environ 60 %.

Transport

Ferroviaire

- L'année 2020 a été extrêmement difficile pour le transport ferroviaire de passagers. Le nombre de passagers a chuté de 335 M en 2019 à 209 M, donc presque de 40%. La baisse dans le transport de



marchandises a été mineure et a atteint 5, 6%. Pourtant, le transport intermodal de fret a connu une forte croissance, en particulier dans le cadre de la Nouvelle Route de la Soie. Au printemps 2020, on a noté une forte popularité des trains en provenance de la Chine vers l'Europe. Le nombre de rames de la Chine vers la Pologne et celles en transit vers l'Europe de l'Ouest, a augmenté de 38% au cours des trois premiers trimestres 2020 par rapport à la même période de 2019. Selon les données de l'Office du Transport Ferroviaire (*UTK*), de janvier à la fin septembre 2020, 4830 trains sont venus en Pologne, dont la majorité – plus de 3100 – sont allés vers l'Allemagne et d'autres pays. Le site clé pour le transport ferroviaire de la Chine vers l'Europe est le terminal à Małaszewicze à la frontière Pologne-Bielorusse. Environ 90% des marchandises en provenance de la Chine y sont transbordées. A Małaszewicze, les voies ferrées d'un écartement de 1520 mm du système russe se rencontrent avec les voies européennes d'un écartement de 1435 mm. Le terminal à Małaszewicze permet également le transbordement de marchandises des wagons vers les camions. Vu son rôle, Małaszewicze est appelé 'la porte d'entrée vers l'Europe'. Pourtant, comme l'a montré l'année 2020, le terminal arrive à saturation ce qui constitue une opportunité pour les autres pays qui veulent participer à la « course au train chinois de la soie »: la Russie, la Lituanie ou la Hongrie investissent beaucoup dans les projets de terminaux intermodaux. Ainsi, le gouvernement polonais prépare le programme de la construction du parc logistique à Małaszewicze qui devrait être adopté cette année. L'investisseur, la société Cargotor appartenant à PKP Cargo, a déjà consolidé son projet de construction et a déposé la demande de permis de construire. La valeur du projet, cofinancé par les fonds européens, s'élève à 0,9 Md€. La réalisation de cet investissement devrait permettre d'accueillir à Małaszewicze les trains plus longs (1050 m au lieu de 750) et plus lourds (à des charges par essieu de 25 t au lieu de 22,5). De plus, les rails seront alignés sur la norme UIC60 et la vitesse maximale doit augmenter à 40 km/h.

Location of intermodal terminals in Poland in 2019



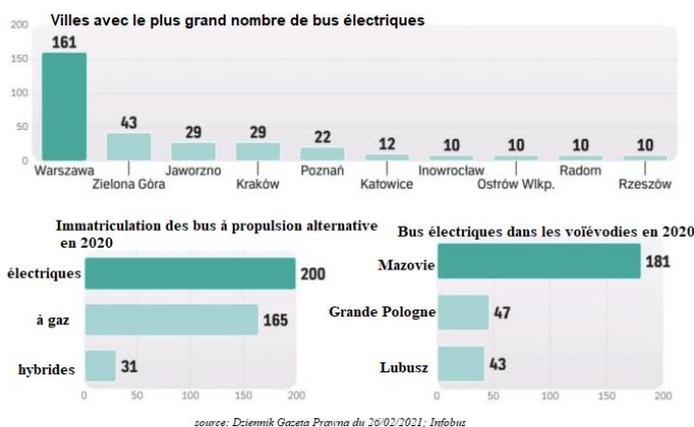
source : Office central des statistiques (*GUS*)

- Grâce à la récente reprise de Pekaes, Geodis veut renforcer sa position sur la Nouvelle Route de la Soie. Ainsi, l'entreprise envisage, entre autres, agrandir son centre logistique à Łódź. La société Spedcont, appartenant à Pekaes, va bientôt mettre en place sa première connexion par train en provenance de la Chine.
- Dans son rapport sur la sécurité du matériel roulant de passagers, la Cour des Comptes (*NIK*) a indiqué que les opérateurs ferroviaires contrôlent bien l'état technique des trains et assurent les compétences adéquates de leurs employés. *NIK* a fortement critiqué l'âge du matériel roulant et le manque de dispositions explicites permettant de tester la sobriété des cheminots exerçant directement des activités liées à la conduite des trains et au trafic ferroviaire. En ce qui concerne l'âge du matériel roulant, selon le rapport, l'âge moyen des locomotives électriques exploitées en 2018-2019 était de 34 ans, des locomotives diesel : 42 ans, des wagons avec sièges : 29 ans, des wagons-lits : 35 ans et des rames automotrices électriques : 25 ans.
- PKP Cargo et LTG Cargo Polska (appartenant aux chemins de fer lituaniens) veulent créer une entreprise commune spécialisée dans le transport intermodal sur les tronçons internationaux tels que: Lituanie – Pologne, Lituanie – Italie et Lituanie – Allemagne. La demande à l'Office de la Concurrence polonais (*UOKiK*) a été déposée le 19 février.



Urbain

- L'électrification du parc des véhicules de transport en commun dans les villes polonaises a bien accéléré en 2020 : sur 704 bus immatriculés, plus de la moitié de propulsion alternative, dont 25% étaient électriques. C'est une croissance importante par rapport à 2019 où 55 bus électriques ont été immatriculés. Varsovie, avec ses 161 bus électriques grâce à la finalisation du contrat de livraison des 130 bus électriques de Solaris, est, derrière Londres, la deuxième ville dans l'UE avec le plus grand nombre de ce type de véhicules. Pour rappel, conformément à la loi sur l'électromobilité, d'ici 2030, 30% des bus dans le transport en commun devraient être électriques. D'autre part, le projet de la Politique énergétique de la Pologne à l'horizon 2040 prévoit le transport commun zéro émission d'ici 2030 dans les villes polonaises de plus de 100 000 d'ici 2030.



- La pandémie a fortement touché le transport en commun dans les villes polonaises. La baisse des revenus de vente des billets a impacté la situation financière des régies de transport en commun. A Varsovie, le revenus de vente de billets en 2020 ont couvert seulement ¼ des coûts de fonctionnement du transport public contre 38% en 2019. Ainsi, plusieurs villes dont les subventions au transport en commun en 2019 constituaient une charge considérable dans le budget, ont dû augmenter les prix de billets. Suite aux problèmes de revenus, certaines villes, p.ex. Katowice, ont été obligées de limiter leurs investissements dans les infrastructures de transport.

2019	Ville	Subventions transport en commun (en euros per capita)
1	Varsovie	206,06 €
2	Gdańsk	132,84 €
3	Poznań	120,68 €
4	Wrocław	99,77 €
5	Łódź	96,64 €
6	Olsztyn	87,07 €
7	Katowice	76,75 €
8	Szczecin	74,39 €
9	Cracovie	72,19 €
10	Lublin	68,04 €

source : wspolnota.org.pl

Routier

- Les opérateurs assurant le transport en bus dans les régions qui ont subi la crise suite à la pandémie, ont pu bénéficier d'aides dans le cadre du Fonds du Développement des Transports Interurbains par Bus (FRPA) dans le cadre duquel, conformément à l'amendement de la loi de lutte contre les conséquences sociales et économiques de la pandémie voté en octobre 2020, la subvention a été augmentée d'1 PLN à



3 PLN pour chaque véhicule-km. Ce montant sera aussi maintenu en 2021. Selon les informations présentées par le ministère des infrastructures, chargé du Fonds, jusqu'à présent, 3 632 lignes de communication ont déposé des demandes du cofinancement pour 2021 à hauteur de plus de 91 M€. Pour rappel, l'objectif du *FRPA*, adopté en mai 2019, était de cofinancer le rétablissement des connections locales de service public par bus afin de lutter contre l'exclusion à cause du manque d'accès aux transports.

Aérien

- La compagnie aérienne LOT a lancé la procédure de sélection des candidats au poste de président de la société.

Infrastructures de transport

- L'industrie ferroviaire se plaint que, contrairement au plan annoncé en novembre dernier par PKP PLK, gestionnaire national du réseau ferré, il n'y a pas assez d'appels d'offres. PKP PLK avait annoncé qu'au moins 60 appels d'offres pour des investissements d'une valeur totale d'environ 3,86 Md€ seraient annoncés d'ici la fin de 2021. Certains d'entre eux étaient censés être liés à des projets financés par le nouveau budget de l'UE pour les années 2021-2027. Le secteur pensait alors que cela permettrait non seulement une bonne utilisation des fonds dans la perspective de l'UE finissante, mais aussi une transition en douceur vers la suivante. Cependant, les contractants et les fabricants de matériaux se plaignent que PKP PLK ne commandent pas de nouveaux investissements. Depuis janvier, pas une seule commande pour la construction de lignes ferroviaires n'a été annoncée. Selon un représentant de la Chambre économique du transport terrestre, en l'absence des appels d'offres promis par la société PKP PLK, la situation de nombreuses entreprises devient dramatique. Les producteurs de matériaux, par exemple de traverses ou de dalles de plate-forme, seraient dans la situation la plus difficile. Les derniers appels d'offres ont été annoncés par PKP PLK en décembre. Leur valeur s'élevait à 204 M€. Les prochains appels d'offres, d'une valeur d'environ 454 M€ seraient annoncés en mars. Selon les déclarations de PKP PLK, tous les projets faisant partie du Programme national d'investissement ferroviaire seraient ainsi contractés. Le membre du conseil d'administration de PKP PLK chargé de la réalisation des investissements a informé qu'au second semestre de 2021, PKP PLK serait prêt à annoncer des procédures pour plus de 2,27 Md€ pour des projets prêts à être mis en œuvre. En 2020, la valeur des travaux achevés sur les lignes ferroviaires (selon les données préliminaires) s'est élevée à 2,5 Md€. Les projets pour cette année sont encore plus ambitieux : les dépenses devraient dépasser 2,95 Md€.
- D'après la position officielle de PKP PLK, tous les fonds européens destinés aux investissements ferroviaires dans le cadre du Programme National d'Investissements Ferroviaires seront utilisés. Cependant, d'après la presse spécialisée, sur 76 projets analysés, pour 27 le risque de perte de fonds européens a été évalué comme au moins haut et la plupart de ces projets constituent les plus grands investissements réalisés par PKP PLK. Selon une analyse semblable réalisée par le Centre de Projet Européen de Transport (CUPT), le risque au moins haut a été attribué à 53 projets. La valeur des 9 projets le plus menacés s'élève à 3,7 Md€.
- Le 23 février, le Conseil des ministres a adopté le Programme d'infrastructure routière sûre pour les années 2021-2024, élaboré par le Ministère des Infrastructures. L'objectif principal du programme est d'améliorer la sécurité de la circulation routière sur les routes nationales gérées par la Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA). Les actions menées dans le cadre du programme viseront à renforcer la protection des usagers de la route et à créer des infrastructures routières sûres - et, par conséquent, à réduire le nombre d'accidents et de victimes. Un montant de 568 M€ sera alloué à cette fin du Fonds Routier National. Il s'agit du premier programme pluriannuel indépendant dans le domaine des infrastructures de sécurité routière à une telle échelle.
- Le 2 février, Franck Riester ministre délégué au commerce extérieur de France et Marcin Horala, plénipotentiaire en charge du projet CPK, ont signé une lettre d'intention commune relative à la coopération sur le projet CPK. Elle porte sur le volet grande vitesse ferroviaire, mais aussi sur les autres composantes du projet : routier, aéroportuaire, aménagement.
- Le 25 février, Mikołaj Wild, PDG de la société CPK, et Kim Kyung Wook, le nouveau PDG de IIAC, qui gère l'aéroport d'Incheon, ont signé le contrat de conseil stratégique. Dans le cadre de cet accord, l'aéroport asiatique joue le rôle de conseiller stratégique afin de fournir à CPK les connaissances et l'expertise nécessaires à la planification et à la conception du nouvel aéroport. Des experts sud-coréens travaillent déjà au siège de la CPK au sein d'une équipe intégrée (composée d'employés de la société CPK et de conseillers externes). Le premier élément de la coopération est le rapport d'ouverture préparé par les



représentants de l'aéroport d'Incheon. Il contient une description détaillée des principaux enseignements tirés par Incheon au cours de ses 20 années d'expérience constituant un point de référence pour la mise en œuvre du plan directeur du CPK. Ces expériences concernent des questions telles que la gestion opérationnelle de l'aéroport, l'intégration de l'aéroport avec le chemin de fer, le phasage de la mise en œuvre, le développement de Airport City, l'approche à l'innovation et la gestion des risques. Les propositions d'Incheon seront développées en étroite collaboration avec le CPK. Un accord de coopération a également été signé par le vice-ministre des infrastructures et plénipotentiaire du gouvernement pour le pôle multimodal central, Marcin Horala, et le ministre sud-coréen du territoire, des infrastructures et des transports, Byeon Chang-heum. La Pologne et la Corée ont déclaré coopérer non seulement en matière de transfert de connaissances lors de la planification et de la conception du CPK, mais aussi au niveau intergouvernemental, sur le champ des investissements et économique. Le document signé est une étape importante vers un partenariat stratégique avec la Corée du Sud pour la construction du CPK.

