Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Décembre 2019

POLOGNE 1

HONGRIE.....13

REPUBLIQUE TCHEQUE.....15

SLOVAQUIE 18

LETTONIE.....21

LITUANIE.....21

ESTONIE.....24

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,3 PLN

Nominations

- Le premier ministre Mateusz Morawiecki a nommé deux nouveaux vice-ministres dans le Ministère des Actifs Publics : Janusz Kowalski a été nommé secrétaire d'Etat et plénipotentiaire du gouvernement pour la réforme de la supervision des entreprises publiques, Zbigniew Gryglas a été nommé sous-secrétaire d'Etat.
- Mikołaj Wild a été élu président de la société CPK.
- Jacek Sasin, Jadwiga Emilewicz et Michal Kurtyka ont été nommés membres du Conseil du Dialogue Social.
- Jacek Goliński est le nouveau président d'Energa.
- Le président de Lotos, Mateusz Bonca a été révoqué. Jarosław Wittstock est devenu son successeur.

Financement

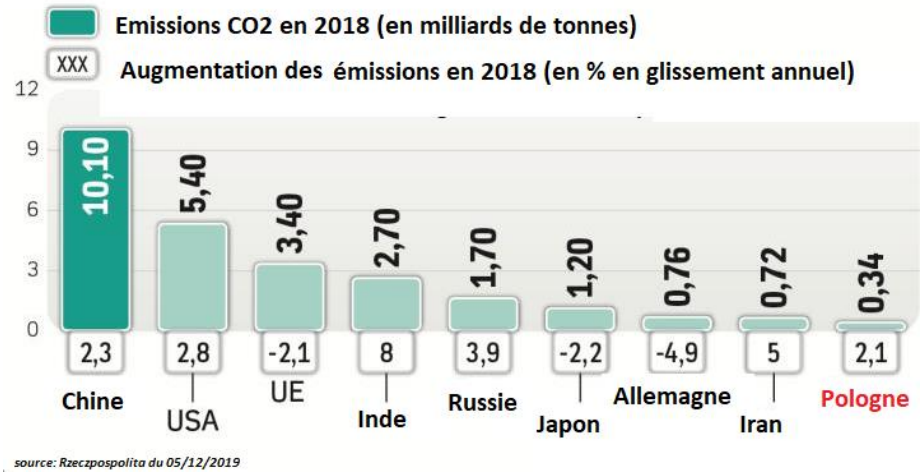
- Le 20 décembre 2019, le Centre de Projets de Transport de l'UE a signé avec la société PKP PLK S.A (le gestionnaire des voies ferrées polonaises), le Gestionnaire des Ports Maritimes de Szczecin et Świnoujście, la Communauté de la Ville de Świnoujście et Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (responsable de la gestion d'eau au niveau national) six accords de subvention. Les fonds à hauteur de 720 M PLN (167,5 M EUR) provenant du Programme Opérationnel *Infrastructure et Environnement* seront consacrés à la modernisation des chemins de fer et le développement du transport maritime et fluvial dans les voïvodies de Poméranie occidentale, de Grande Pologne, de Couïavie-Poméranie, de Lodz et de Lubusz.
- Enea Operator a signé un contrat pour la subvention dans le cadre du Programme opérationnel *Infrastructures et environnement* pour la construction d'un réseau électrique intelligent dans la région de Szczecin à hauteur de 21,2 M PLN (4,9 M EUR).
- Santander Leasing, une des plus grandes sociétés de leasing en Pologne a signé avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, le contrat de prêt à hauteur de 340 M PLN (80 M EUR) pour financer les investissements dans des projets visant une consommation durable d'énergie et la réduction des émissions de CO_2 dans les petites et moyennes entreprises.

Climat/Environnement

- Lors du Conseil Européen du 12 décembre, l'Union Européenne s'est engagée à devenir neutre sur le plan climatique d'ici 2050, malgré le refus de la Pologne. Le Conseil européen a « endossé » l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050, mais il est noté dans les conclusions qu'un Etat membre [la Pologne] « à

ce stade ne peut pas s'engager à mettre en œuvre cet objectif en ce qui le concerne ». Selon plusieurs sources, Varsovie avait demandé de pouvoir s'engager pour une date postérieure à 2050 – 2070 a été évoqué –, ce qui lui a été refusé. « Nous comprenons que *(la Pologne)* a besoin de plus de temps », a expliqué Charles Michel, c'est pourquoi le Conseil européen reviendra sur cette question en juin 2020. En arrivant au Conseil, le Premier ministre polonais Mateusz Morawiecki avait affirmé que le coût de la transformation énergétique dans son pays était « de loin plus élevé » que dans d'autres pays.

- Michal Kurtyka, ministre du Climat, parmi les priorités de son ministère a indiqué : 1. le déploiement des ENR parmi les ménages qui contribuera à la réduction des émissions (trois millions de bâtiments individuels nécessitent une modernisation thermique), 2. le développement de l'éolien offshore ; à cet effet, le ministère du climat préparera les modifications nécessaires dans la règlementation sectorielle.
- Selon le dernier rapport *Global Carbon Budget,* les émissions CO_2 sont égales à celles du début des années 90. Les émissions provenant de l'"industrie lourde ont marqué un important recul, pourtant la Pologne a noté une augmentation considérable des émissions de CO_2 dans le secteur de transport, de plus, les émissions issues du chauffage domestique n'ont pas été réduites de façon suffisante. Selon Aleksander Śniegocki, expert du think-tank WiseEuropa, la Pologne pourrait réduire les émissions : 1. dans le secteur énergétique par l'augmentation des ENR et la cogénération gazière, 2. par l'accélération de la modernisation thermique des bâtiments et le remplacement des vieilles chaudières, 3. par le développement du transport en commun et de l'électromobilité.



source: Rzeczpospolita du 05/12/2019

ENR

- Le président d'URE a réalisé les douze enchères planifiées pour cette année. Les résultats des dix enchères suivantes ont été annoncés :
  - L'enchère AZ/3/2019 a été destinée aux producteurs d'énergie dans les installations ENR déjà existantes d'une puissance électrique installée ne dépassant pas 1 MW, utilisant des bioliquides, l'énergie géothermale, l'énergie éolienne offshore ou l'hydroénergie. L'enchère n'a pas été conclusive (faute de participants) alors qu'elle représentait 1,5 TWh d'une valeur de plus de 800 M PLN (186 M EUR).
  - L'enchère AZ/4/2019 a été destinée aux installations agricoles de biogaz déjà existantes, d'une puissance ne dépassant pas 1 MW. Environ 270 GWh d'une valeur de 177,5 M PLN ont été vendus. La quantité maximale d'énergie électrique qui a pu être contractée dans cette enchère était de plus de 1,1 TWh pour une valeur de presque 840 M PLN (195,3 M EUR). Le prix minimal s'élavait à 640,55 PLN/MWh (148,9 EUR/MWh) et le prix maximal à 664,49 PLN/MWh (154,5 EUR/MWh).
  - L'enchère AZ/5/2019 était destinée aux installations de biomasse déjà existantes ou aux installations de biogaz (autres qu'agricoles) d'une puissance installée ne dépassant pas 1 MW. L'enchère n'a pas été conclusive (faute de participants).
  - L'enchère AZ/6/2019 a été destinée à de nouvelles installations éoliennes onshore et photovoltaïques d'une puissance électrique installée dépassant 1 MW. La quantité maximale d'énergie qui a pu être contractée dans cette enchère était de plus de 114 TWh pour une valeur de presque 32,5 Md PLN (7,5 Md EUR). Presque 78 TWh d'une valeur de plus de 16,2 Md PLN (3,7 Md EUR) ont été vendus. Le prix minimal s'élevait à 162,83 PLN/MWh (37,8 EUR/MWh) et le prix maximal à 233,29 PLN/MWh (54,25 EUR/MWh).
  - L'enchère AZ/7/2019 a été destinée à de nouvelles installations de biomasse et de biogaz autres qu'agricole et d'une puissance installée dépassant 1 MW. La quantité maximale d'énergie qui a pu être contractée dans cette enchère approchait 15 TWh pour une valeur de plus de 5,5 Md PLN (1,2 Md EUR). 1 002 GWh d'une valeur de plus de 399,7 M PLN (92,9 M EUR) ont été vendus. Le prix minimal le prix maximal ne dépassaient pas 400 PLN/ MWh (93 EUR/MWh).

- L'enchère AZ/8/2019 a été destinée à de nouvelles centrales hydroélectriques d'une puissance ne dépassant pas 1 MW. Pour ces installations, le législateur a prévu également le système des tarifs garantis FIT/FIP- les producteurs choisissant le système de support dont ils veulent bénéficier. La quantité maximale d'énergie qui a pu être contractée dans cette enchère était de 140 GWh pour une valeur de plus de 71 M PLN (16,5 M EUR). L'enchère n'a pas été conclusive (faute de participants).
- L'enchère AZ/9/2019 a été destinée à de nouvelles installations éoliennes et photovoltaïques d'une puissance électrique installée ne dépassant pas 1 MW. Plus de 11,43 TWh d'une valeur de plus de 3,6 Md PLN (837 M EUR) ont été vendus. Le prix minimal s'élavait à 269,00 PLN/MWh (62,5 EUR/MWh) et le prix maximal à 327,00 PLN/MWh (70 EUR/MWh).
- L'enchère AZ/10/2019 a été destinée à de nouvelles installations de biogaz agricole, y compris dans la cogénération à haut rendement, d'une puissance ne dépassant pas 1 MW. Les installations autorisées à participer peuvent profiter des systèmes FIT/FIP en alternative. La quantité maximale d'énergie qui a pu être contractée dans cette enchère était de 1,3 TWh pour une valeur de plus de 939 M PLN (218 M EUR). L'enchère n'a pas été conclusive (faute de participants).
- L'enchère AZ/11/2019 a été destinée à de nouvelles centrales hydroélectriques d'une puissance dépassant 1 MW. La quantité maximale d'énergie qui pouvait être contractée dans cette enchère était de 600 GWh pour une valeur de plus de 285 M PLN (66,2 M EUR). L'enchère n'a pas été conclusive (faute de participants).
- L'enchère AZ/12/2019 a été destinée à de nouvelles installations de biogaz agricole d'une puissance dépassant 1 MW. La quantité maximale d'énergie qui pouvait être contractée dans cette enchère était de 1,17 TWh pour une valeur de plus de 678,6 M PLN (157,8 M EUR). L'enchère n'a pas été conclusive (faute de participants suffisant).