- Le soutien au secteur aérien polonais a augmenté de 15,9 M€. Ces fonds peuvent être attribués aux sociétés de services soutenant le transport aérien. Auparavant, près de 681 M€ ont été alloués à LOT, et 32 M€ aux aéroports.

Bâtiment/Logement

- En janvier, les promoteurs immobiliers ont commencé la construction de 12 400 logements, soit 24 % de plus qu'un an plus tôt et 27 % de plus qu'en janvier 2019. C'est la meilleure ouverture de l'année dans l'histoire.

HONGRIE

Fonds européens

- La Commission européenne a alloué, grâce à l'instrument de solidarité dénommé SURE, un montant de 108 M€ pour la protection de l'emploi pendant la pandémie de coronavirus pour la Hongrie. Le montant total était de 504 M EUR dont 200 M EUR ont déjà été versés. L'objectif de ce montant est d'aider les travailleurs à maintenir leurs revenus et de soutenir les entreprises en difficulté. Le crédit devra être remboursé par le gouvernement en 15 ans.
- Un nouveau programme de relance économique du gouvernement d'un montant total de 100 Md HUF (278 M€) débutera en mars. Il s'agit d'un prêt de 10 M HUF (27 800 €) sans intérêts pour 10 ans offert aux PME dans les secteurs les plus vulnérables, avec des remboursements qui peuvent être suspendus au cours des 3 années suivantes, afin de garantir au secteur le temps suffisant pour se redresser. L'aide est financée par le programme REACT-UE.

Énergie

- Dans le cadre du plan d'action pour le redémarrage de l'économie, le gouvernement a décidé d'augmenter de 20 Md HUF (57 M€) le montant total du programme (50 Md HUF - 143 M€) soutenant les sociétés souhaitant avoir une approche plus respectueuse de l'environnement. Lors de la précédente offre, plus de 1800 entreprises ont reçu près de 28 Md HUF (80 M€). Les sociétés peuvent recevoir entre 1,6 et 100 M HUF (4 600 et 286 000 €) pour installer un système solaire, moderniser le chauffage et l'isolation thermique des bureaux ou remplacer les fenêtres et les portes de leur bâtiment.

Gaz et électricité

- L'opérateur gazier hongrois (FGSZ) a jusqu'au 31 mai pour planifier les investissements nécessaires dans l'infrastructure du gaz naturel en prenant en compte le principe du coût minimum pour les dix prochaines années. Le plan doit comprendre, entre autres, le développement des lignes transfrontalières, la possibilité d'accroître les capacités et les installations de stockage, c'est-à-dire l'ensemble des investissements qui ont un impact important sur la sécurité et le bon fonctionnement du réseau gazier. Le plan final sera approuvé par l'Autorité hongroise de régulation de l'énergie et des installations publiques (MEKH).
- La transformation de la centrale thermique au lignite de Mátra (Hongrie septentrionale) par une nouvelle installation en énergie propre et renouvelable vient de commencer. Les travaux devraient s'échelonner sur 9 ans. Palkovics László, ministre de l'Innovation et de la Technologie a confirmé qu'un contrat sur la mise en œuvre du projet « Life-IP North-HU-Trans » d'une subvention de 5,2 Md HUF (14,9 M€) avait été signé en décembre pour financer la transformation de la centrale et la mise en œuvre des mesures du Plan national énergie-climat. Cette centrale joue un rôle important dans le secteur d'énergie en Hongrie puisque sa production fournit 10 à 12% de la consommation électrique du pays, donne du travail à 2100 personnes, et assure indirectement la subsistance de 4000 familles supplémentaires. Cependant, ces installations



génèrent 14% des émissions totales de CO₂ du pays, par conséquent sa transformation est primordiale pour atteindre l'objectif européen de neutralité carbone pour 2050. D'après le plan de reconstruction, la combustion du lignite sera arrêtée d'ici 2025.

- Selon Oravecz Zsolt, directeur général de la centrale thermique de Mátra, une subvention de plus de 100 Md HUF (286 M€) sera débloquée dans le cadre de la modernisation et de la transformation durable du secteur énergétique. Selon le projet de transformation, 4 sources d'énergie devraient être utilisées : une centrale de 500 MW à cycle combiné utilisant le gaz, une centrale biomasse de 31 MW, un parc solaire de 200 MW et la création d'une centrale pilote à « charbon propre ».
- Selon la décision de l'Agence hongroise de l'Energie, la date butoir de construction du tronçon de gazoduc entre Kiskundorozsma et Városföld en direction de la Serbie est repoussée d'octobre 2022 à octobre 2023.
- Un chauffage urbain par géothermie, plus respectueux de l'environnement, devrait être lancé à Mátészalka dans le comté de Szabolcs-Szatmár-Bereg. Dans le cadre de ce projet, un puits thermique d'une profondeur de 1200 mètres a été creusé sur un terrain municipal. Le rendement est d'environ 1 000 l par minute, et l'eau thermique à 60-65 °C apporte une production de chaleur de 2,5 MW. Grâce à la construction de ce nouveau puits, 34 000 Giga Joules d'énergie thermique peuvent être utilisés pour le chauffage urbain. L'eau thermique, ramenée à la surface, se répartit en sept sous-stations et fournit du chauffage et de l'eau chaude à travers des échangeurs de chaleur, pour 1400 logements et des bâtiments publics. Cette source d'énergie plus respectueuse de l'environnement et renouvelable économisera 920 000 m³ de gaz naturel par an, et évitera l'émission de près de 1 800 tonnes de gaz à effet de serre. L'investissement de 336,1 M HUF (940 000 €) a été réalisé grâce à une subvention de l'Union Européenne.
- Un parc solaire construit par Heliosys Hungary et Greentech Hungary a été inauguré lundi entre Csengerháza et Kányástelep (Hongrie septentrionale), il répondra aux besoins en électricité de 11 000 familles, pendant au moins 25 ans.
- Le distributeur d'électricité de Hongrie centrale et orientale, Elmű-Émász, quitte le marché de la vente de l'électricité aux ménages, selon l'Office National de l'Energie. L'Office a lancé un appel d'offres pour garantir le service aux 2,2 millions de ménages concernés par ce changement. La société publique MVM Next prend en considération la reprise des clients d'Elmű-Émász.

Nucléaire

- Le gouvernement hongrois a planifié de dépenser 1500 Md HUF (4,29 Md€) jusqu'en 2026 pour développer les universités nationales et la formation professionnelle. Grâce à ce projet, l'université de Dunaújváros (Hongrie centrale) deviendra le centre hongrois de formation théorique et pratique pour le développement de la technologie nucléaire. En modernisant ainsi l'enseignement spécifique, l'université a l'intention de devenir le centre de connaissances régional en matière de l'industrie nucléaire.

Environnement

- La Hongrie a enfreint les règles du droit de l'Union Européenne relatives à la qualité de l'air ambiant.
- Considérant que la Hongrie avait manqué à plusieurs de ses obligations découlant de la directive sur la qualité de l'air ambiant :
 - la Commission avait introduit un recours en manquement devant la Cour de Justice de l'UE. La Commission reprochait à la Hongrie d'avoir dépassé, de façon systématique et persistante, la valeur limite journalière fixée pour les particules PM₁₀
 - d'une part, depuis le 1er janvier 2005, dans la région de Budapest et dans la vallée de Sajó, ainsi que, d'autre part, depuis le 11 juin 2011 (à l'exception de l'année 2014), dans la région de Pécs, et ce jusqu'à l'année 2017 dans les trois zones concernées.

Dans son arrêt du 3 février 2021, la CJUE constate que la Hongrie a bien adopté des plans relatifs à la qualité de l'air ainsi que différentes mesures destinées à améliorer la qualité de l'air. Toutefois, d'une part, ces plans ne donnent pas d'indication précise concernant l'amélioration de la qualité de l'air escomptée, ni le délai prévu pour la réalisation des objectifs visés. De plus, les mesures en cause ne mentionnent pas la date à laquelle le respect de la valeur limite journalière fixée pour les particules PM₁₀ sera assuré dans les zones concernées. Enfin, elles prévoient parfois une durée de mise en œuvre pouvant s'étendre sur plusieurs années après l'entrée en vigueur des valeurs limites fixées pour ces particules. Par conséquent, la Cour relève que la Hongrie n'a manifestement pas adopté en temps utile les mesures appropriées permettant d'assurer que la période de dépassement des valeurs limites fixées pour les particules PM₁₀ soit la plus courte possible dans les zones concernées. Ainsi, le dépassement de la valeur limite journalière fixée pour les particules PM₁₀ est demeuré systématique et persistant durant, respectivement, six et huit années dans ces zones. Dans ces conditions, la Cour constate le manquement de la Hongrie s'agissant tant du dépassement de la valeur limite journalière fixée pour les particules PM₁₀ dans les zones



concernées que de la méconnaissance de son obligation d'assurer que la période de ce dépassement soit la plus courte possible.

- Selon l'autorité hongroise de gestion des eaux (OVF), la Hongrie fait face à une pollution de l'eau par les métaux lourds de la rivière Szamos en provenance de Roumanie (la concentration de zinc, de cuivre, d'aluminium et de fer a été inférieure à la valeur normale dans les échantillons d'eau prélevés). Néanmoins, la situation s'améliore rapidement, grâce au débit considérable de la rivière Tisza.

Transports

Transport aérien

- József Váradi le PDG de la compagnie hongroise à bas cout Wizz Air, pense que l'industrie du transport aérien ne retrouvera son niveau de 2019 qu'en 2024-2025. Depuis l'apparition de la pandémie de COVID-19 en mars dernier, Wizz Air a enregistré une perte de 1 Mrd de dollars, et continue à investir pour occuper une bonne position du marché lors de la stabilisation de la situation. Selon son PDG, Wizz Air est la seule compagnie qui continue à élargir sa flotte et sa portée. En effet, elle a inauguré 14 nouvelles bases et 300 nouvelles lignes l'année passée pour se préparer à la situation après la crise. Elle est l'une des huit compagnies aériennes dans le monde qui est recommandée pour investissement par les grandes sociétés d'analyse. Wizz Air est coté à la Bourse de Londres, et depuis récemment également à la Bourse de Budapest. En outre, Wizz Air a récemment émis 500 M€ d'obligations dans des conditions de marché favorables. En mars 2020, son bilan était solide avec 1,5 Md€ de liquidités (parmi les plus élevées dans le secteur aérien). La compagnie a indemnisé 99% de ses clients suite à l'annulation de ses vols. Malgré la pandémie, Wizz Air est resté l'une des meilleures compagnies aériennes au regard de ses indicateurs financiers et du nombre de ses passagers. Son chiffre d'affaires était nettement supérieur à la moyenne européenne. En août dernier, Wizz Air fonctionnait à 80% de ses capacités, et à 70% pendant les fêtes de fin d'année. La compagnie est également entrée sur les marchés intérieurs d'Italie et de Norvège, elle a effectué plus de 130 vols cargo pour apporter du matériel médical en provenance de Chine, et elle a transporté dans toute l'Europe de l'Est des masques et des respirateurs. Actuellement, Wizz Air est en possession des appareils suivants : 70 A320, 41 A321, 6 A320neo, et 18 A321neo. La société projette d'acquérir 25 nouveaux avions cette année. Depuis février, Aeroplex (société détenue par l'État) assure la maintenance des avions sur les deux bases de Wizz Air en Hongrie et le soutien logistique pour l'ensemble de la flotte.

Transport ferroviaire

- Pour rappel, un contrat d'1 Md€ a été remporté par un consortium hongro-russe, Transzmasholding sur la livraison de 1 300 voitures de chemins de fer dont 624 sont fabriquées en Russie et 676 en Hongrie. En Hongrie, les travaux sont réalisés par Dunakeszi Járműjavító Kft. Jusqu'à présent 259 voitures sont déjà arrivées, et la livraison des quatre premières voitures fabriquées à Dunakeszi a eu lieu ce mois.

Transport urbain

- Le Centre des transports en commun de Budapest, BKK, a annoncé la réduction des horaires de transport public après 20 h à partir du 6 février, en raison du couvre-feu entre 20h et 5h.

Infrastructures

Ferroviaire

- Le gouvernement a mis en place une stratégie de développement ferroviaire dont la réalisation devrait s'étendre sur deux décennies et trois cycles budgétaire de l'UE. Le projet baptisé « Budapest Vasút 2040 » comprend entre autres le développement de la ligne circulaire sud, la construction d'un tunnel ferroviaire de 4,5 km entre les gares de Nyugati et de Déli, et la modernisation du matériel roulant. Dans le cadre de la ligne ferroviaire circulaire sud de la capitale, les deux ponts ferroviaires sud existants seront remplacés, et la ligne à double voie sera élargie à trois voies. Les constructions, qui ont déjà commencé, sont nécessaires puisque ce n'est pas seulement le corridor transeuropéen le plus important et un point de passage du Danube, mais elles joueront également un rôle important dans le trafic suburbain de Budapest. En effet, un des buts de ce projet est de doubler le nombre de passagers ferroviaires et ainsi de réduire par 115 000 le nombre des trajets en voiture au quotidien pour aller au centre-ville. Selon les prévisions, ce développement diminuera les émissions de CO₂ de 1000 t/an. Il est prévu qu'un billet unique ou un abonnement soit utilisé par les voyageurs pour tous les moyens de transports publics dans la capitale. Grâce au développement de la ligne ferroviaire sud, de nouveaux arrêts seront construits, qui assureront la liaison avec les métros ligne 4 à Kelenföld, ligne 3 à Népliget et avec la future ligne 5. Un nouvel arrêt à



Újbuda devrait être créé sous le nom de Nádorkert près d'Infopark. Selon le projet, le but est d'avoir au minimum 6 trains/heure, et 8 à 10 trains lors des heures de pointe. Budapest Vasút 2040 est un développement ferroviaire d'une grande complexité car le trafic ferroviaire doit être maintenu pendant les travaux et les espaces verts doivent être préservés. Selon le gouvernement, le programme de 20 ans coûtera environ 2 000 Md HUF (5,7 Md€) et sera financé principalement par les fonds de l'UE, dont 1 000 Md HUF (2,8 Md€ seront fournis d'ici 2030.

- Péter Szijjártó a annoncé l'ouverture prochaine d'un nouveau poste frontalier avec l'Ukraine ainsi que la modernisation du pont de Záhony et le développement des réseaux routiers en Transcarpathie.
- Metrans a prévu de construire un nouveau centre logistique ferroviaire à Zalaegerszeg pour un montant de 15,7 Md HUF (44,9 M€). Il est important de signaler que Metrans fait partie du leader européen de logistique et de transport, Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA). Zalaegerszeg est déjà un nœud ferroviaire, 12 à 14 trains de Metrans passent chaque jour près de la ville. Afin de faire de Zalaegerszeg le point d'entrée des « ports hongrois » de l'Adriatique vers la Slovaquie, la République Tchèque et la Pologne, Metrans a décidé d'y construire une base logistique et un terminal à conteneurs. Zalegerszeg offrira une base pour le départ et arrivée des trains des ports de Koper, Rijeka (Fiume en hongrois) et Trieste.

Routier

- Pour rappel, l'année dernière, le gouvernement a approuvé le déblocage de 460 Md HUF (1,3 Md€) pour la construction de routes.
- Duna Aszfalt a remporté un appel d'offres de 21 Md HUF (60 M€) pour l'élargissement à 2x2 voies de la route 37 sur 20 km. Dans le cadre d'un autre projet, l'entreprise de construction HE-DO Építő Zrt. construira un rond-point et une station de pesage pour 741 M HUF (2,1 M€).
- Esztergom-autoroute M0 : début des travaux en 2022. La construction de la section ouest de l'autoroute de contournement M0 autour de Budapest, la M100, entre la M1 à hauteur de Bicske et Esztergom, a été budgétisée – a annoncé le gouvernement lundi 9 février. Après la construction de la M100, seule la tranche nord du périphérique M0, à partir du pont au-dessus du Danube à Budakalasz, reliant Buda à Esztergom via Solymar, sera à construire.
- La section autoroutière manquante d'environ 20 km de l'autoroute M6 à la frontière Croate a commencé en février 2021. Le projet devrait s'achever début 2024. Dans le cadre de l'investissement, des travaux de reconstruction seront effectués sur une longueur d'environ 10 kms, ainsi que la construction d'une aire de repos complexe, et l'installation d'un poste de contrôle routier à Ivandárda. Le projet est financé par l'Etat et par l'UE et sera réalisé par S-D 2020 M6 Konzorcium (membre principal: STRABAG Építő Kft., membre du consortium: Duna Aszfalt Zrt.) pour un montant de 88 Md HUF (251 M EUR).
- Bientôt une troisième voie sera construite entre la Hongrie et la Roumanie. En effet, le projet de la nouvelle autoroute M49 entre Mátészalka et Ökörítőfülpös (nord-est de la Hongrie) est en cours. La documentation sur la première section à quatre voies, longue de plus de 25 kms sera préparée par Uvater et Unitef 83 pour un montant de 1,496 Md HUF (4, 27 M€). L'appel d'offre sera publié en juin, et le contrat pourrait être signé d'ici début 2022.
- MOL, la compagnie pétrolière et gazière hongroise privée a étendu son réseau de recharge domestique avec 14 stations de chargeurs électriques, de sorte que la société en exploite désormais 71 dans tout le pays. Dans le cadre du projet NEXT-E, des stations de chargeurs électriques ont été installées le long des autoroutes les plus fréquentées. MOL établira également un réseau régional avec six partenaires en République tchèque, Slovaquie, Slovaquie, Slovaquie, Croatie, Hongrie et Roumanie dans le cadre du NEXT- E soutenu par l'UE.

Urbain

- D'importants travaux vont démarrer à la gare de Keleti afin de la rendre accessible à tous. Les travaux vont durer du printemps à la fin d'année, le coût de l'opération total sera de 1,6 Md HUF (4,5 M€).

REPUBLIQUE TCHEQUE

Energie

- La procédure parlementaire concernant le projet de loi sur la transition vers une énergie à faible émission de carbone (projet de loi qui fournit un cadre pour le financement de la construction du nouveau réacteur nucléaire à Dukovany) n'a toujours pas abouti : le vote en 3ème lecture à la chambre des députés a été reporté plusieurs fois, notamment au 10 puis au 19 février, et aucun vote n'a eu lieu à ce stade. Ces reports s'expliquent notamment par la volonté de l'opposition de légiférer sur les garanties de sécurité de l'offre (en particulier l'offre d'entreprises de pays qui n'ont pas adhéré à l'accord international sur les marchés



publics, comme la Russie et la Chine, ne devrait pas être acceptée) alors que la coalition au pouvoir n'y est pas favorable. Pour mémoire, fin janvier, le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, K. Havlíček, a déclaré que la Chine serait très probablement exclue de l'appel d'offres mais que la candidature de la Russie serait maintenue à ce stade. Par ailleurs, le modèle de financement du projet sera modifié, le Premier ministre ayant entériné le principe d'un financement à 100% par l'Etat afin de répondre aux prétentions de ČEZ (qui devait initialement en financer 30%) en termes de taux de rentabilité interne. Les conséquences sur les ajustements à apporter à la notification précédemment effectuée à la Commission européenne (DG COMP) ne sont pas encore explicitées.

- Alors que la « Commission charbon » a recommandé en décembre dernier une sortie progressive du charbon d'ici 2038 (15 des 19 membres ont voté pour), la ville de Prague a le 15 février appelé le gouvernement à interdire son utilisation dès 2033 et le ministère des finances soutient également cette date. Pour mémoire, Prague a annoncé en 2019 s'engager sur une réduction de 45% de ses émissions de CO₂ d'ici 2030 et souhaite être neutre en carbone d'ici 2050. Selon le ministère des finances, l'exploitation des centrales au charbon sera plus coûteuse en raison de la hausse prévue des prix des quotas d'émission.
- Conformément au plan du gouvernement (adopté en septembre dernier) d'arrêt progressif des activités du groupe minier OKD, l'exploitation des mines à ČSA et à Darkov s'est arrêtée la dernière semaine de février (cf. veille du mois de septembre dernier). Seules les mines de ČSM-nord et de ČSM-sud restent en exploitation, et celle-ci devrait prendre fin au plus tôt à la fin de l'année prochaine. Selon les statistiques du ministère de l'industrie et du commerce, le volume de houille extrait l'an dernier en République tchèque a été le plus faible depuis 1965 (statistiques non disponibles avant cette date) : 2020 a connu une baisse de 38% du volume de houille extrait des mines du pays, à 2,1 M t. Outre la baisse à long terme de la demande, cette évolution reflète également les effets de la crise du coronavirus (qui a notamment obligé le groupe OKD à suspendre l'exploitation minière pendant plusieurs semaines).

Transports et Infrastructures

Ferroviaire

- Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires SŽ a signé un mémorandum de coopération avec la ville de Prague sur l'accélération des travaux sur la liaison ferroviaire connectant le centre-ville et l'aéroport Václav Havel, l'un des plus importants projets d'infrastructures ferroviaires tchèques. Le conseil municipal s'est engagé à négocier l'achat des terrains nécessaires sur le tronçon Prague Veleslavin – l'aéroport qui seront transférés à l'investisseur (SŽ) après l'octroi de la décision d'urbanisme prévu courant 2021. En effet, sur le plan juridique, la mairie est autorisée à acheter des terrains avant qu'une décision d'urbanisme soit prise, alors que la Direction des routes et des autoroutes doit en revanche attendre la délivrance de la décision pour pouvoir commencer à acheter les terrains. Plusieurs projets de construction sont prévus sur ces terrains dont un terminal de transport et plusieurs parc-relais P+R. Le projet, d'un investissement total de 1,5 Md€ incluant la modernisation de la ligne ferroviaire Prague-Kladno et la construction d'une nouvelle branche connectant l'aéroport, a pour objectif de permettre de rejoindre l'aéroport depuis le centre-ville en 30 minutes. Les travaux de construction devraient commencer en 2024 pour s'achever entre 2028 et 2029.
- Les représentants de la région d'Ústí nad Labem ont contesté le tracé de la future LGV Prague-Dresde prévu dans l'étude de faisabilité récemment approuvée par le ministère des transports. Si les élus se disent contents du fait que la LGV passe par leur région, ils protestent contre le tracé retenu qui ne respecte pas selon eux le développement territorial de la région et impacte très lourdement le paysage et les communes. En outre, ils réclament que seuls les trains de voyageurs soient autorisés à circuler sur ce tracé et invitent le gestionnaire ferroviaire à réexaminer le dossier du tracé qui n'a pas fait selon eux l'objet de concertations suffisantes.
- L'opérateur ferroviaire national České dráhy a lancé un appel d'offres pour l'équipement de sa flotte de 82 trains CityElefant avec le système embarqué d'ETCS. La valeur du contrat s'élève à 47 M€, soit 0,6 M€ par unité. D'autres appels d'offres sont en cours pour équiper 7 Railjet (7,4 M€), 7 Pendolinos (11,8 M€), 20 locomotives 380 (19,8 M€), 71 unités diesel (36 M€) et 51 Panter (34,4 M€).
- Škoda Transportation a signé un contrat d'une valeur de 110 M EUR pour la livraison de tramways pour trois villes du Brandebourg : Cottbus, Francfort-sur-l'Oder et Brandebourg an der Havel. La commande porte sur 24 ForCity Plus avec une option pour 21 autres tramways. Le constructeur tchèque de matériel roulant a gagné cet AO déjà en 2018 mais les concurrents évincés sont parvenus à retarder la signature du contrat en multipliant, sans succès, leurs recours. Škoda Transportation s'est vu également attribuer définitivement le contrat d'un montant de 55,2 M€ pour la fourniture de six automotrices électriques (avec une option pour 10 automotrices supplémentaires) à l'opérateur estonien Elron. Les automotrices seront livrées en 2024 et engagées sur la ligne Tallinn – Tartu. Enfin, l'entreprise a gagné la plus importante commande de tramways neufs en République tchèque au cours des dix dernières années. Le contrat d'une



valeur de 88,3 M EUR porte sur la livraison de 40 tramways Škoda ForCity Smart 34 (nouvelle génération de tramways, les plus modernes de l'entreprise) pour la ville de Brno.