Les prix de toutes les enchères de cette année sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

N° d'enchère	Type d'installation	Prix minimal	Prix maximal
AZ/1/2019	les installations de biomasse et de biogaz autres qu'agricoles d'une puissance dépassant 1 MW	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive
AZ/2/2019	les installations agricoles de biogaz d'une puissance installée dépassant 1 MW	617,5 PLN/MWh (143,6 EUR/MWh)	633,90 PLN/MW (147,4 EUR/MWh)
AZ/3/2019	Les installations ENR déjà existantes d'une puissance électrique installée ne dépassant pas 1 MW, utilisant des bioliquides, l'énergie géothermale, l'énergie éolienne offshore ou bien l'hydroénergie	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive
AZ/4/2019	Les installations agricoles de biogaz déjà existantes, d'une puissance ne dépassant pas 1 MW.	640,55 PLN/MWh (148,9 EUR/MWh)	664,49 PLN/MWh (154,5 EUR/MWh)
AZ/5/2019	Les installations de biomasse déjà existantes ou aux installations de biogaz (autres qu'agricoles) d'une puissance installée ne dépassant pas 1 MW	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive
AZ/6/2019	De nouvelles installations éoliennes onshore et photovoltaïques d'une puissance électrique installée dépassant 1 MW.	162,83 PLN/MWh (37,8 EUR/MWh)	233,29 PLN/MWh (54,25 EUR/MWh)
AZ/7/2019	De nouvelles installations de biomasse et de biogaz autre qu'agricole d'une puissance installée dépassant 1 MW	<400 PLN/ MWh (<93 EUR/MWh).	<400 PLN/ MWh (<93 EUR/MWh).
AZ/8/2019	De nouvelles centrales hydroélectriques d'une puissance ne dépassant pas 1 MW	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive

AZ/9/2019	De nouvelles, petites installations éoliennes et photovoltaïques d'une puissance électrique installée ne dépassant pas 1 MW	269,00 PLN/MWh (62,5 EUR/MWh)	327,00 PLN/MWh (70 EUR/MWh)
AZ/10/2019	De nouvelles installations de biogaz agricole, y compris dans la cogénération à haute rendement, d'une puissance ne dépassant pas 1 MW	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive
AZ/11/2019	De nouvelles centrales hydroélectriques d'une puissance dépassant 1 MW.	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive
AZ/12/2019	De nouvelles installations de biogaz agricole d'une puissance dépassant 1 MW	L'enchère n'a pas été conclusive	L'enchère n'a pas été conclusive

- Enea a publié la stratégie du groupe à l'horizon 2030, avec une perspective 2035. Elle prévoit que la part des ENR dans la production d'électricité atteindra 22 % en 2025 et 33 % en 2030. La stratégie prévoit également 64 Md PLN (14,8 Md EUR) pour les investissements jusqu'en 2035, dont :
  - 26,9 Md PLN (6,25 Md EUR) pour la distribution
  - 9,2 Md PLN (2,13 Md EUR) pour l'extraction
  - 12,5 Md PLN (2,9 Md EUR) pour la production
  - 14,7 Md PLN (3,4 Md EUR) pour les ENR
  - 1,2 Md PLN (279 M EUR) pour d'autres projets.
- Tauron encourage les propriétaires de maisons individuelles à acheter des installations photovoltaïques en proposant un crédit gratuit et un remboursement à hauteur de 2 % des coûts de l'installation.
- Le président d'Orlen estime que les coûts de construction de ses fermes éoliennes offshore atteindraient 12-13 Md PLN (2,8 -3 Md EUR). A travers sa société Baltic Power, PKN Orlen possède la concession pour la construction de fermes éoliennes sur la mer Baltique d'une puissance totale jusqu'à 1200 MWe.
- Selon Michał Kurtyka, à la fin 2019, la Pologne peut atteindre une capacité photovoltaïque de 1500 MW. Selon les données de PSE du 1 décembre 2019, la puissance installée de sources photovoltaïques s'est élevée à environ 1,2 GW.
- PGE Polska Grupa Energetyczna et Orsted ont signé un accord préliminaire de coopération lors de l'achat par l'entreprise danoise de 50 % des parts dans deux projets de construction de fermes éoliennes sur la mer baltique d'une puissance totale de 2,5 GW.

Energie

Politique énergétique

- Le 30 décembre 2019, le ministre des Actif Publics a transmis à la Commission Européenne le Plan National pour l'énergie et le climat pour les années 2021-2030 (KPEiK). KPEiK présente les lignes directrices et les objectifs ainsi que les politiques et les actions en vue de la réalisation de cinq dimensions de l'union énergétique :
  - ✓ De la sécurité énergétique
  - ✓ Du marché intérieur de l'énergie
  - ✓ De l'efficacité énergétique
  - ✓ De la réduction d'émissions
  - ✓ Des recherches, des innovations et de la concurrence
- KPEiK a été élaboré en tenant compte des conclusions des accords interministériels et des consultations publiques ainsi que des conclusions des consultations régionales et des recommandations de la Commission Européenne C(2019) 4421 du 18 juin 2019. Le document a été préparé sur la base des stratégies nationales de développement validées au niveau gouvernemental (entre autre la Stratégie du développement durable du transport à l'horizon 2030, la Politique Ecologique de l'Etat 2030, la Stratégie du développement durable de la campagne, de l'agriculture et de la pèche 2030) et en tenant compte du projet de la Politique énergétique de la Pologne à l'horizon 2040. KPEiK définit les objectifs climatiques et énergétiques à l'horizon 2030 suivants:
  - 7% de réduction d'émissions de gaz à effet de serre dans le secteur non inclus dans le système ETS (le Système d'échange de quotas d'émission) par rapport au niveau de l'année 2005,
  - 21-23% des parts des ENR dans la consommation finale d'énergie brute (l'objectif de 23 % sera possible à atteindre si la Pologne reçoit des fonds européens supplémentaires, y compris dédiés à une transformation juste), en tenant compte de :
    - 14 % des parts des ENR dans le transport,

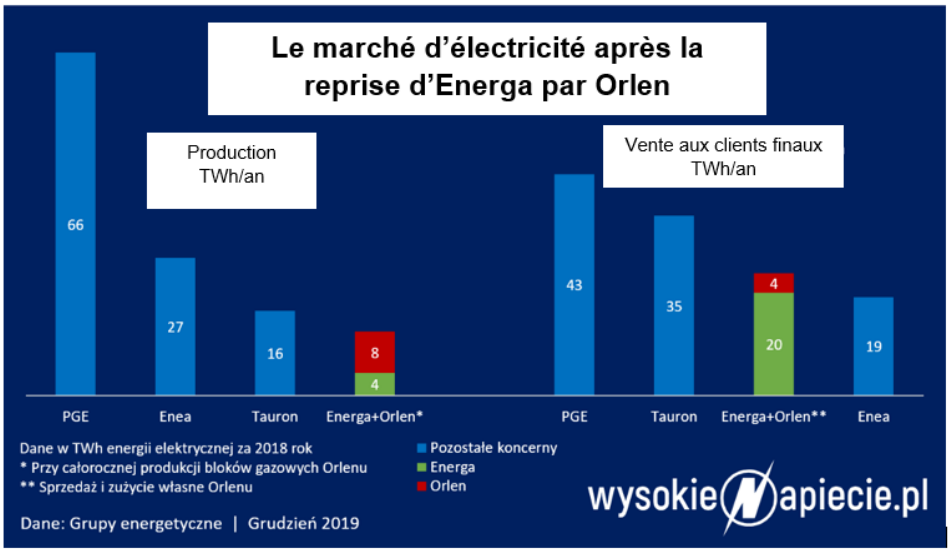
- Une croissance annuelle de parts des ENR dans le chauffage et dans la réfrigération de 1,1 % points de pourcentage en moyenne annuelle.

– Une croissance de l'efficacité énergétique de 23 % par rapport aux pronostics PRIMES2007,
– Une réduction jusqu'à 56-60 % des parts du charbon dans la production d'électricité.

En cas de modification des objectifs et des orientations stratégiques comprises dans les politiques nationales de développement, les projets de stratégies ainsi que de nouvelles décisions européennes en matière de politique climatique et énergétique à moyen et à long terme (les objectifs 2030 et 2050), le KPEiK sera respectivement ajusté si nécessaire.

- PKN Orlen a fait une offre sur 100% des actions d'Energa. Orlen estime la valeur d'Energa à 2,9 Md PLN (674 M EUR) au maximum alors que en 2015 sa capitalisation s'élevait à presque 11,5 Md PLN (2,67 Md EUR). Suite à l'offre d'Orlen, sa valeur a chuté de 3 Md PLN (697 M EUR). Au lendemain de la demande, le cours de l'action de PKN Orlen a reculé (de 87,64 PLN (20,38 EUR) à 77,90 PLN (18,11 EUR)) tandis que le cours de l'action d'Energa s'est apprécié (de 6,77 PLN (1,57 EUR) à 7,17 PLN (1,66 EUR)). Avec Energa, PKN Orlen va reprendre le projet de centrale électrique Ostroleka C, appelé par un journaliste de Rzeczpospolita 'la patate chaude' du secteur énergétique polonais. Le bloc d'une puissance de 1000 MWe, dont la construction a été confiée au consortium de GE Power et Alstom serait censé être le dernier bloc au charbon en Pologne. Selon les critiques du projet, il serait une 'soupape de sécurité' pour le secteur minier en assurant la demande en charbon. Les investisseurs du projet, Enea et Energa (en novembre, le groupe PGE s'est retiré du projet) ont déjà investi 900 M PLN (209 M EUR). Energa a accepté de couvrir les coûts suivants dans les années 2019-2020 à hauteur de 819 M PLN (190 M EUR) et Enea, la même somme en 2021. Selon 'Rzeczpospolita', ils n'ont pas eu le choix, car aucune autre société n'a voulu financer ce projet, les banques sont réticentes pour accorder des prêts pour des investissements liés au charbon et les assureurs se retirent du secteur. En novembre, l'ex-vice-ministre de l'énergie a dit le bloc n'allait pas être construit. Selon Jadwiga Emilewicz, ministre du développement, le projet pourrait être revu en relation avec la politique climatique de l'UE. Elle a également dit que le coût du projet pourrait être plus élevé que prévu (8-9 Md PLN selon les experts au lieu de 6 Md PLN). Jacek Sasin, ministre des actifs publics, a dit que la construction du bloc Ostroleka C se poursuivrait comme prévu. Néanmoins, selon les informations officieuses, les travaux ont été arrêtés alors qu'Energa a assuré que l'investissement était réalisé conformément au planning. Jaroslaw Dybowski, directeur exécutive de PKN Orlen pour l'énergie estimait qu'il valait mieux remplacer la centrale à charbon existante Ostroleka B par un bloc gazier et qu'Ostroleka C n'était pas le meilleur projet pour le système polonais. Il a également informé que la production d'énergie basée sur le charbon n'était pas la technologie préférée de PKN Orlen. Selon Business Insider et d'autres sources, la révision du projet de Ostroleka C pourrait provoquer des coûts additionnels (un dédommagement pour la rupture du contrat pour le consortium GE Power et Alstom, des sanctions pour la violation du contrat de capacité signé déjà pour 15 ans avec une obligation de service à partir de 2023).

  Le graphique ci-dessous présente le marché d'électricité après la reprise d'Energa par Orlen.



Source: Wysokie napięcie

- Au troisième trimestre 2019, le prix moyen de vente d'énergie sur le marché concurrentiel était de 252,65 PLN/MWh (58,7 EUR/MWh) (247,21 PLN/MWh, 57,4 EUR/MWh, au deuxième trimestre 2019 et 208,83 PLN/MWh, 48,5 EUR/MWh, au troisième trimestre 2018).

Charbon

- Aux cours de trois premiers trimestres 2019, la Pologne a importé 12 Mt de charbon, dont un peu plus de 8 M de la Russie. Au septembre 2018, ce chiffre s'élevait à presque 16 M (11,2 M de la Russie).
- Selon la stratégie de développement de Jastrzębska Spółka Węglowa (JSW), à l'horizon 2030, l'extraction du coke augmentera de 18 Mt. JSW prévoit d'investir plus de 2 Md PLN (465 M EUR) en 2019 :
  - 580 M PLN (134,8 M EUR) : pour la construction d'infrastructure d'investissement
  - 650 M PLN (151,1 M EUR): pour l'achat de biens d'investissement, principalement de machines et d'appareils
  - 540 M PLN (125,5 M EUR): pour les travaux d'excavation
  - 250 M PLN (58,1 M EUR) : pour la location/le leasing de machines et d'appareils.

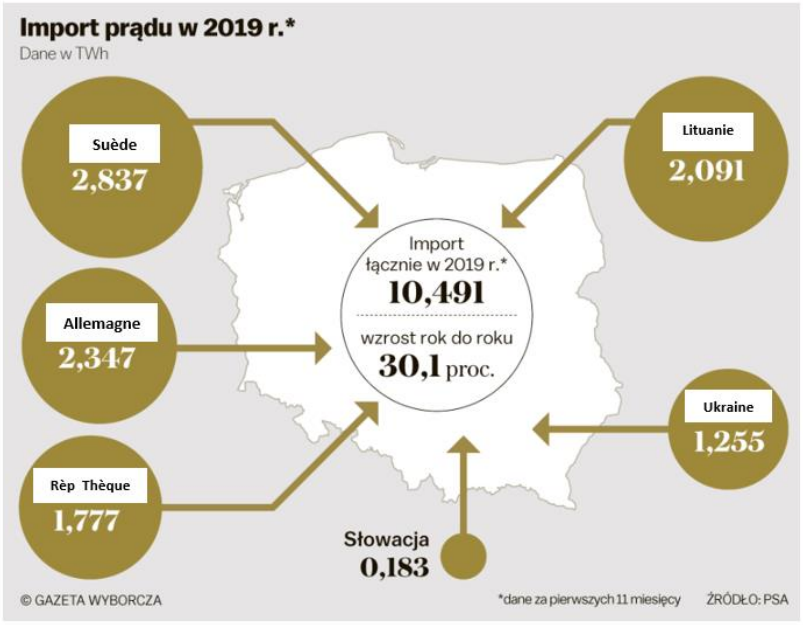
Électricité/chaleur

- Jacek Sasin, le vice-ministre et le ministre des actifs publics a annoncé que le coût des compensations pour l'augmentation de prix d'énergie, serait estimé à environ 3 Md PLN (697 M EUR) et serait inclus dans le budget 2021.
- Suite à l'enchère destinée aux installations de cogénération à haut rendement, l'URE a attribué une prime de cogénération d'une valeur d'environ 308 M PLN (71,6 M EUR) couvrant 3,6 TWh d'énergie électrique. La prime a été destinée à de nouvelles installations qui vont être construites après l'enchère, d'une puissance électrique totale installée de presque 32 MW. La prime va être payée entre 2021 et 2038. La quantité maximale d'énergie qui a pu être couverte par la prime était de 6 TWh et la valeur maximale de la prime s'élavait à plus de 1 Md PLN (232 M EUR). La prime minimale s'élevait à 60 PLN/MWh (13,9 EUR MWh) et la prime maximale, à 98,13 PLN/MWh (22,8 EUR/MWh).
- Entre les 18 et 20 décembre, l'URE a offert une prime individuelle de cogénération destinée aux installations nouvelles et modernisées, d'une puissance dépassant 50 MW. Le recrutement n'a pas été conclusif faute d'offre remplissant les conditions déterminées dans la loi sur la promotion d'énergie électrique de cogénération à haut rendement. La quantité maximale d'énergie qui a pu être couverte par cette prime était de 36 TWh et la valeur maximale de la prime s'élavait à environ 4,3 Md PLN (1 Md EUR).
- Le 17 décembre, le président de l'URE (l'Office de Régulation de l'Energie) Rafał Gawin, a validé les prix de distribution d'électricité de tous les distributeurs, ainsi que les tarifs de transport. Pour la facture d'électricité d'un ménage moyen, cela signifie une augmentation entre 0,56-1,82 PLN par mois, en fonction du distributeur (une augmentation de 3,1 % en moyenne). En ce qui concerne les prix d'électricité, seul le tarif de Tauron Sprzedaz a été validé. Le président a d'abord refusé de valider les tarifs d'électricité de trois autres fournisseurs principaux de groupes PGE, Energa et Enea. Le 30 décembre, le président de l'URE a finalement accepté les prix d'énergie pour Enea i Energa Obrót et le 3 janvier, pour PGE Obrót Le tableau ci-dessous résume les augmentations des prix pour les ménages (groupe G 11) :

L'Opérateur du Système de Distribution/Le vendeur	L'augmentation moyenne des factures dans le groupe G11 (la vente et la distribution) %	L'augmentation moyenne des factures dans le groupe G11 (la vente et la distribution) PLN/mois
ENEA Operator / ENEA	12,2	8,3
Energa Operator / ENERGA Obrót	11,3	8,6
PGE Dystrybucja / PGE Obrót	10,5 – 11,0	7,8 - 8,0
Tauron Dystrybucja / Tauron Sprzedaż	11,4 - 12,9	7,8 - 8,6

- En résultat de l'enchère principale sur le marché de capacité pour l'année de livraisons 2024, 8, 67GW ont été couverts avec un prix de clôture de 259,87 PLN/kW/an (60,4 EUR/kW/an). Dans le cadre de cette enchère la société PGE a contracté 5 070 MW, d'une valeur de 1,317 Md PLN (306 M EUR).
- Le graphique ci-dessous présente l'importation d'électricité en TWh durant le onze premiers mois 2019 :

- 10, 491 TWh- importation totale
- 30,1 % -l'augmentation par rapport à l'année précédente



Source : Gazeta Wyborcza

- Les investissements de PSE SA, opérateur du réseau de transport d'électricité, pour le développement du réseau de transport dans les années 2021-2030 s'élèveront à 14,04 Md PLN (3,2 Md EUR) dans un scenario d'expansion, reposant sur un développement dynamique de fermes éoliennes, qui en plus d'investissement au nord du pays, exigent également un renforcement du réseau de transport dans la partie centrale du Système National Electro-énergétique. Les effets de la réalisation des investissements:
  - ✓ L'augmentation de la longueur de voies de la ligne 400 kV: 3 597 km
  - ✓ L'augmentation de la longueur de voies de la ligne 220 kV: -397 km
  - ✓ La longueur de voies modernisées de la ligne 400 kV: 1 643 km
  - ✓ La longueur de voies modernisées de la ligne 220 kV: 1 373 km
  - ✓ L'augmentation de la capacité de transformation 400/220 kV: 1 770 MVa[1]
  - ✓ L'augmentation de la capacité de transformation 400/110 kV: 11 640 MVa
  - ✓ L'augmentation de la capacité de transformation 220/110 kV: 1 545 MVa.