- La société d'ingénierie SUDOP PRAHA a été sanctionnée à hauteur de 0,342 M€ par l'Autorité de la concurrence pour s'être entendue de façon illicite entre les années 2014-2015 avec l'Institut de recherche ferroviaire (VUZ) sur la préparation des solutions techniques pour les LGV. Les deux entreprises se sont coordonnées en vue de rapprocher leurs offres pour faire gagner par le groupement mené par SUDOP PRAHA une étude technique et opérationnelle sur les solutions techniques pour les LGV. VUZ, filiale de l'opérateur national České dráhy, a échappé à toute sanction grâce à la procédure de clémence (Leniency program) pour avoir apporté des preuves solides à l'Autorité de la concurrence.
- Le groupe allemand Siemens mobility a renforcé sa filiale tchèque à Prague en y développant une nouvelle section d'homologation des véhicules ferroviaires produits par le groupe. La nouvelle section assumera la responsabilité du processus d'approbation complet à l'échelle mondiale, y compris l'organisation des essais, et de la communication avec les laboratoires d'essai, les autorités compétentes en matière d'homologation et les clients. Au total 200 nouveaux techniciens compléteront l'équipe de 330 experts spécialisés en particulier en grande vitesse, répartis entre les sites du groupe à Prague, à Ostrava et à Plzeň.

Aérien

- La compagnie aérienne Czech Airlines (CSA) du groupe Smartwings a demandé à l'Etat tchèque une aide directe non remboursable de 40 M€ étant donné les conséquences de la crise sur sa situation financière et que la compagnie ne répond pas aux critères d'éligibilité du programme d'aides Covid, destiné aux grandes entreprises. Aucun soutien ciblé sur le secteur de l'aviation n'a été créé et le ministre des transports a déclaré qu'aucune aide destinée à cette compagnie n'était prévue. Dans le cadre de son plan de restructuration, CSA a déjà notifié au bureau du travail son intention de licencier l'ensemble de ses 430 employés mais n'a pas pour l'instant interrompu ses opérations. Les pertes de CSA pour l'année 2020 s'élèveraient à 55 M€.
- Le groupe aérien Smartwings, lui aussi, a demandé à l'Etat tchèque une compensation de 18,4 M€ pour l'arrêt quasi-total de ses activités depuis mars 2020 et une chute de 90% de ses recettes. Actuellement, le groupe aérien bénéficie d'un moratoire sur ses dettes, lui permettant de reporter les échéances de remboursement, mais ce moratoire expire à la fin du mois de février. Selon le groupe Smartwings, 7 000 vols réservés pour quelque 900 000 passagers ont été annulés dès le début de la crise sanitaire. Les propriétaires du groupe préfèrent se concentrer sur le plan de sauvetage de la compagnie de vols charters Smartwings et déclarer éventuellement la faillite de CSA.

Urbain

- L'entreprise de transports en commun de Prague (DPP) estime ses pertes de revenus au titre de l'année 2020 à 51 M€ et adopte les mesures sévères pour réduire ses coûts de fonctionnement. Les investissements dans les projets stratégiques (construction de la nouvelle ligne automatique D, reconstruction des stations de métro ou achat des bus électriques) ne seront cependant pas visés par les coupes budgétaires.
- DPP a signé un contrat pour une flotte de 14 bus électriques avec Škoda Electric. Le contrat d'une valeur d'environ 7,6 M€ permettra la première livraison de bus électrique que Škoda réalisera en coopération avec sa société sœur turque TEMSA du groupe PPF. Cette flotte contribuera à la réalisation par la ville de son objectif de « ville intelligente ». Les nouveaux bus électriques, Škoda E'CITY, se différencient par leurs fonctionnalités telles que la charge facile et le contrôle à distance de l'état de la batterie avec le soutien de technologies de nouvelle génération. Avec 12 mètres de longueur, une vitesse de 80 km/h et une autonomie garantie de plus de 100 km par charge, le nouveau bus électrique E'City est entièrement alimenté par batterie à plancher bas, sans émissions et avec une possibilité de se recharger la nuit.

Environnement

- La République tchèque a déposé fin février un recours devant la CJUE contre la décision d'expansion de la mine de charbon à ciel ouvert de Turow par les autorités polonaises. Parallèlement à ce recours, une action en référé a également été engagée pour obtenir, d'ici la décision de la Cour, la suspension de l'exploitation de la mine. Selon le ministre des affaires étrangères T. Petříček, le maximum a été fait pour régler le contentieux à l'amiable, mais les négociations avec la Pologne n'ont mené nulle part. Les négociations vont néanmoins continuer. Selon le ministre de l'environnement R. Brabec, si la Pologne accepte les exigences tchèques qui ont été présentées lors de la dernière rencontre tchéco-polonaise le 12 février, la plainte serait retirée.



- La Commission européenne appelle la République tchèque à respecter les exigences de la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. En cas de dépassement des valeurs limites fixées par la directive, les États membres sont tenus d'adopter des plans relatifs à la qualité de l'air afin que la période de dépassement soit la plus courte possible. En République tchèque, les valeurs limites annuelles de NO₂ sont dépassées dans l'agglomération de Prague et aucun plan correctif n'a à ce stade été adopté. La République tchèque dispose à présent d'un délai de deux mois pour répondre et prendre les mesures nécessaires, faute de quoi la Commission pourrait saisir la CJUE.

Eau

- Les responsables de la pollution au cyanure de la rivière Bečva en Moravie l'année dernière ont été identifiés mais n'ont pas été rendus publics pour des raisons de confidentialité. Selon les experts, l'entreprise chimique Deza appartenant au groupe Agrofert fondé par le Premier ministre Andrej Babiš ne serait pas responsable. Pour mémoire, la pollution de septembre 2020 a tué tous les organismes vivants le long d'un tronçon de 40 km de la rivière Bečva, dont plus de 32 000 tonnes de poissons. En décembre, la police enquêtant sur la contamination de la rivière a arrêté plusieurs personnes à la station d'épuration de Rožnov pour interrogatoire. L'usine Tesla voisine a également été soupçonnée.

Déchets

- La République tchèque est l'un des leaders européens du tri des déchets. En 2019, 51 kg par habitant de déchets de papier, de verre, de plastique ou de cartons à boissons y ont été triés. 7,8 millions d'habitants trient activement les déchets, ce qui représente 73% de la population tchèque, soit un tiers de plus qu'en 2000. Dans ce contexte, la République tchèque occupe désormais la deuxième place de l'UE en termes de tri des emballages avec 888 000 t de déchets triés. En 2019, 37 M t de déchets ont été produits en République tchèque, dont 14,4% de déchets municipaux et 4% de déchets dangereux. A noter également que 2,6 M t de déchets ont été importés.

ENR

- Veolia Energie CZ a décidé d'adapter le processus de modernisation de la centrale de chauffage de Karviná à la nécessité de limiter l'utilisation du charbon. Dans une première phase, Veolia construira des chaudières au gaz naturel puis une chaudière multi-combustibles, qui produiront de la chaleur à partir de la biomasse et des carburants alternatifs dits solides. La modernisation coûtera environ 1 Md CZK (3,7 M€) et pourrait être achevée en 2026. Elle entraînera aussi une nouvelle réduction significative des émissions dans la région de Karviná. La centrale de chauffage de Karviná a en effet fait l'objet d'un verdissement important entre 2013 et 2017.

Fonds européens

- En 2020, la République tchèque reste largement bénéficiaire du budget européen : selon les statistiques publiées par le ministère des Finances, sa position nette s'est élevée à 85,7 Md CZK (3,3 Md€), soit le 2ème montant le plus élevé depuis son adhésion à l'Union européenne en 2004. Le montant de sa contribution s'est élevé à 60,2 Md CZK (2,3 Md€) et celui des fonds reçus à 145,9 Md CZK (5,6 Md€). En 2019, sa position nette s'est élevée à 70 Md CZK (2,7 Md€).
- Selon la ministre des finances, Alena Schillerová, l'une des priorités actuelles du gouvernement est maintenant de présenter un plan national de relance et de résilience (PNRR), plan qui doit être soumis à la Commission européenne au plus tard le 30 avril 2021, et dont l'allocation totale estimée pour la République tchèque pour les années 2021-2026 est de 182 Md CZK.

SLOVAQUIE

Energie

- A partir du 1er mars 2021, la modification de l'actionnariat au sein d'entreprises considérées comme infrastructures critiques dans le secteur énergétique (électricité, gaz, pétrole), métallurgique ou chimique doit être autorisée, pour des raisons de sécurité nationale, par le ministère de l'Economie. Tout changement au niveau des actionnaires détenant au moins 10 % de l'entreprise stratégique doit être signalé et autorisé.
- Le gouvernement avait présenté en urgence une nouvelle loi en la matière le 1er février 2021 (voir la veille mensuelle de janvier) et le parlement l'a approuvée en procédure accélérée le 5 février 2021. Cette loi porte aussi sur les procédures de faillite : si l'entreprise est en cours de procédure de faillite, l'administrateur judiciaire, l'huissier ou le créancier doit demander auprès du ministère de l'Economie l'autorisation de la



vente. L'Etat a en outre la possibilité de choisir son propre administrateur judiciaire. Le ministre de l'Economie a avoué que la protection de Slovenske elektrarne, principal électricien du pays, contre une tentative de la banque russe Sberbank de monter au capital de Slovenske elektrarne était à l'origine de cette loi. En effet, Sberbank qui est la principale banque finançant Slovenske elektrarne dans le cadre de la construction des 2 blocs Mochovce 3 et 4 a cherché à négocier son entrée au capital de Slovenske elektrarne contre la garantie d'un nouveau crédit octroyé EPH et ENEL pour d'achever les 2 blocs.

- Par cette nouvelle disposition, l'Etat renforce sa position au sein d'une vingtaine d'entreprises majoritairement semi-publiques, souvent contrôlées par des investisseurs étrangers. Parmi eux, on trouve notamment le groupe tchèque EPH qui est copropriétaire de 5 entreprises concernées par la nouvelle loi. Selon EPH, la loi risque de causer plus de dommages que d'avantages et fait porter un immense risque sur les crédits conclus par Slovenske elektrarne car elle rend les banques plus nerveuses en cas de faillite de l'entreprise critique. Différentes associations patronales (Union républicaines des employeurs RUZ, l'Association des unions patronales AZZZ, Klub 500, Association des unions industrielles, Chambre de commerce et d'industrie SOPK, Chambre américaine) critiquent cette nouvelle loi qui, selon les associations, empiète considérablement sur les droits des actionnaires privés, et ne respecte ni la Constitution ni les principes de l'Etat de droit.

Electricité

- La société publique Vodohospodarska vystavba chargée de la gestion de la plus grande centrale hydraulique en Slovaquie (Gabcikovo, puissance installée 720 MW) a annulé l'AO portant sur la reconstruction, réparation et maintenance de la centrale après recommandation de l'Office des marchés publics de vérifier les conditions de participation du consortium gagnant, Zdruzenie Gabcikovo. Ce marché public avait été lancé en septembre 2017 et remporté pour 81 M€. Un nouvel AO pourrait être lancé prochainement.

Nucléaire

- Le 11^{ème} report du lancement de l'exploitation du 3^{ème} bloc nucléaire de la centrale de Mochovce devrait être le tout dernier selon le ministère de l'Economie. Les travaux sur les blocs 3 et 4 devaient être finalisés à l'origine en 2012 et 2013 et coûter 2,8 Md€. Or, aujourd'hui, les travaux ne sont toujours pas finalisés et le budget s'élève à 6,2 Md€. Le 3^{ème} bloc est achevé et techniquement prêt à fonctionner mais la consultation publique retarde le lancement. Selon le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, M. Karol Galek, le combustible nucléaire devrait être introduit en septembre de cette année. Le secrétaire d'Etat ne prévoit pas que le processus d'objection (expiré le 22 février) reporte davantage l'exploitation du bloc 3 même s'il est à craindre quelques vives réactions d'organisations autrichiennes de défense de l'environnement ainsi que de certains parlements régionaux de ce pays voisin. Deux organisations dont l'ONG autrichienne Global2000 et la société tchèque MBL ont déjà envoyé leurs objections portant essentiellement sur la question de l'évaluation de l'impact du changement climatique sur l'approvisionnement de la centrale en eau, sur le contrôle de qualité des matériaux des tuyaux et sur la qualité des travaux relatifs aux points d'ancrage pour renforcer la résistance aux séismes des installations. L'ONG Global2000 objecte notamment le fait que les travaux de renforcement (installation par la société tchèque MBL de 60 000 plaques métalliques après perçage de la structure) afin de résister aux séismes après l'accident survenu à Fukushima ont affaibli les murs modifiant même la rigidité de la construction. La société MBL de son côté déclare qu'elle n'a pas été payée pour ces travaux de perçage et refuse ainsi de délivrer les certificats de contrôle. Slovenske elektrarne envisage donc de réaliser ses propres calculs et contrôles pour délivrer ses propres certificats.

ENR

- La Slovaquie est parvenue à son objectif 2020 en matière d'énergies renouvelables : la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique a augmenté de 11,9 % en 2018 à 16,9 % en 2019, soit un bond de cinq points, grâce au chauffage à partir de biomasse dans les maisons individuelles. Le pays s'est fixé un objectif en 2030 de 19,2%, contre 14 % en 2020. Mais la Commission européenne a demandé la mise à jour des statistiques pour les années antérieures à 2019 afin de mieux suivre l'évolution et a fait savoir aux autorités slovaques que le pays devrait cibler 24 %.
- Etant donné le bond observé en matière de biomasse grâce aux nouvelles données statistiques (voir la veille de janvier et la mise à jour des données pour l'année 2019), le gouvernement a revu ses projets en matière d'ENR et choisi dans un premier temps de rembourser la dette générée par la production verte évaluée à hauteur de 400 M€ issue des subventions trop généreuses aux énergies renouvelables dans le passé : ainsi, les enchères sont temporairement suspendues et le ministère évoque désormais le principe



d'un simple soutien à l'investissement initial (et non à l'exploitation). Les subventions seront distribuées à partir du Fonds de modernisation de l'UE ou du Plan de relance. Selon M. Galek, secrétaire d'Etat, ce soutien sera notamment ciblé sur le photovoltaïque, les centrales éoliennes et la biomasse. L'énergie géothermique aura besoin également d'un soutien (sans doute à l'exploitation).

Transports

Transport routier

- En 2021, le ministère des Transports devra prendre une décision sur le mode de financement du tronçon autoroutier Turany – Hubova pour lancer l'AO puis les travaux. Il s'agit du dernier tronçon de l'autoroute D1 reliant la capitale à la deuxième ville à l'Est du pays, Kosice. Ce tronçon de 13,5 km comprendra deux tunnels (de 1,8 km et de 2,8 km). Le ministre des Transports, M. Andrej Dolezal, est aujourd'hui en faveur d'un financement de type PPP. C'est pourquoi il a chargé son ministère de préparer le projet en PPP et entamé les discussions avec le ministère des Finances.

Quant aux travaux de construction du tronçon Hubova – Ivachnova qui prolonge celui de Turany – Hubova, le ministère des Transports avoue des difficultés voire des craintes réelles de ne pas être en mesure de les achever. Le projet initial avait été interrompu par l'effondrement d'une colline. Ce tronçon de 14,9 km comprenant un tunnel est construit par le consortium OHL ZS – Vahostav. Les travaux devraient coûter presque 300 M€. Le tunnel devrait être prolongé de 3,6 km mais les travaux actuels ont significativement ralenti (creusement de 2 m/jour au lieu de 4 m/jour). Il avoue ainsi des problèmes avec l'un des membres du consortium qui réalise les travaux. Le ministre n'exclut pas le même scénario que pour le tunnel Visnove dont les travaux réalisés par le consortium italo-slovaque Salini Impreglio – Duha avaient été suspendus par le gouvernement en mars 2019 en raison des nombreux retards et surcoûts engendrés.

- La mise en place du système de péage électronique en Slovaquie - concernant les bus et tous les véhicules utilitaires dont le poids est supérieur à 3,5 t et empruntant soit des autoroutes ou voies expresses, soit des routes nationales - remonte à 2010. Pour mémoire, ce système était jusqu'à présent exploité par la société SkyToll après avoir remporté l'AO pour un montant de 863 M€, soit l'offre la plus chère. Le contrat avec SkyToll très critiqué, l'Etat ne récupérant que la moitié des recettes tirées du péage électronique, arrive à échéance fin 2022. Les autorités slovaques ont donc aujourd'hui peu de temps pour lancer un nouvel AO pour trouver une solution d'autant plus que l'Etat souhaite être propriétaire du système de péage et des portiques, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. C'est pourquoi l'AO a été divisé en trois lots. L'Etat a pour l'objectif de diviser les coûts annuels du système (70-80 M€) par deux.
 - Le premier AO concernant la conception, la réalisation et le soutien technique au nouveau système électronique a été lancé en décembre dernier. Selon le calendrier initial, les offres devaient être ouvertes en mars et être évaluées pendant les deux mois qui suivent l'ouverture. La valeur estimée de départ était de 60 M€. Mais les autorités ont revu le calendrier. Les sociétés intéressées peuvent envoyer leurs offres jusqu'au 14 mai, la valeur estimée a été revue à 41,8 M€ (ou seulement à 29,3 M€ si l'Etat ne fait pas valoir l'option de cinq ans). Une telle baisse d'un marché public en cours n'est pas habituelle. Par ailleurs, la société qui remportera cet AO n'aura que 15 mois pour la conception et la réalisation du système.
 - Le deuxième AO concernera les unités de bord (dans les véhicules) et les services à la clientèle. Il sera lancé très prochainement. Le coût lié à l'investissement, à la gestion du péage et aux unités de bord devraient atteindre 300 M€ pour une durée de dix ans.
 - Le troisième AO pour le contrôle du système est prévu en avril. Selon les premières estimations, les coûts du système de contrôle devraient s'établir à 120 M€.

Au final, le coût total du nouveau système devrait atteindre 400-500 M€ pour des revenus estimés à hauteur de 2,5 Md€ pour une exploitation pendant dix ans (et donc des recettes nettes pour l'Etat aux alentours de 2 Md€).

- En 2020, les recettes tirées du péage électronique géré pour l'instant par l'entreprise slovaque SkyToll dans le pays ont atteint 211 M€, en diminution de 4,6 % par rapport à l'année 2019. Depuis le lancement du système en 2010, les recettes ont atteint au total 2 Md€. SkyToll a par ailleurs remporté un AO similaire pour un système électronique de vignettes autoroutières en Slovénie pour un montant de 15,6 M€. Les deux autres consortiums (le consortium slovène-hongrois Iskratel, ARH INformatics et Daking Informatika et le consortium Kapsch, Marand, Teleko, Slovenije, Posta Slovenije) qui avaient proposé un montant inférieur ont fait un appel contre cette décision.
- En 2020, la société publique chargée des routes nationales, a signé un contrat cadre pour quatre ans avec trois consortiums (Cestne stavby Liptovsky Mikulas et MBM group, Skanska et Eurovia/Doprastav) pour les futures réparations des routes nationales (256 km en mauvais état et 1 067 km dans un état alarmant) dont les coûts sont estimés à hauteur de 167 M€. En février, une première commande a été lancée sur les



- 30 premiers tronçons dont 20 en Slovaquie centrale, soit 180 km de routes nationales : Eurovia et Doprastav a gagné 12 tronçons, Cestne stavby et MBM group 11 tronçons et Skanska 7 tronçons.
- En mars 2019, après de nombreux retards et surcoûts concernant les travaux sur le tunnel à Visnove (Zilina, nord du pays), les autorités slovaques avaient résilié le contrat avec le consortium italo-slovaque Salini Impreglio et relancé un nouvel AO qui a été remporté par la société Skanska dont l'offre s'élevait à 255 M€. Aucune contestation n'a eu lieu et le contrôle ex-ante par l'Office des marchés publics peut désormais se poursuivre. Le ministre espère conclure le contrat en avril pour reprendre les travaux de construction le 20.
 - La Société nationale des autoroutes prépare un nouvel AO pour le plus grand échangeur autoroutier en Slovaquie. Cet échangeur reliera la principale autoroute D1 qui traverse le pays d'Ouest en Est en passant par le nord grâce au contournement de Bratislava actuellement en construction. L'AO pourrait être lancé en septembre 2021, et les travaux finalisés en 2023 selon un scénario optimiste. Les travaux comprennent également l'élargissement sur 3 km des voies dans les 2 sens. La valeur estimée de ce marché est de 130 M EUR. Le 11 février, un premier tronçon de 7,1 km du contournement de Bratislava a été ouvert. Pour mémoire, le contournement de Bratislava comprend 27 km de l'autoroute D4 et 32 km de voie rapide R7.
 - Le ministre des Transports et de la construction, M. Andrej Dolezal, prépare la plus vaste construction de pistes cyclables dans le pays avec un investissement massif à hauteur de 100 M€ d'ici 2026, la Slovaquie ne disposant que de 350 km de routes cyclables, loin des 900 km nécessaires. Le financement sera issu du Plan national de relance. Les investissements dans ce mode de transport ne représentent pour l'instant que 2-3 € / habitant / an selon l'organisation civique pour la promotion du transport à vélo «Cyklokoalicia».
 - Dopravny podnik Bratislava, société municipale de transport urbain à Bratislava a publié le 5 février un appel d'offres pour acquérir dix nouveaux tramways à double sens, à plancher surbaissé et d'une longueur de 32,5 m. Les nouveaux tramways doivent avoir une capacité d'au moins de 230 passagers. Ils doivent être dotés d'un système de videocaméra, de la climatisation et de la connexion wifi. La valeur estimée de ce marché est de 26,9 M€, et les intéressés peuvent déposer leurs offres jusqu'au 10 mars.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:62450-2021:TEXT:FR:HTML&src=0&tabId=0>

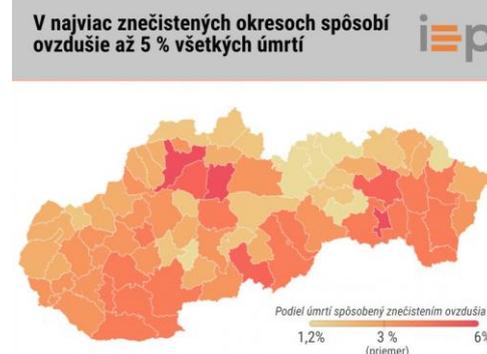
Transport ferroviaire

- En décembre 2019, la société publique chargée des infrastructures ferroviaires ZSR a lancé un AO pour l'électrification de la ligne Haniska – Moldava nad Bodvou (32 km) à l'Est du pays. Les travaux ont été évalués à 56 M€ et le projet a été remporté par le groupe ELHAMO (Eltra et ZSS Grade) pour un montant de 58,8 M€, le prix ayant été le seul critère. Mais, début février, ZSR a annulé cet AO sur demande de l'Office des marchés publics et de l'unité analytique « rapport valeur/prix » du ministère des Finances afin de vérifier l'éventuel conflit d'intérêt du consortium gagnant et la rentabilité du projet (seulement 14 trains par jour). Le ministère des Finances recommande de s'orienter vers des lignes plus fréquentées.