  Le scenario d'expansion fait partie du Projet d'un plan de développement relatif à la satisfaction de besoins actuels et futurs en énergie électrique dans les années 2021-2030. PSE a informé que la demande totale en énergie électrique nette en Pologne s'élèverait à 159,9 TWh en 2020, 170,1 TWh en 2025, 181,1 TWh en 2030, 191,9 TWh en 2035 et 204,2 TWh en 2040.
- PGE Energia Ciepła et Erbudu ont signé le contrat pour la construction d'une nouvelle chaudière dans la filiale Wybrzeże de Elektrociepłownia Gdańska. La valeur du contrat s'élève à 80,5 M PLN (18,7 M EUR).

Gaz et pétrole

- A partir du 1 janvier 2020 le prix du gaz de la société PGNIG Obrót Detaliczny pour les ménages diminuera de 2,9%.
- Le 15 novembre, le groupe PGNiG a transmis à Gazprom son intention de terminer le 31 décembre 2022 le contrat de Yamal, datant du 25 septembre 1996, relatif à l'achat du gaz naturel de la Russie. La Pologne importe aujourd'hui de la Russie environ 9 Md m^3 de gaz par an (la consommation annuelle s'élève à environ 18 Md m^3). Même si le prix du gaz livré en vertu de ce contrat fait l'objet d'un secret commercial, il était connu que ses conditions étaient très désavantageuses pour la Pologne.
- Suite à la décision de l'URE, après 31 décembre 2019, GAZ- SYSTEM continuera à exercer les fonctions d'opérateur du système de transport sur le tronçon polonais du gazoduc Yamal-Europe Occidentale.
- PGNiG a signé le contrat pour une coopération dans la recherche et l'extraction du gaz en Ukraine avec Energy Resources of Ukraine (ERU).
- Gaz-System a choisi la société allemande Europipe GmbH pour le fournisseur de tubes pour le tronçon sous-marin du gazoduc Baltic Pipe d'une longueur d'environ 275 km.

[1] MVa Mégavolt/Ampère

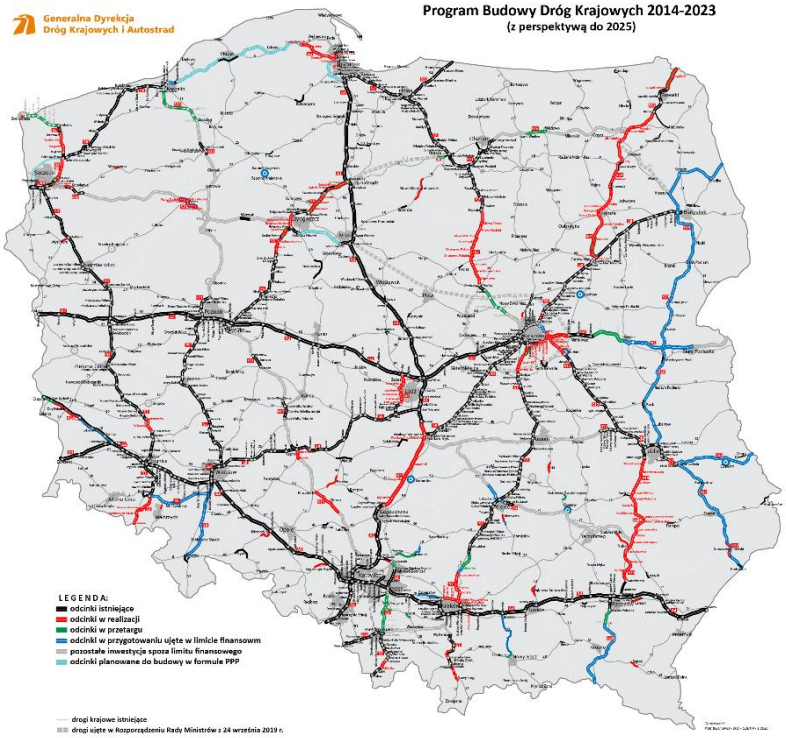
- Au troisième trimestre 2019, les livraisons de gaz riche en méthane provenant de l'UE ont augmenté de 55,9 % par rapport au troisième trimestre 2018. Les livraisons de gaz via terminal GNL ont augmenté de 17,3% et les livraisons de gaz hors UE ont baissé de 7,5%.
- Le Congrès américain a adopté la loi sur le budget de défense des Etats Unis 2020, qui prévoit des sanctions pour les entreprises et les personnes qui construisent le gazoduc Nord Stream 2. La loi a été signée par le président Donald Trump. Les sanctions, qui incluent le gel de fonds et l'annulation de visas américains sont déjà entrées en vigueur. La société suisse Allseas, qui posait le gazoduc au fond de la mer baltique a arrêté les travaux. Les medias allemands admettent qu'en résultat des sanctions américaines, les travaux se prolongeront au minimum jusqu'à la fin 2020. La présidente de la Commission Européenne, Ursula von der Leyen, ainsi que le gouvernement allemand et les représentants du business, ont critiqué les sanctions. Ursula Von der Leyen a admis que même si Nord Stream 2 avait en partie une dimension politique, l'Union Européenne était contre toute sanction envers les sociétés européennes qui agissaient conformément à la loi. Heiko Maas, ministre allemand des affaires étrangères a déclaré que la construction du gazoduc d'une valeur de plus de 10 Md USD est une affaire interne de l'Union Européenne. Vladimir Poutine a annoncé que la Russie avait un navire qui pouvait terminer de poser le gazoduc Nord Stream 2 avec quelques mois de retard. Kommersant a informé que la Russie pouvait utiliser le bateau Akadiemik Czerskij appartenant à Gazprom. Selon Dziennik Gazeta Prawna, il s'agirait seulement d'une réponse tactique de la Russie. 'Akadiemik Czerskij' est beaucoup plus petit que le "Pioneering Spirit" employé par Allseas (le plus grand bateau de ce type au monde et d'une capacité brute 15 fois plus élevée que l'Akadiemik Czerskij). Les dimensions beaucoup plus petites du bateau russe le rendent plus dépendant de conditions atmosphériques. Les experts discutent également si la modernisation du bateau menée actuellement par Gazprom, permettra de terminer la pose de Nord Stream 2. Selon les informations transmises par Nord Stream 2 en début décembre, à l'heure actuelle environ 90% de l'installation est achevée, soit 2100 km de tubes (2 droites parallèles). Il resterait 300 km de tube à installer.

Infrastructures de transport

- Marcin Horała, vice-ministre de l'infrastructure et plénipotentiaire du gouvernement chargé du projet de l'aéroport central (*CPK*) a dit que le gouvernement polonais envisageait de faire recours à des partenaires asiatiques dans la réalisation du projet de l'aéroport central, mais ne voulait pas impliquer les Chinois dans la gestion du CPK. La solution qui inclurait un partenaire étranger maintiendrait une participation majoritaire polonaise. L'opérateur de l'aéroport serait une entreprise sous contrôle polonais. La partie polonaise entend préserver le contrôle de l'infrastructure stratégique et du processus d'investissement. « Cela ne va pas être un PPP pur - nous n'allons pas confier la construction et puis la gestion à quelqu'un d'autre » a dit Horała. Des échanges étaient en cours avec les représentants des aéroports de Singapour, Seul et Tokyo mais il y avait également des marques d'intérêt de la part de certains aéroports européens.
- Selon les estimations de la société PPL (Aéroports de Pologne), les premiers vols passagers pourront être effectués depuis l'aéroport de Radom au troisième trimestre 2022 (soit trois ans plus tard que prévu). L'aéroport de Radom est censé jouer le rôle d'aéroport complémentaire au futur Aéroport Central. Le bâtiment de l'aéroport, d'une surface de 30 000 m², comprendra entre autres 30 comptoirs d'enregistrement, dix points de contrôle de sécurité et huit ports d'embarquements. Les coûts de l'investissement sont estimés à 550 M PLN (127,9 M EUR). Suite au retard des travaux à Radom, les autorités de l'aéroport de Modlin espèrent que la société PPL débloquera les investissements nécessaires à Modlin.
- La Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA) a annoncé qu'en 2019, 460 km de routes ont été livrés :
  - A1 Częstochowa Północ - Częstochowa Blachownia
  - A1 Częstochowa Blachownia - Częstochowa Południe
  - A1 Częstochowa Południe - Woźniki
  - A1 Woźniki - Pyrzowice
  - DK25 la voie périphérique d'Inowrocław
  - DK3/5 la voie périphérique de Bolkowo
  - DK46 la voie périphérique de Myśliny
  - DK50/79 voie ceinture périphérique de Góra Kalwaria
  - DK44 la voie périphérique de Skawina
  - S11 la voie périphérique de Szczecin
  - S17 la voie périphérique de Kołbiel - la voie périphérique de Garwolin
  - S17 la fin de la voie périphérique de Garwolin - la fin de la voie périphérique de Gończyce
  - S17 la fin de la voie périphérique de Gończyce – la frontière de la voïvodie de Mazovie et de Lublin.
  - S17 la frontière de la voïvodie de Mazovie et de Lublin-Skrudki
  - S17 Skrudki - Kurów Zachód
  - S5 Poznań Zachód - Mosina