Environnement

- L'Institut de la politique environnementale, unité analytique du ministère de l'Environnement, a rédigé en coopération avec la Banque mondiale une étude « Facteurs et impacts sur la santé de la pollution de l'air ambiant » (https://www.minzp.sk/files/iep/2021_2_air_quality_study.pdf). Selon le ministère de l'Environnement, dans les districts les plus pollués comme Zilina ou Ruzomberok (au nord du pays) et Kosice (à l'Est du pays), 5 % des décès sont dus à la pollution de l'air. Selon l'étude, si la pollution baissait au niveau recommandé par l'Organisation mondiale de la santé, il y aurait 1 600 décès en moins chaque année en Slovaquie et le Programme national de contrôle de la pollution de l'air pourrait ainsi sauver 116 vies / an en 2030. Enfin, l'impact de la pollution est estimé à 6,9 % du PIB, soit 5,3 Md€ par an.

Figure 1 : Part des décès causés par la pollution de l'air



source : Institut de la politique environnementale



Parmi les principales causes de la pollution de l'air on trouve bien entendu le chauffage. Le ministère de l'Environnement offre d'ores et déjà un soutien et des conseils non seulement aux citoyens mais aussi à l'administration publique locale (projet LIFE IP). Le ministre de l'Environnement Jan Budaj souligne qu'il serait nécessaire que les collectivités locales puissent adopter des mesures peu populaires comme des restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants dans certains quartiers ou encore sanctionner les ménages qui brûlent dans leurs poêles des matières solides ou autres qui contribuent à la pollution. Un tel changement pourrait avoir lieu grâce à l'amendement de la loi sur l'air qui modifiera le mécanisme d'autorisation des sources de pollution. D'autres mesures visant l'amélioration de la situation actuelle sont également en rédaction :

- la rénovation complexe des maisons individuelles y compris le remplacement de vieilles chaudières. Le projet sera financé à partir du plan national de relance. Il baissera le volume d'énergie nécessaire au chauffage et remplacera la source de chauffage par un système plus efficace améliorant la qualité de l'air au niveau local.
 - l'augmentation du montant des pénalités pour les entreprises qui polluent l'air. Ces montants n'ont pas été augmentés depuis les 20 dernières années.
 - l'introduction du contrôle régulier des chaudières dans les maisons individuelles et l'interdiction des chaudières les plus polluantes. Dans le cadre des contrôles réguliers, les données sur les moyens de chauffage seront collectées.
 - l'introduction d'un nouvel indice de qualité de l'air pour les citoyens.
- Le 18 février 2021, la Commission européenne a décidé de saisir la Cour de justice de l'Union européenne contre la Slovaquie pour non-respect de ses engagements en matière de qualité de l'air. En effet, en cas de dépassement des valeurs limites de particules (PM10) fixées par la législation de l'Union relative à la qualité de l'air ambiant (directive 2008/50/CE), les États membres sont tenus d'adopter des plans nationaux pour protéger efficacement la santé humaine et préserver l'environnement naturel. La Slovaquie n'a pas respecté les valeurs limites journalières en matière de concentration de particules PM₁₀ : les données confirment en effet les dépassements systématiques des valeurs limites journalières pour les PM₁₀ dans la région de Banskobystrický kraj, au cours de la période 2005-2019 (sauf pour 2016), et dans l'agglomération de Košice, au cours de la période 2005-2019 (sauf pour 2015 et 2016).
 - Le ministère de l'Environnement prévoit d'augmenter les amendes contre la pollution de l'air. La nouvelle législation proposée par le ministre Jan Budaj pourrait être approuvée par le parlement au printemps. Il a par ailleurs souligné le fait que les émissions étaient mesurées par les entreprises elles-mêmes sans qu'il existe un quelconque système de transfert de données prises vers une base centralisée et doute par conséquent de la fiabilité de ces données. Certaines entreprises devront inévitablement rendre leur production plus écologique car elles ne seront pas capables de payer les montants demandés par le ministère. Le ministre prévoit aussi la mise en place d'un contrôle régulier des chaudières industrielles mais aussi individuelles dans les foyers, et propose un nouvel indice pour la qualité de l'air afin que tous les citoyens puissent être informés sur la qualité de l'air.

LETONIE

Energie

- Selon les données publiées par l'opérateur public de transport de l'énergie électrique, « Augstsprieguma Tīkls », la production de l'énergie électrique en 2020 a atteint 5,510 MWh, en baisse de 10,8% par rapport à 2019. Les grandes centrales hydroélectriques ont produit 2,514 MWh d'électricité (46% du total), en progression de 23,5% par rapport à l'année précédente. En revanche, les centrales thermiques ont produit 1,739 MWh d'électricité, en baisse de 38%, les centrales à biomasse, 392 MWh (-2%) et les centrales à biogaz, 309 MWh (-4%). La production d'énergie électrique par les éoliennes a représenté 175 MWh, en progression de presque 15% par rapport à 2019.
- L'opérateur intégré de transport et de stockage de gaz naturel en Lettonie, AS Conexus Baltic Grid (Conexus), et la Banque Nordique d'Investissement (NIB) ont signé un accord de prêt de 30 M€ pour la modernisation du réservoir souterrain de stockage de gaz d'Inčukalns et de gazoduc Inčukalns – Izborsk. Dans le cadre de ce projet il est prévu de moderniser des infrastructures de surface, des puits de production de gaz et des équipements de pompage, ainsi que d'installer un compresseur supplémentaire. Ces travaux de reconstruction permettront d'augmenter la capacité de production de gaz, d'améliorer la sécurité de l'approvisionnement et d'adapter le réseau à une pression de gaz plus élevée. Le projet de rénovation de gazoduc Inčukalns-Izborsk prévoit le remplacement du matériau d'isolation du gazoduc, ainsi que la reconstruction des sections endommagées, ce qui permettra de prolonger considérablement la durée de vie du gazoduc.



- Le volume de gaz naturel transporté par l'opérateur intégré de transport et de stockage de gaz naturel en Lettonie, AS Conexus Baltic Grid (Conexus) en 2020 a atteint 37,4 TWh, en hausse de 10% par rapport à 2019. Grâce à l'accord permettant la mise sur pied d'un marché régional du gaz naturel comprenant la Finlande, l'Estonie et la Lettonie, entré en vigueur le 1er janvier 2020, les demandes de réservation des capacités de stockage de gaz dans le réservoir souterrain d'Incukalna ont augmenté de 16% par rapport à l'année précédente. En 2020, Conexus a investi presque 22M EUR dans la modernisation du réseau de transport et du réservoir souterrain de stockage de gaz. En ce qui concerne le transport de gaz, 8,8 M€ ont été utilisés pour financer l'augmentation de la capacité de l'interconnexion gazière entre la Lettonie et la Lituanie, les travaux de réparation de gazoduc Pskov-Riga et la reconstruction de la station de réglage de gaz naturel à Sloka. Le montant de financement investi dans l'amélioration de l'infrastructure et de la sécurité d'Incukalna a représenté 13,1 M€.

Infrastructures

- En 2020, le volume du secteur de la construction a progressé de 2,7% par rapport à 2019. Le volume des travaux spécialisés a augmenté de 8%, celui de la construction de bâtiments de 0,9%, tandis que la construction des infrastructures a baissé de 1,5%.
- L'entreprise « Eiropas dzelzceļa līnijas (EDZL) », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a signé un accord avec le groupement d'entreprises B.S.L.Infra, qui se compose de l'entreprise autrichienne Swietelsky AG et de deux entreprises lettones, Binders et LNK Industries, portant sur la construction de la gare ferroviaire « Rail Baltica » et des infrastructures connexes à l'aéroport international de Riga. Le montant du contrat s'élève à 237 M€, hors TVA. Dans le cadre de la première étape du projet, qui démarrera dès le début mai 2021 pour une durée de deux ans (mars/avril 2023), il est prévu de construire l'infrastructure ferroviaire reliant la station Imanta à l'aéroport de Riga, le bâtiment et le terminal de la gare ferroviaire à l'aéroport, ainsi que des passerelles et des routes d'accès.
- La coentreprise RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a signé un accord avec la société de conseil, d'ingénierie, d'inspection et de certification RINA Consulting, portant sur l'élaboration du système de la « Spécification et démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (RAMS) » pour le projet ferroviaire Rail Baltica. Le montant du contrat s'élève à 510 000 €.
- Pendant la période de programmation 2014-2020, le port de Liepaja a réalisé trois grands projets cofinancés par les fonds de cohésion pour un montant total de 53,36 M€. Plus de 24 M€ ont été investis pour améliorer la sécurité de la navigation : dragage du chenal maritime et construction d'un quai portuaire permettant d'accueillir de plus grands bateaux. Le port de Liepaja a également effectué la rénovation des constructions hydrotechniques du port, l'installation de nouveaux équipements d'aide à la navigation, l'amélioration de l'infrastructure d'accès au port, etc.

Transports

- Le gouvernement letton a décidé de porter plainte à la Cour de justice de l'Union européenne contre le Paquet mobilité. La Lettonie estime que le Paquet mobilité discrimine les transporteurs lettons, notamment du fait de l'obligation pour les camions de retourner dans leur pays d'immatriculation toutes les huit semaines, ce qui laissera un impact significatif sur les coûts de transport. Les retours plus fréquents au pays d'origine est également un facteur de pollution supplémentaire.
- Le volume de marchandises transporté par le transport routier en 2020 a augmenté de 2,6% par rapport à 2019 et a atteint 75,7 M t. Le volume de transport domestique a représenté 60 M t, soit presque 80% du volume total de marchandises transportées, en progression de 7,6% par rapport à l'année précédente. Le transport international, quant à lui, a atteint 15,7 M t, en baisse considérable de 12,6% par rapport à 2019. Le volume de marchandises exportées a progressé de 4,8% (4,5 M t), tandis que celui de marchandises importées, a diminué de 6,2% (3,1 M t).

LITUANIE

Environnement

- La Lituanie estime les dommages causés par la marée noire de décembre 2020 de Butinge à 152 000 €. Le terminal pétrolier appartient à Orlen Lietuva.

Energie

- L'ENSREG a approuvé le 3 mars le rapport préliminaire sur la centrale nucléaire d'Astravets. Le rapport conclut que des progrès ont été accomplis dans la mise en œuvre des recommandations relatives aux sept volets prioritaires. Le Président lituanien a indiqué lors de son entretien vidéo avec le Vice-Président



exécutif de la Commission européenne Valdis Dombrovskis que la mise en œuvre par les autorités biélorusses de toutes les recommandations de sécurité était extrêmement importante.