- S5 Mosina - Kościan Południe
- S5 Kościan Południe - Lipno
- S5 Żnin Północ - Mieleszyn
- S5 Bydgoszcz Północ - Bydgoszcz Opławiec
- S51 Olsztyn Wschód - Olsztyn Południe
- S6 Goleniów Północ - Nowogard Zachód
- S6 Nowogard - Płoty
- S6 Płoty - Kiełpino
- S6 Kiełpino - Kołobrzeg Zachód
- S6 Kołobrzeg Zachód - Ustronie Morskie avec la construction de la voie périphérique de Kołobrzeg
- S6 Ustronie Morskie – le début de la voie périphérique de Koszalin i Sianow
- S6 la voie périphérique de Koszalin i Sianowo avec le tronçon S11 Bielice-Koszalin Zachód
- S61 la voie périphérique de Suwałki
- S7 la frontière de la voïvodie de Mazovie et de Sainte-Croix - Skarżysko-Kamienna
- S7 Skomielna Biała - Rabka Zdrój et DK47 Rabka Zdrój - Chabówka
- S7 Lubień - Naprawa (la partie gauche)
- S8 Radziejowice - Przeszkoda
- S8 Przeszkoda – Paszków

Comme l'indique Gazeta Wyborcza certains tronçons ont été livrés avant que les travaux ne soient totalement achevés. Les conducteurs ont actuellement à leur disposition 1 696,2 km d'autoroutes et 2 450,3 km de voies express. En 2019, la GDDKiA a signé neuf contrats pour 160,8 km au total et a lancé 34 appels d'offres pour des investissements d'une longueur totale de 480,3 km. La carte ci-dessous présente l'état d'avancement du Programme de Construction de Routes Nationales 2014-2023, à l'horizon de 2025 :



Source : GDDKiA

En noir les tronçons existants
En rouge les tronçons en construction
En vert les tronçons faisant l'objet d'appels d'offres
En bleu les tronçons en préparation
En bleu clair les tronçons qui seront construits en PPP

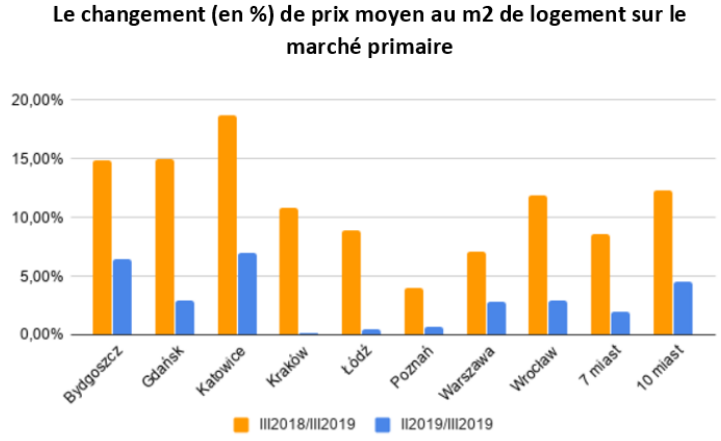
- La société de projet CPK a lancé en septembre les consultations sur son document de conception générale de l'Aéroport Central. Ce document de 350 pages, appelé « brief stratégique », a été adressé à tous les acteurs sectoriels pouvant être intéressés par ce grand projet. Plus de 130 entreprises et institutions ont donné presque 9500 commentaires, opinions et propositions. Les consultations étaient censées durer jusqu'à la fin du mois d'octobre 2019, mais à la demande de partenaires, la société CPK a prolongé ce processus jusqu'en décembre.
- Dans le cadre du Programme d'Investissements ferroviaires (KPK), plus de 10 Md PLN (2,32 Md EUR) ont été dépensés en 2019, soit 2 Md (465 M EUR) de plus qu'en 2018. La valeur du programme s'élève actuellement à 76 Md PLN (17,6 Md EUR). La valeur des investissements déjà réalisés s'élève à environ 11 Md PLN (2,5 Md EUR), les projets en cours de réalisation totalisent environ 46 Md PLN (1,6 md EUR)

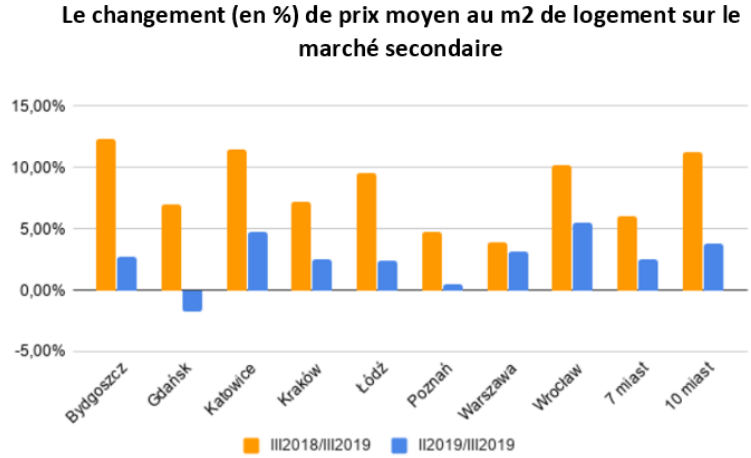
et ceux en cours d'appels d'offres, 11 Md PLN (2,5 Md EUR). En 2019, 1400 km de voies ferrées, plus de 1100 d'ouvrages de génie civil (y compris des ponts et des autoponts), 330 quais et 700 passages à niveau ont été modernisés, 1250 aiguillages et 1250 km de caténaire ont été échangés. Selon M. Merchel, PDG de la société PKP PLK SA qui gère les voies ferrées polonaises, en 2020 les fonds du programme seront épuisés. En 2021, la première année de la nouvelle perspective financière, 28 appels d'offres, d'une valeur d'environ 40 Md PLN (9,3 Md EUR) seraient annoncés.

- Dans le cadre du Programme d'investissements dans les gares, plus de 120 gares sont en phase de conception ou en travaux. Une liste de 150 gares suivantes, que la société PKP envisage de moderniser ou de construire, est déjà préparée. La construction de Gares Innovantes (Innowacyjne Dworce Systemowe) dans les années 2021-2027 est prévue dans environ 50 localisations.

Bâtiment/Logement

- En 2019, presque 2,7 M m² de surface de stockage ont été construits, soit 23 % de plus que l'année précédente. C'était le résultat de la très forte demande en 2018. En décembre 2019, la surface totale de stockage en Pologne s'élevait à 18,5 M m².
- Entre janvier et novembre, 184 300 logements ont été mis à disposition, soit 11,6% de plus que l'année précédente. La surface moyenne d'un logement était de 88,8 m², soit 2,1 de moins que l'année précédente.
- Le marché du logement continue à croître plus lentement. La dynamique de croissance de prix moyens au m² de logement sur les marchés primaire et secondaire dans les plus grandes villes polonaises est présentée dans les graphiques ci-dessous.



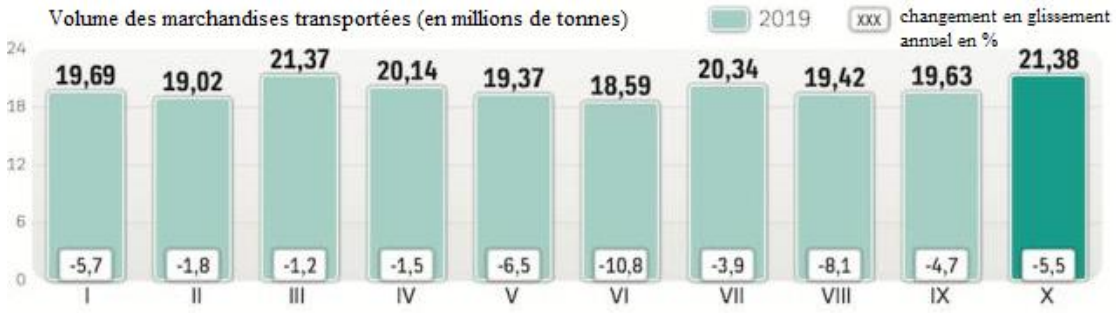


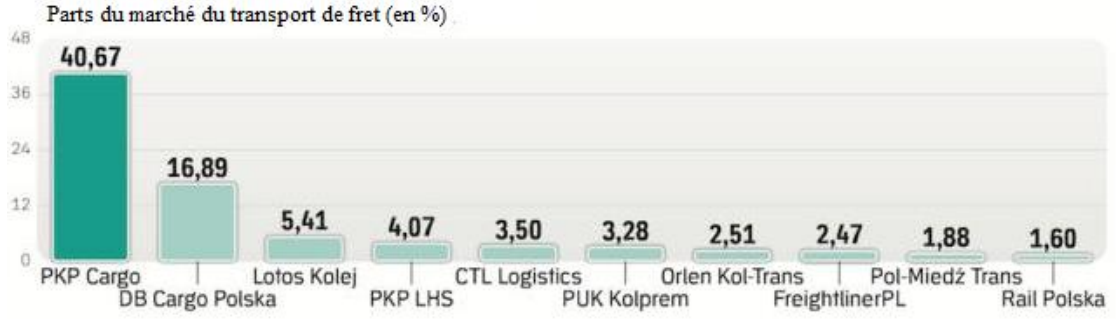
Source : NBP, Hipoteki.net

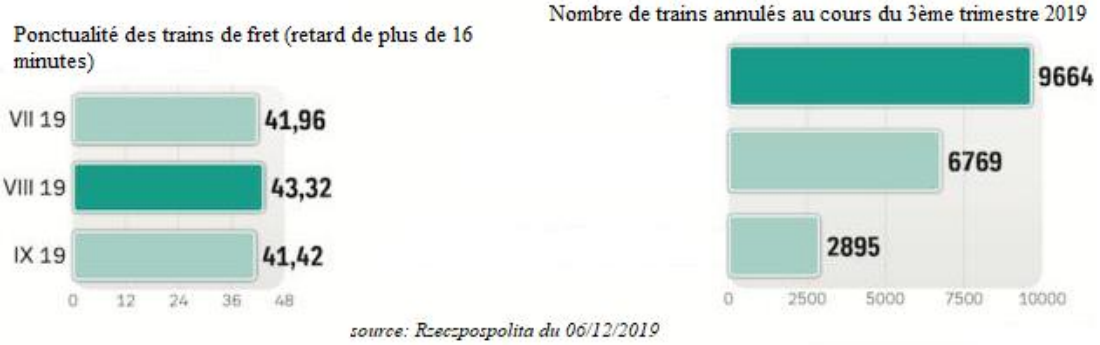
Transport

Ferroviaire

- La banque Millenium Leasing et l'opérateur ferroviaire de fret PKP Cargo ont signé un contrat de leasing pour un montant de 150 M PLN net (35 M EUR net). Avec ces fonds PKP Cargo pourra investir dans l'achat du matériel roulant et l'équipement technique ce qui s'inscrit dans la stratégie de développement de la société. L'opérateur vient de réceptionner 50 de 1150 plateformes intermodales conformément aux contrats signés cette année : dans le cadre du contrat signé en mars l'entreprise slovaque Tatravagónka fournira à PKP Cargo 936 plateformes ; la valeur de ce contrat s'élève à 367 M PLN (85 M EUR) et il sera cofinancé avec les fonds européens. Dans le cadre du contrat signé pour un montant de 184 M PLN (43 M EUR) avec le consortium de Wagony Swidnica et Astra Rail appartenant à l'entreprise américaine Greenbrier, PKP Cargo achètera 220 plateformes intermodales et cinq locomotives (le projet sera bénéficiera également du cofinancement européen).
- En Pologne, les opérateurs ferroviaires payent les taxes d'accès au rail (constituant entre 20 et 30% du coût total de fonctionnement des opérateurs) plus élevées qu'en Allemagne et utilisent des infrastructures pourtant détériorées. En Allemagne, par exemple, les trains de passagers peuvent rouler jusqu'à une vitesse entre 200 et 250 km/h et les trains de marchandises parcourent en moyenne 55 km par heure. En Pologne, la vitesse de 200 km/h est autorisée uniquement sur 70 km de lignes et une vitesse moyenne des trains de marchandises s'élève à 22 km/h. De plus, les tarifs de péage sur les autoroutes polonaises sont les moins élevées en Europe (le péage ne concerne qu'une partie marginale de toutes les routes en Pologne). Tout cela entrave, selon les experts, le report modal de la route vers le rail (selon les donnes de l'Office du Transport Ferroviaire *UTK*, le volume de marchandises transportées dans la période janvier – octobre 2019 a diminué de presque 6% par rapport à l'année précédente). Le rail polonais devient un élément de transit moins attrayant sur la Route de la soie.



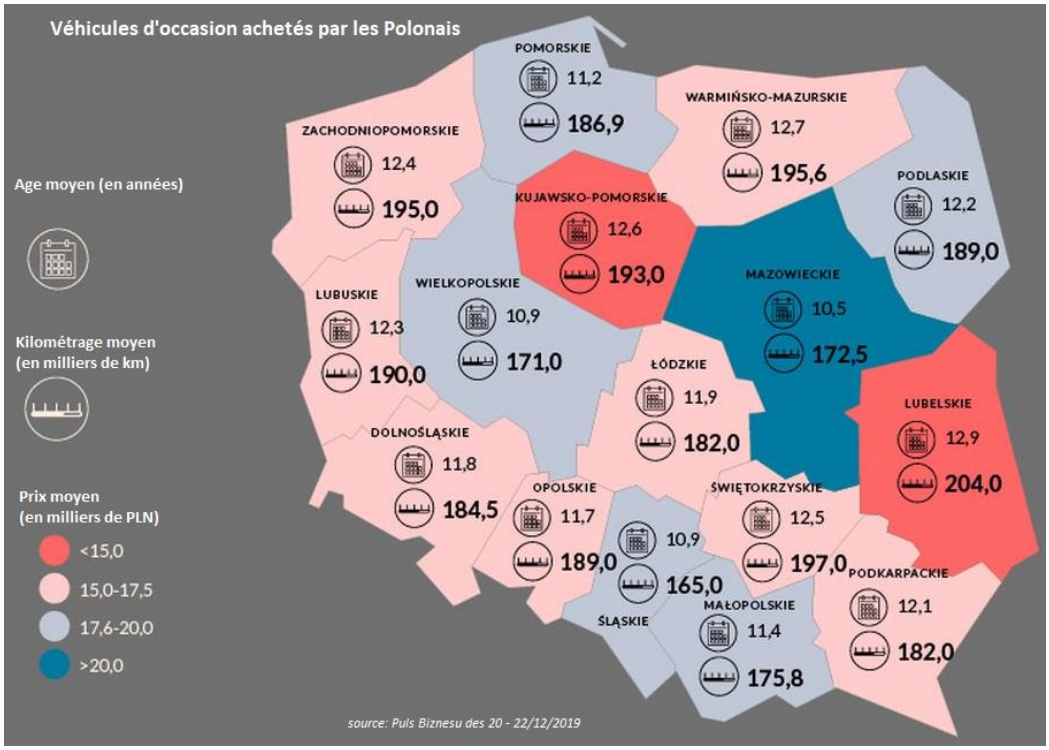




source: Rzeczpospolita du 06/12/2019

Routier

- Selon les estimations, le nombre de véhicules d'occasion achetés par les Polonais en 2019 serait au même niveau qu'en 2018 (2, 5 M). Pourtant, le prix moyen s'élève à 17 900 PLN (4 162 EUR) ce qui constitue une hausse de 3 000 PLN (697 EUR) par rapport à 2016 et de 1 000 PLN (232 EUR) par rapport au prix de 2018. La grande majorité de voitures d'occasion sont des véhicules diesel. Le kilométrage moyen est de 180 000 km ; l'âge moyen est de 11, 5 ans.

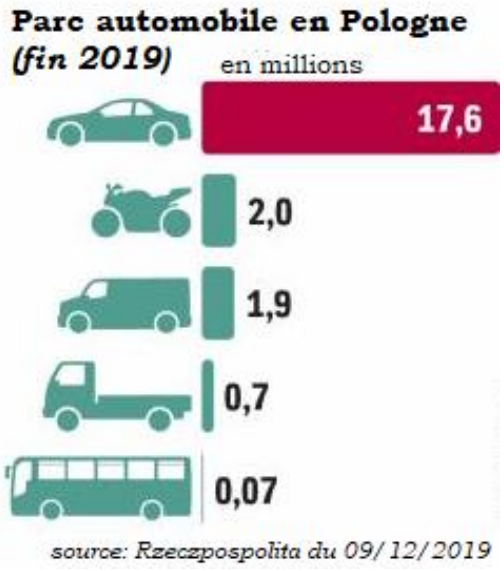


- La société Solaris Bus & Coach S.A. (fabricant polonais de construction d'autobus, de trolleybus et de tramways racheté en septembre 2018 par CAF) a remporté le contrat pour la fourniture des 100 bus au gaz naturel comprimé (GNC) pour Tallinn. Le contrat, dont la valeur totale s'élève à 27 M EUR, sera réalisé entre septembre et novembre 2020. Pour rappel, en 2002 Solaris a déjà fourni à Tallinn plus de 50 trolleybus à faibles émissions.
- La société publique *PGNiG* veut être leader national en matière d'utilisation de l'hydrogène. A cet effet, l'entreprise envisage de mettre en œuvre le projet de construction d'une station d'essai de ravitaillement des véhicules en hydrogène. Le projet sera réalisé en coopération avec Toyota Motor Poland conformément à la lettre d'intention signée à la mi-2019. La station sera située à Varsovie ; sa mise en exploitation est prévue avant la fin du premier trimestre 2020. *PGNiG* explore également les possibilités de stockage et de distribution d'hydrogène.
- Le 10 décembre le Centre National des Recherches et du Développement (*NCBiR*) a informé que les demandes de participation à une nouvelle procédure d'élaboration et de fourniture des véhicules de transport en commun (innovants et à faibles émissions) avaient permis de retenir pour la phase suivante:
  - Temsa (Turquie),
  - Consortium avec Autosan (Pologne) et l'Ecole Polytechnique de Varsovie,
  - MAN TRUCK & BUS POLSKA,
  - Solaris Bus & Coach S.A,
  - Consortium WB Electronics S.A. et Nysa Zakład Pojazdów S.A.,
  - Consortium VOLVO Polska et VOLVO Bus Corporation,
  - Consortium RAFAKO EBUS (Pologne) et Agence du développement industriel (*ARP*),
  - consortium ELECTRIC FLEET RESEARCH, GTK Instruments Łukasz Kruszelnicki et EBUS INC (USA).

  Pour rappel, le programme 'E-BUS' est l'un des projets phares innovateurs s'inscrivant dans la vision de ré-industrialisation présentée dans la Stratégie pour le Développement Responsable. Il prévoit : le projet, la production et la livraison des 1082 bus électriques polonais pour les collectivités locales polonaises. Sa valeur est estimée à 3 Md PLN (0,7 Md EUR). Le premier appel d'offres a été lancé en janvier 2018 par le Centre National des Recherches et du Développement (*NCBiR*). Ont soumissionné trois entités: Autosan, Ursus Bus (fabricant polonais) et l'Ecole Polytechnique de Silésie. A la mi-février 2019 seule l'offre

d'Ursus Bus a été retenue. Néanmoins, début juin 2019 le *NCBiR* a annulé l'appel d'offres suite aux problèmes financiers d'Ursus. La nouvelle procédure a été lancée le 15 juillet 2019.