- Pour le ministre lituanien de l'énergie, la quantité d'électricité russe vendue en Lettonie a augmenté de 3,5 fois en janvier 2021. Vilnius considère que les exportations d'électricité venant de la Biélorussie représentent environ 17,5 % du montant total des échanges entre Russie et Lettonie par Inter RAO Latvia. Echangé sur le réseau commun, 50 % de l'électricité lettone entrant sur le marché lituanien est, selon Vilnius, de l'électricité produite par la centrale nucléaire d'Astravets. Les autorités lituaniennes estiment que 12 % à 25 % de l'électricité consommée en Lituanie est donc produite par Astravets. Par conséquent, la Lituanie estime avoir déjà payé 4 M€ à la centrale biélorusse.
- Contrairement aux annonces de la Lituanie, le gouvernement letton a déclaré que le pays n'échangeait pas d'énergie produite par Astravets. La commissaire européenne à l'énergie (Kadri Simson, EE) a souligné n'avoir aucune preuve que l'électricité produite par la centrale nucléaire d'Astravets en Biélorussie était vendue sur le marché balte via l'interconnexion entre la Lettonie et la Russie. Cependant, les flux physiques de la Biélorussie vers les États baltes sont inévitables.
- Le ministère lituanien de l'Énergie invite à la coopération inter-balte et propose à la Lettonie de reconsidérer la méthodologie de son commerce d'électricité avec les pays tiers.
- La Lituanie envisage de restreindre la possibilité pour les entreprises liées à la centrale nucléaire d'Astravets de participer aux projets énergétiques lituaniens. L'entreprise lituanienne Energetikos Tinklu Institutas, détenue par North China Power Engineering, pourrait faire l'objet de restrictions dans sa participation au projet de Litgrid portant sur une batterie expérimentale au poste de transformation de Vilnius (1,4 M€). L'entreprise publique chinoise réalise en effet une vingtaine de projets pour le compte de la centrale d'Astravets.
- La Lituanie a choisi son itinéraire marin et terrestre pour réaliser la construction de l'interconnexion sous-marine Harmony Link (290 km, 680 M€, financement européen à 72,5 %, fin des travaux prévue pour 2025). Dans ce cadre, un territoire de 26,5 ha a été acquis dans le district ouest de Kretinga pour une valeur de 371 000 €.
- Litgrid a signé un accord de 9,7 M€ sur la conception et la reconstruction de la ligne aérienne électrique de 330 kV entre Klaipėda et Grobine (LV) afin de parfaire la synchronisation avec le réseau européen continental. L'appel d'offre a été remporté par un consortium finlando-lituanien mené par Empower. Les travaux de conception devraient être achevés en 2022 ; les travaux de construction devraient être terminés en 2023. Ce projet de construction de la ligne aérienne est l'un des 14 projets de synchronisation approuvés par le gouvernement.
- La Lituanie élabore une carte qui recense les lignes électriques qui ont posé problème suite aux importantes pannes de février. Dus aux fortes tombées de neige, quelques incidents techniques ont privé d'électricité des dizaines de milliers de Lituaniens. 2,5 Md€ sont nécessaires pour remplacer tous les fils électriques aériens du pays.
- Ignitis Grupe (Ignitis Group) a demandé à sa filiale de distribution d'électricité et de gaz naturel ESO de ne pas signer de contrat avec Ekobana, une entreprise lituanienne qui a pourtant remporté l'appel d'offre d'achat de transformateurs (5 M€). En effet, cette entreprise travaille avec l'usine d'Etat d'électrotechnique de Minsk (VI Kozlov). Cette usine biélorusse avait lancé une répression contre les salariés qui avaient rejoint en 2020 le mouvement de contestation anti-Loukachenko. Ignitis Grupe annonce développer une stratégie en termes de passation de marchés publics avec des entreprises de pays tiers. Les procédures de vérification de son système de gestion anti-corruption devraient être renforcées.
- L'entreprise française Sagemcom Energy & Telecom SAS, après la phase d'approbation par les autorités, remportera, selon toutes vraisemblances, le contrat de compteurs intelligents de la société lituanienne de distribution d'électricité et de gaz naturel Energijos Skirstymo Operatorius (ESO). Ce contrat de 77,3 M€ consiste à mettre en œuvre des solutions de collection et de gestion des données pour des compteurs électriques intelligents. Ce projet d'un coût total de 150 M€ devrait être achevé en 2023.

Gaz

- Dans le cadre de la mise en œuvre du projet international d'interconnexion gazière GIPL, les travaux à la frontière entre la Lituanie et la Pologne ont été réalisés en janvier. Un tronçon symbolique de 50 m a été installé au passage frontalier par les deux parties. À ce jour, 126 km de gazoduc ont déjà été posés et soudés en Lituanie sur les 165 totaux. Le projet devrait être achevé d'ici la fin de cette année. Il reliera les marchés du gaz balte et finlandais au système de l'Union européenne.
- Gazprom a récemment suspendu, de manière temporaire, le transit de gaz russe vers la région de Kaliningrad via la Lituanie.



ENR

- Ignitis Grupe prévoit de prêter 293 M€ à sa filiale en charge des énergies renouvelables. Les fonds seront utilisés pour acquérir et développer des projets d'ENR. Le prêt sera alloué à partir des fonds d'obligations vertes levées par l'entreprise et de ses fonds propres.
- Ignitis Gamyba a décidé de suspendre le projet pilote de 290 300 € en cours d'installation d'une centrale solaire flottante expérimentale dans la centrale hydroélectrique de Kruonis en raison de conditions météorologiques défavorables, alors que 70 % du projet était déjà construit.
- En 2020, la production lituanienne d'électricité à partir de source éolienne a atteint son niveau le plus élevé (1,49 TWh) soit une hausse de + 5 % en g.a. Actuellement, 23 parcs éoliens fonctionnent en Lituanie ; en incluant les plus petites installations éoliennes, la capacité totale d'énergie éolienne du pays est de 534 MW. De nouveaux parcs d'une capacité totale de plus de 800 MW sont en cours d'installation dans plus d'une douzaine de municipalités.

Infrastructures

Portuaire

- Les travaux de dragage commencent dans le port lituanien de Klaipėda (réalisés par le danois Rohde Nielsen pour 30 M€). Les navires plus lourdement chargés pourront faire escale au port lorsque la profondeur du canal sera augmentée. Puisque l'intensité de navigation sera plus faible (avec une durée de transport raccourcie), la pollution de l'air devrait être réduite.
- En janvier 2021, le port de Klaipėda poursuit la croissance qu'il a connue en 2020. Portée par les produits pétroliers et céréaliers (dû à l'excellente récolte de 2020), la croissance du fret en janvier (+13 %) a été même supérieure à ses prévisions.
- A partir de mars, les exportations de produits pétroliers biélorusses vers Klaipėda vont être réduites au profit de ports russes sur le golfe de Finlande conformément à l'accord signé en février 2021 entre la Russie et la Biélorussie. Le port de Klaipėda sera affecté par une telle mesure, le pétrolier biélorusse BNK représentant 3,1 % de sa manutention totale. L'accord prévoit de contourner 9,8 M t de produits au cours des trois prochaines années. Les chemins de fer lituaniens (LTG) et le port de Klaipėda soulignent l'importance de la diversification des marchandises transportées et manutentionnées.

Ferroviaire

- La commission des affaires européennes et celle de l'économie du Parlement lituanien ont créé un groupe de travail pour contrôler la mise en œuvre du projet Rail Baltica (financement, infrastructure, état d'avancement).
- LTG Infra a annoncé vouloir investir plus de 210 M€ en 2021, notamment pour électrifier le tronçon Vilnius-Klaipėda.

Aéroportuaire

- Les flux de vols ont diminué de 57,6% en Lituanie en janvier par rapport à la même époque en 2020. Les prévisions d'EUROCONTROL, les flux de vols resteront peu nombreux au cours du premier trimestre.
- Avia Solutions Group a demandé au gouvernement lituanien l'autorisation d'agrandir un hangar à l'aéroport de Vilnius où les avions pourront être entretenus et réparés. Toutefois, la commission gouvernementale en charge des accords stratégiques pour la sécurité nationale n'a pas autorisé la conclusion de ce contrat à cause des activités menées par l'entreprise en Russie, en s'appuyant sur les informations fournies par le Département de la sécurité de l'Etat (VSD). Pourtant, le groupe déclare avoir coupé tout lien depuis 2018 avec les projets relatifs à l'aéroport russe Joukovski.

ESTONIE

Energie

- Le fabricant d'installations électriques Harju Elekter a doublé son bénéfice net, passant de 2,4 M€ en 2019 à 5,5 M€ en 2020. Le chiffre d'affaires de la société a augmenté de 2,2%, pour atteindre 146,6 M€. Les principaux marchés cibles du groupe sont l'Estonie, la Finlande, la Suède et la Norvège.
- Depuis le 1er mars 2021, Robert Kitt a intégré le conseil d'administration d'Utilitas Tallinn et Utilitas Eesti, filiales du groupe Utilitas. Il doit en reprendre la direction à la mi-mars à l'occasion du départ d'Andres Veske.



ENR

- Enefit Green, filiale d'Eesti Energia spécialisée dans les énergies renouvelables a finalisé une transaction pour acquérir les actions du promoteur de parcs éoliens Raunistal. Avec cette acquisition, Enefit Green achèvera le développement du parc éolien de Purtse dans le comté d'Ida-Viru. Celui-ci devrait être mis en service en 2023, pour une capacité de 20 MW. Le montant de la transaction n'a pas été rendu public.
- Le gestionnaire de réseau de transport Elering a versé près de 8,1 M€ de soutien aux énergies renouvelables et à la cogénération à haut rendement en janvier 2021. En 2020, Elering a versé 97 M€ de soutien aux énergies renouvelables et près de 3,1 M€ de soutien à la cogénération à haut rendement, soit au total 100,1 M€.
- Le nouveau gouvernement prévoit de poursuivre la privatisation d'Enefit Green, selon la situation financière d'Eesti Energia.
- L'autorité de la concurrence recommande la suppression progressive des subventions aux énergies renouvelables et le passage à une approche basée sur le marché. La loi sur le marché de l'électricité de 2007 fixait à 12 ans la période de soutien aux énergies renouvelables. L'autorité s'appuie sur l'expérience d'autres pays qui ont été en mesure de construire de nouvelles centrales d'énergie renouvelables avec une aide minimale. Elle estime également que les coûts de production diminueront avec le temps et qu'il sera possible de construire la majorité des installations sans aide.
- La société énergétique Sunly a passé trois accords avec des propriétaires fonciers pour développer davantage l'énergie éolienne dans le pays. La raison pour laquelle cette coopération a été entamée avec quatre grands propriétaires terriens est qu'il semble y avoir une pénurie de terres où des parcs éoliens pourraient être construits pour la mise en œuvre du Green Deal.

Nucléaire

- Le britannique Rolls-Royce et la société Fermi Energia ont signé un accord de coopération pour étudier le potentiel déploiement d'une centrale nucléaire de type SMR en Estonie. L'étude doit porter sur l'ensemble des aspects d'un déploiement, notamment l'adéquation au réseau, le refroidissement, la planification d'urgence, les ressources humaines, l'octroi de licence ou encore les chaînes d'approvisionnement. L'entreprise Rolls-Royce est à la tête d'un consortium, UKSMR.
- Fermi Energia a annoncé une levée de fonds de 2,5 M€ pour financer le processus d'un plan d'aménagement du territoire pour la construction d'un SMR que la société demandera au gouvernement d'entamer d'ici la fin 2021. Sur cette somme, un million d'euro sera levé via la plateforme estonienne Funderbeam et 1,5 M€ restant via des investisseurs privés avec une forte concentration locale. Fermi Energia a annoncé que le fondateur de Bolt, Martin Villig et le fondateur de Pipedrive, Martin Henk, deux licornes estoniennes compteront parmi ces investisseurs. La société belge Tractebel est devenue actionnaire de Fermi Energia.

Stockage/Hydrogène

- La société Skeleton Technologies et l'Université de TalTech ont conclu un accord de coopération afin d'explorer et développer des systèmes de stockage d'énergie en vue de faire de l'Estonie un centre de compétence et de développement dans ce domaine.
- Skeleton a également signé un accord de coopération stratégique avec le conglomérat japonais Marubeni Corporation pour soutenir la mise à l'échelle commerciale et l'acquisition de clients dans le secteur automobile asiatique.
- La députée Annely Akkerman (Réforme), présidente du groupe parlementaire de soutien aux technologies de l'hydrogène a renouvelé son souhait de voir se développer une stratégie en la matière. Le PDG de Skycorp, Marek Alliksoo, a également souligné la nécessité pour l'Estonie de recueillir rapidement des idées pour rejoindre l'initiative IPCEI.

Synchronisation électriques

- Lors d'une réunion avec le ministre de l'énergie lituanien, Dainius Kreivys, le ministre des Affaires économiques, Taavi Aas (Centre) a réaffirmé la nécessité de poursuivre les efforts de synchronisation du réseau balte à celui européen. L'Estonie partage les préoccupations de la Lituanie concernant la sécurité de la centrale nucléaire d'Astravyets en Biélorussie et le ministre a affirmé que l'Estonie ne participe pas au commerce avec cette dernière. Il a souligné l'importance pour la Lituanie de rejoindre l'accord sur la restriction du commerce de l'électricité avec les États tiers.



Gaz

- La ville de Keila va être reliée au réseau national de gaz naturel d'ici la fin de l'année, pour un coût de 2 M€. La construction du gazoduc sera assurée par Eesti Gaas. Paldiski pourrait être la prochaine ville concernée.

Infrastructures

Rail Baltica

- L'entreprise Rina Consulting, spécialisée dans l'inspection, la certification et le conseil en ingénierie a remporté l'appel d'offres de Rail Baltica pour des services de conseil en matière de fiabilité, disponibilité, maintenabilité et sécurité (RAMS) pour un montant de 510 000 €.

Routier

- L'État a décidé de ne pas utiliser le modèle de partenariat public-privé (PPP) pour la construction d'autoroutes à quatre-voies dans le pays, solution considérée comme plus coûteuse que d'utiliser seulement les ressources de l'État, également plus rapide.
- L'entreprise d'entretien et de construction des routes Eesti Teed a augmenté sa rentabilité dans ces deux secteurs d'activité en 2020, terminant l'année avec un bénéfice net de près de 2,3 M€, tandis que ses revenus ont augmenté de 5,3% pour atteindre 28,2 M€. Pour rappel, Eesti Teed, auparavant entreprise publique, a été vendue en novembre 2020 pour 19,7 M€ à l'entreprise Verston.

Transports

- Le gouvernement a adopté ses positions sur les propositions de l'Union européenne pour le plan d'action en faveur d'une mobilité verte, intelligente et abordable et soutient la stratégie européenne.
- L'Estonie a rejoint le groupe de pays ayant lancé une action en justice contre le paquet « mobilité » de l'UE. Pour le ministre des Affaires économiques, Taavi Aas (Centre), les principes approuvés par le Parlement européen ne sont pas cohérents avec les autres objectifs de l'UE. Il considère que l'obligation de retour des transporteurs de marchandises dans leur pays est injustifiée et irrespectueuse envers l'environnement (transport à vide). Au-delà, il estime que les transporteurs estoniens sont placés dans une situation de concurrence défavorable à cause de l'augmentation des coûts.

Véhicules électriques

- Le centre d'investissement environnemental (KIK) va ouvrir un cycle de candidatures pour l'achat de bus électriques pour l'exploitation des lignes de transport public urbain, et pour la création de l'infrastructure de recharge. Le budget de cet appel s'élève à 4 M€. La date limite de dépôt est fixée au 10 mai 2021. Pour rappel, l'Estonie s'est fixé pour objectif de porter à 14% l'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur des transports à l'horizon 2030. Les gouvernements locaux, les centres de transport public ou autres autorités compétentes, ainsi que les transporteurs fournissant des services sur les lignes urbaines peuvent demander la subvention.
- Le KIK a décidé, dans le cadre de la deuxième série d'appels visant à soutenir l'achat de véhicules électriques, d'allouer 570 000 € pour l'acquisition de 114 nouveaux véhicules à l'attention de 32 particuliers et 28 entreprises.

Ferroviaire

- Le transporteur de passagers Elron et un consortium dirigé par Skoda ont signé un contrat de 56,2 M€ pour la fourniture de six nouveaux trains électriques à double système. Ceux-ci doivent être livrés au cours du second semestre 2024 et leur exploitation débutera à la fin de la même année. Le contrat comprend un ensemble de composants et de matériaux de maintenance pour cinq ans.
- Les cargaisons transportées sur l'infrastructure ferroviaire de la société publique Eesti Raudtee en janvier 2021 se sont élevées à un peu plus de 1,2 M t, soit 32 % de plus qu'au même mois l'année dernière. Les principales catégories de fret transportées étaient des engrais, des combustibles minéraux et des produits chimiques. Les expéditions en transit se sont élevées à près de 960 000 t, soit 28 % de plus que pendant la même période en 2020.
- Les ports estoniens ont traité près de 3 Mt de fret en janvier 2021, soit 14,2% de plus qu'en janvier 2020. Le chargement des cargaisons a augmenté de 11,2% pour atteindre 2,1 M t. Le déchargement des cargaisons a augmenté de 22,3%, pour atteindre 865 000 t. En 2020, les ports estoniens ont traité 37,6 M t de fret, soit 0,1 % de plus qu'en 2019. Le chargement des cargaisons a diminué de 3 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 24,6 Mt et les marchandises chargées représentaient un peu moins des



deux tiers du volume de fret des ports. Le déchargement des cargaisons a quant à lui augmenté de 6,7 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 13,1 M t.

- Arvo Smiltins va rejoindre à compter du 1er mai 2021 le conseil de direction d'Eesti Raudtee en tant que directeur technique.
- Le cabinet d'audit PwC a remporté un appel d'offres du ministère des Finances pour réaliser une analyse juridique et économique visant à déterminer les possibilités et la nécessité d'une éventuelle réorganisation de la gestion de l'infrastructure et du transport ferroviaires dans le pays.
- Le nouveau gouvernement prévoit de poursuivre la privatisation d'Operail. La proposition et l'ampleur de ce projet sont prêtes et celui-ci sera probablement présenté au gouvernement dans le courant du mois de mars.

Maritime

- Le transporteur maritime Tallinnk a enregistré une perte historique de 108,3 M€ en 2020. Ces résultats s'expliquent principalement par l'impact de la pandémie (fermeture des frontières, restrictions de voyage, etc.). La compagnie a transporté près de 3,7 M de passagers en 2020, soit 62% de moins qu'en 2019. Le transport cargo a diminué de 5,2%. En février 2021, Tallink a transporté 74 129 passagers soit une baisse de 88,9% en un an. Le nombre d'unités de fret transportées a diminué de 24,1 %, à 26 407 unités, et le nombre de véhicules de passagers transportés a chuté de 75,2 %, à 18 642 unités.

Aérien

- La société publique de l'aéroport de Tallinn (Tallinna Lennujaam) a terminé l'année 2020 avec une perte de 2 M€. 863 585 passagers ont transité via l'aéroport, soit une baisse de 74% par rapport à 2019. Les recettes ont chuté de 56% par rapport à l'année précédente, pour atteindre 20,6 M€. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 36,3 M€, soit 24,1 M€ de moins qu'en 2019. 25% des emplois ont été supprimés. En février, 25 059 passagers ont transité par l'aéroport, soit 12% du nombre de février 2020. L'occupation moyenne des sièges sur les vols était de 47%. Le nombre de vols était de 1 118, ce qui représente une baisse de 65 % par rapport à février 2020. 11 destinations sont desservies depuis Tallinn contre 28 l'année passée, dont une forte concentration des vols sur Helsinki et Francfort.
- Le cluster d'aviation a élu son conseil de surveillance dont le mandat s'étalera jusqu'en 2023. Risto Maeots conserve la présidence, et la vice-présidence est assurée par Ergo Blumfeldt.

Environnement

- Après un transfert de navire à navire controversé pour des carburants dangereux dans la zone de Pakri, le ministre de l'Environnement Tõnis Mölder avait demandé des explications. Selon les médias locaux, le ministère souhaite changer d'urgence la réglementation en la matière pour éviter ce genre de transfert dans les zones qui sont en chevauchement entre une zone naturelle protégée et une zone de mouillage où les transferts sont autorisés, notamment dans le cas où le transfert pourrait avoir un effet significatif sur l'environnement. Le ministère souhaite également suspendre la manipulation de substances dangereuses et nocives dans l'espace maritime estonien jusqu'à l'établissement d'un plan spatial maritime, mais pas plus tard que le 1er mars 2022. L'élaboration d'un plan d'espace maritime décrira également les zones de mouillage où il peut être approprié de charger des substances dangereuses et nocives de navire à navire. Les zones de mouillage sont établies par l'administration des transports. Le ministère de l'environnement prévoit de réaliser une étude d'impact sur l'environnement afin de déterminer les zones appropriées pour le chargement de substances dangereuses et nocives de navire à navire. Les transporteurs sont relativement critiques et soulignent que ce choix pourrait desservir les activités maritimes de l'Estonie.
- A compter du 10 mars, l'installation d'infrastructures de recharge pour les voitures électriques deviendra obligatoire pour l'ensemble des nouveaux bâtiments à partir de 10 places de stationnement. L'idée est ainsi de favoriser l'achat de véhicules électriques et rendre leur usage plus aisé.
- L'économiste en chef de la filiale de la banque suédoise SEB, Mihkel Nestor, a suggéré d'introduire une taxe sur les voitures en tant qu'alternative à une politique d'austérité. En effet, le déficit public du pays s'est accentué et est loin d'être un phénomène temporaire, mais un problème chronique. La base d'imposition serait suffisante dès lors que des voitures sont importées pour un montant valant plus d'un milliard d'euro chaque année.
- Le Centre d'investissement pour l'environnement (KIK) va lancer des appels à proposition, dans le cadre de l'Espace économique européen, visant à contribuer à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci, pour un budget de 6 M€. Le KIK prévoit d'annoncer cinq appels à proposition. Dans le cadre du premier appel, les collectivités locales recevront une aide pour l'élaboration de plans sur le climat et l'énergie. Le deuxième appel contribuera à l'étude et au contrôle de la manière dont se propagent



les espèces non indigènes. Le troisième appel à propositions vise à soutenir la compilation de matériel éducatif pour la sensibilisation au changement climatique. Les deux derniers appels porteront sur des projets pilotes d'économie circulaire et sur la mise en œuvre de mesures de lutte contre le changement climatique au niveau des autorités locales.

- Le conseil municipal de Tallinn a approuvé la décision selon laquelle la ville de Tallinn et le groupe énergétique Utilitas acquerront, sur une base égale, une participation de 35,3%, dans la société d'eau Tallinna Vesi. La valeur de la transaction est de 100,3 M€, et à la suite de la transaction, la ville de Tallinn deviendra le propriétaire majoritaire de la société de services d'eau avec une participation de 52,35%, tandis qu'Utilitas détiendra 17,65% des actions. Les porte-parole du conseil ont déclaré qu'avec cette transaction, la ville retrouvera sa position stratégique au sein de l'entreprise qui fournit des services vitaux. En outre, l'investissement est considéré comme un investissement financier judicieux pour la ville, qui apportera des revenus supplémentaires au budget de la ville sous la forme de rendements stables et à long terme.
- Le gouvernement a approuvé des amendements à la loi sur le marché de l'électricité visant à accorder une incitation fiscale aux grands consommateurs d'énergie. L'amendement prévoit une réduction de 85 % de la redevance sur les énergies renouvelables pour les entreprises consommant plus de 10 GWh d'électricité par an. Les entreprises auxquelles l'incitation fiscale doit être accordée doivent assurer une consommation d'électricité aussi efficace que possible. L'incitation concernera principalement les grandes entreprises industrielles. L'amendement devrait prendre effet le 1er janvier 2023, à condition que la Commission européenne ait pris une décision positive en matière d'aide d'État. La pré-notification correspondante a été envoyée à la Commission en novembre 2020.

© Service Economique Régional, Ambassade de France en Pologne @DGTresor Poland

Ce document représente une veille effectuée dans les secteurs Energie, Transport, Environnement, Infrastructures, par l'ensemble des services économiques des Etats d'Europe centrale et balte. Toute reproduction, représentation, intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, sur quelque support que ce soit, papier ou électronique, effectuée sans l'autorisation écrite expresse du Service Economique Régional de l'Ambassade de France en Pologne, est interdite et constitue un délit de contrefaçon sanctionné par l'article L.335-2 du code de la propriété intellectuelle.

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique Régional de Varsovie 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.