- Selon les données de l'Institut *Samar* le parc automobile en Pologne s'élève à 22, 27 M d'unités, dont 8 225 véhicules électriques. En ce qui concerne le marché des camions, il a noté un ralentissement de 18% en novembre 2019 par rapport à 2018 ce qui d'après les experts pourrait être le signe d'un possible ralentissement économique.



HONGRIE

Environnement

- Audi Hungaria, filiale hongroise d'Audi, a lancé la production des nouveaux Q3 et Q3 Sportback avec moteur hybride dans son usine hongroise de Győr, dans le Nord-Ouest du pays. Il s'agit des premiers véhicules électriques de la marque, mais aussi des premiers véhicules électriques produits en Hongrie.
- Plus de 10 000 T de déchets ont été extraites de la Tisza au barrage de Kisköre, puis recyclées dans le cadre d'une action menée en coopération entre les autorités locales, des associations de la société civile et des entreprises tout au long de l'année 2019. Avant leur enlèvement au printemps, les déchets couvraient 17 000 m² en amont du barrage – deux fois la surface habituellement couverte suite aux crues du printemps – sur une épaisseur maximale de trois mètres. Le tri et le recyclage des déchets ainsi prélevés ont ensuite pris plusieurs mois. Le barrage de Kisköre, achevé en 1973, a été le premier de Hongrie à être conçu spécifiquement pour, entre autres, stopper le flux des déchets vers l'aval.
- Le gouvernement hongrois a déclaré qu'il était prêt à soutenir l'objectif européen de neutralité carbone à l'horizon 2025, sous quatre conditions : le coût de la neutralité carbone devrait être payé par les plus gros pollueurs, États et entreprises ; les prix de l'énergie et de l'alimentation ne doivent pas augmenter ; des fonds européens dédiés devraient être versés ; l'utilisation de l'énergie nucléaire à cette fin doit être tolérée, et même encouragée. La Hongrie est actuellement l'un des pays européens les moins émetteurs de CO2, globalement et par habitant.

Energie

Gaz et électricité

- L'entreprise allemande E.ON a clôt son offre publique d'achat concernant les parts restantes d'Elmü et Emasz, distributeurs d'électricité respectivement à Budapest et dans le Nord du pays, augmentant son contrôle d'Elmü de 82,5 à 83,1%, et dans Emasz de 81,1 à 83,9%. E.ON offrait 34 585 HUF (+/- 11 EUR) par part d'Elmü et 31 701 HUF (+/- 10 EUR) par part d'Emasz. L'OPA sur le reliquat de capital était une obligation au regard de la loi hongroise, suite à son achat de 76,8% des parts d'Innogy, maison mère des deux entreprises, à l'allemand RWE.
- E.ON a conclu le rachat d'Elmü et d'Emasz le 29 décembre, en rachetant à l'opérateur public MVM sa participation dans chacune des entreprises, respectivement 15,9 et 13,1% des parts. En conséquence, E.ON contrôle directement environ 43% du capital des chacun des distributeurs, et près de 40% supplémentaires *via* Innogy.
- Opus Global, le conglomérat de l'homme d'affaires proche du gouvernement Lorincs Mészaros, a signé la vente de ses 72,7% de la centrale à charbon de Matrai Erömü à MVM, la compagnie publique d'énergie. Matrai Erömü est la deuxième plus grosse centrale électrique du pays, après la centrale nucléaire de Paks, et produit 17% de l'électricité consommée dans le pays. MVM sera donc propriétaire à 100% de la centrale et des droits d'exploitation de lignite afférents. La centrale, déficitaire, a besoin

d'importants travaux, estimés à au moins 800 M EUR, pour être en conformité avec les normes environnementales européennes. Opus Global avait acquis la centrale en 2018 en rachetant, conjointement avec le tchèque EPH, les parts des Allemands RWE et EnBW. EPH avait vendu sa participation à Opus quelques jours plus tard, lui permettant de devenir propriétaire de 72,3% de la centrale.

- Les réserves de gaz hongroises sont presque à leur pleine capacité, à 6,3 Md m^3, représentant 98,5% des capacités de stockage totales, dont 1,45 Md m^3 de réserves stratégiques, soit 2,7 Md m^3 de plus que l'année dernière. Ces réserves représentant l'équivalent de 126 jours de consommation, et 263 jours pour la consommation des seuls ménages. Selon Péter Kaderjak, secrétaire d'État à l'Energie au ministère de l'Innovation et de la Technologie, ces réserves pourraient, en cas de besoin, servir à assurer l'approvisionnement des pays voisins de la Hongrie, notamment la Serbie, la Croatie, la Roumanie et la Bosnie-Herzégovine.

Energies fossiles

- MOL, entreprise pétrolière hongroie, va lancer la construction d'une raffinerie à Rijeka, *via* sa filiale hongroise INA. Le projet a été approuvé par le gouvernement croate, deuxième actionnaire d'INA. Cet investissement de 600 M EUR fait partie d'un programme plus large visant à augmenter la profitabilité d'INA.
- La compagnie pétrolière nationale MOL a obtenu une concession de 20 ans pour l'exploration et l'exploitation des champs gaziers et pétroliers proches de Kisvarda et Nyirbator, dans le Nord-Est du pays.
- Le canadien Vermilion a obtenu une concession similaire à Kadarkut, dans le Sud-Ouest, et HHE Group, filiale hongroise de l'américain Horizon General, à Pusztaszer, dans le Sud-Est. Enfin, Aspect-TDE Geotherm, autre filiale d'Horizon General, a gagné une concession de 35 ans pour de l'exploitation géothermique à Gadoros, dans le Sud-Est également.
- Les appels d'offre avaient été publiés en juin. Les appels d'offre concernant des exploitations de lignite, publiés en même temps, n'ont pas été pourvus, faut pour les candidats de satisfaire aux critères requis. Les contrats de concession pourront être prolongés de gré à gré de la moitié de leur durée initiale une fois arrivés à expiration.
- La presse hongroise s'est faite l'écho de la condamnation à deux ans de prison pour corruption de Zsolt Hernadi, PDG de Mol, par un tribunal croate. M. Hernadi était accusé d'avoir corrompu l'ancien Premier ministre croate Ivo Sanader pour assurer à Mol une majorité de contrôle dans la compagnie pétrolière croate INA, dont Mol possède un peu moins de la moitié des parts. M. Sanader a par ailleurs été condamné à 6 ans de prison. Un tribunal hongrois avait innocenté M. Hernadi des mêmes charges lors d'un procès en 2012.

Nucléaire

- Le gouvernement hongrois souhaite accélérer le lancement de la construction de la centrale nucléaire de Paks II, en démarrant les travaux de surface – principalement terrassement et fondations – avant d'avoir obtenu toutes les autorisations requises, ce qui permettrait de rattraper huit mois sur le retard déjà accumulé. Les demandes de permis de construire devraient être transmises par le gouvernement à l'office national de l'énergie atomique (OAH) à la mi-2020. L'OAH disposant ensuite de quinze mois pour les examiner, ils devraient être approuvés – ou non – vers septembre 2021.

Transports

Aérien

- L'aéroport Liszt Ferenc de Budapest a accueilli plus de 16 M de voyageurs en 2019, contre 14,8 M en 2018, chiffre ayant été atteint dès novembre cette année. Cette hausse de 8% est semblable à celles connues les années précédentes et sensiblement supérieure à la moyenne européenne, et a notamment été portée par l'augmentation du nombre de liaisons, qui a croit de 16%, rendant ainsi 200 villes accessibles en direct depuis Budapest. A noter l'ouverture par WizzAir, le 31 mars, d'une liaison directe Budapest-Orlyà raison d'un aller-retour par jour.

Urbain

- Le maire de Budapest, Gergely Karacsony, élu en octobre, a annoncé la mise en place de la gratuité des transports en commun budapestois pour les chômeurs résidant dans la ville. Cette mesure vise en facilitant leurs déplacements, à accélérer leur réinsertion sur le marché de l'emploi. Les transports publics budapestois sont déjà gratuits pour les citoyens de l'Union européenne âgés de moins de 6 ans ou de plus de 65 ans.

Maritime

- Le projet d'achat d'une plateforme au sein du port de Trieste (Italie) – 32 ha de terrain, dock de 330 m de long - annoncé par le gouvernement hongrois en 2019, est aujourd'hui à l'arrêt, alors qu'il devait initialement être finalisé le 30 novembre 2019. Selon le contrat initialement signé entre les gouvernements hongrois et italien, la Hongrie aurait dû acheter le terrain aux entreprises Teseco et Seastok, ainsi qu'Aquila, une filiale de Teseco. Or, il se trouve que Teseco a été déclaré en faillite en 2015, ce qui complique la procédure d'achat de ses biens. Pour mémoire, le gouvernement espère, grâce à ce projet, faciliter l'accès des entreprises hongroises à l'export par fret maritime, qui passe aujourd'hui essentiellement par les ports de Koper, en Slovénie, Rijeka, en Croatie et, dans une moindre mesure, Trieste.

Infrastructures

Routes

- L'autoroute M15, qui relie, dans le Nord-Ouest du pays, l'autoroute A1 à la frontière slovaque, a été inaugurée, en avance sur le calendrier qui prévoyait une mise en service au printemps 2020. La construction de cette portion d'autoroute fait partie d'un plan d'investissements plus large d'environ 1,5 Md EUR.

Urbain

- La route reliant Budapest à l'aéroport Liszt Ferenc va être rénovée sous cinq ans, selon le gouvernement hongrois qui a également annoncé débloquer plus de 60 M EUR à cet effet. Selon le calendrier du gouvernement, les études de faisabilité devraient être terminées début 2020, les appels d'offre clôturés en 2022 et les travaux terminés en 2024 au plus tard. Le projet sera pensé concomitamment à la construction d'un nouveau pont sur le Danube, afin d'éviter que la construction de ce dernier ne sature trop vite l'axe rénové. Par ailleurs, plusieurs échangeurs et voies d'accès seront modernisés et élargis.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Fonds européens

- La Commission européenne a envoyé au gouvernement tchèque les résultats définitifs de l'audit qu'elle a mené sur le conflit d'intérêts présumé du Premier ministre tchèque Andrej Babiš. Selon les conclusions du rapport d'audit final, non publié, mais auquel plusieurs médias tchèques ont eu accès, la Commission européenne estimerait en effet que le leader du mouvement ANO et actuel Premier ministre exercerait toujours une influence sur son ancien groupe Agrofert. Ainsi, le groupe Agrofert aurait touché des subventions européennes indues à partir du 9 février 2017 (entrée en vigueur de la révision de la loi tchèque sur le conflit d'intérêt et date à laquelle le PM A. Babiš a transféré ses entreprises dans des fonds fiduciaires). Ces subventions s'élèvent à 283,7 M CZK pour 17 projets concernant notamment les sociétés Lovochemie, la boulangerie Zelená louka (Penam), Ethanol Energy et Cerea. Outre ces 284 M CZK, la Commission européenne a relevé d'autres sommes indues : selon elle, la République tchèque pourrait au total devoir rembourser entre 284 et 451 M CZK (entre 9,2 et 17,4 M EUR).

Environnement

- Lors du Conseil européen des 12 et 13 décembre, les dirigeants de l'UE, dont le Premier ministre tchèque Andrej Babiš, ont trouvé un accord sur le climat consistant à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 (seule la Pologne n'a pas voté cet accord). Le "pacte vert" européen présenté par Ursula von der Leyen devant le Parlement européen confirme l'ambition climatique de l'Union.
  L'objectif de neutralité carbone (couvrant non seulement les émissions de CO_2 mais aussi de tous les gaz à effet de serre dont le méthane) en 2050 sera réaffirmé en République tchèque dans une loi proposée en mars prochain. La République tchèque qui, tout comme la Pologne, avait émis des objections sur l'objectif de neutralité carbone, a fini par accepter l'accord. Le Premier ministre Andrej Babiš a invité l'UE à prendre en compte les dépenses de son pays prévues pour atteindre la neutralité carbone (675 Md CZK, soit 26 Md EUR d'ici 2050). Il a enfin déclaré que les conclusions adoptées lors du Conseil européen étaient suffisantes, notamment concernant le paragraphe suivant : « Le Conseil européen reconnaît la nécessité de garantir la sécurité énergétique et de respecter le droit des États membres de décider de leur bouquet énergétique et de choisir les technologies les plus appropriées. Certains États membres ont indiqué qu'ils recourent à l'énergie nucléaire dans le cadre de leur bouquet énergétique national ».
- Le ministère tchèque de l'environnement a publié ses priorités pour 2020. En particulier, le ministre Richard Brabec souhaite présenter un projet de loi visant à limiter l'impact environnemental de certains

produits en plastique et à transposer ainsi la directive européenne en droit tchèque d'ici octobre 2020. En outre, l'amendement à la loi sur l'eau en cours de discussion au Parlement est aussi une priorité. Sur ce sujet, pour lequel le ministère de l'environnement a coopéré avec celui de l'agriculture, il est prévu la création d'une commission qui décidera des mesures à prendre en cas de sécheresse ou d'inondations. Cette commission pourra interdire les prélèvements d'eau autorisés en cas de sécheresse ou ordonner au propriétaire d'une installation d'eau de la mettre en service.

Déchets

- Le gouvernement tchèque a reporté de 6 ans (2030 au lieu de 2024 prévu initialement) le délai d'interdiction de mise en décharge des déchets municipaux. Bien que ce nouveau délai soit conforme à la législation européenne, les écologistes et l'opposition critiquent cette décision. Parmi les autres mesures approuvées en conseil des ministres figurent l'augmentation des frais de mise en décharge pour les déchets non triés et la réduction des frais pour les communes qui auront un pourcentage élevé de déchets triés. En revanche, n'est pas prévu de consigne sur les bouteilles en plastique. Selon le ministre de l'environnement R. Brabec, la RT a un bon système de tri des déchets, car elle remplit les exigences de l'UE même sans consigne des bouteilles.

Energie

- Le 16 décembre, le gouvernement tchèque a publié son Plan national d'investissement 2020-2050. Ce plan, qui n'est pas contraignant pour les futurs gouvernements, prévoit la construction de deux nouvelles unités nucléaires pour 300 Md CZK : une unité à Dukovany avec une construction qui commencerait en 2029 ; une autre à Temelin sans calendrier. La priorité est donnée à Dukovany (même si ce dernier site présente des contraintes qui dimensionnent la puissance limite retenue pour de nouvelles constructions à 2400 MWe au total, soit deux réacteurs de 1200 MWe chacun). Enfin, la réunion de pré-notification à la Commission européenne pour le projet de renouvellement du site de Dukovany a eu lieu le 20 novembre à Bruxelles.
- Le groupe minier OKD, qui appartient à l'Etat depuis avril 2018 via la société anonyme Prisko, devrait enregistrer une perte de plusieurs centaines de millions de couronnes en 2019, après un bénéfice de 1,3 Md CZK en 2018. Selon le Premier ministre, Andrej Babiš, cette perte résulterait de la forte baisse du prix d'achat du charbon et de l'accélération de la baisse de la production du charbon notamment suite à la catastrophe d'il y a un an (en décembre 2018) où treize mineurs avaient trouvé la mort lors d'une explosion dans une mine à Karviná. Malgré le contexte de réduction progressive du charbon pour répondre aux enjeux climatiques, le Premier ministre a toutefois déclaré qu'il souhaitait que l'ensemble des mines d'OKD fonctionnent et soient exploitées le plus longtemps possible. OKD est un employeur important en Moravie Silésie et compte au total environ 8500 emplois.

Transports et Infrastructures

- Le Rapport annuel environnemental de la République tchèque 2018, établi par le ministère de l´environnement et actuellement débattu par le gouvernement, relève que le secteur des transports est la deuxième source d´émissions de gaz à effet de serre (14,5%), juste derrière l´industrie énergétique (40,2%) et, plus important encore, est un secteur dans lequel les émissions sont en augmentation constante depuis 2000 (+53,8%). Dans le secteur de l´industrie énergétique, les émissions ont diminué de 16,6% sur la même période. Le secteur des transports dépend en République tchèque presqu'entièrement des ressources fossiles (95,5% de l´énergie utilisée dans le transport). L´objectif du Plan d´action national pour les énergies renouvelables et de la politique environnementale de l´Etat tchèque 2012-2020, de parvenir à une part de 10% des énergies renouvelables dans le transport d´ici 2020 semble difficile à atteindre.

Ferroviaire

- Le 15 décembre 2019 marque un nouveau jalon dans le processus d'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence. En effet, depuis cette date, les opérateurs ferroviaires alternatifs peuvent exploiter leurs trains dans le cadre de contrats de service public sur les lignes d´intérêt national et d´intérêt régional, jusqu´à présent opérées par l´opérateur national Chemins de fer tchèques. Ce dernier est nouvellement concurrencé dans cinq régions (sur quatorze) qui ont confié une délégation de service public sur certaines lignes aux concurrents alternatifs et perd 6% de trains-km. Concernant les lignes d´intérêt national, les Chemins de fer perdent environ 12% de train-km au profit de leurs concurrents.
- Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, Správa železnic (SŽ), prévoit de construire sur la future ligne à grande vitesse Prague – Brno des terminaux non seulement dans les centres des deux agglomérations mais également à leurs périphéries pour éviter d'augmenter les problèmes de circulation dans les centres villes. Ainsi, les TGV s´arrêteraient à la périphérie de Prague (gare Prague - Est) et de Brno (gare Brno-Vídeňská). De nouveaux terminaux plus petits sont également prévus sur le tracé pour établir des correspondances avec le trafic régional, notamment dans la ville de Jihlava et dans deux autres villes dont la sélection est en cours.

- Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires SŽ abandonne l´idée de relier l´aéroport de Prague à la future ligne à grande vitesse Prague – Dresde du fait des coûts extrêmement élevés qui dépasseraient 8 Md EUR selon l´étude technique d´aménagement de la Chambre de commerce tchèque. La liaison coûterait plus cher que la construction de la nouvelle LGV entre Prague et Brno (estimée à 6 Md EUR).
- Suite aux consultations préalables au marché, SŽ a lancé un AO pour la réalisation de la documentation EIA (étude d'impact sur l'environnement) et l´élaboration des documents pour le permis de zonage pour le premier tronçon de la LGV Prague – Brno : « Praha – Běchovice- Poříčany ». Le prix du marché s´élève à 9,3 M EUR et le choix du fournisseur sera basé sur le principe Best Value Approach/Best Value Procurement qui met en exergue la qualité de la prestation.
- SŽ a lancé un AO pour une étude de faisabilité du nœud ferroviaire à Prague pour trouver des solutions économiquement, écologiquement et techniquement viables pour augmenter la capacité ferroviaire à Prague. L´étude devrait examiner la connexion des futures lignes à grande vitesse au réseau de Prague. La Chambre de commerce tchèque propose de construire les LGV en sous-sol et de laisser les trains suburbains en surface. Un autre projet (appelé « métro S »), soutenu par la mairie de Prague, prévoit en revanche de déplacer en sous-sol les trains suburbains, de les connecter au métro pragois et de laisser les LGV en surface. Cette solution nécessiterait la construction d´une nouvelle ligne ferroviaire souterraine (9 km de tunnels) à Prague avec une nouvelle station centrale « Opéra ».

Routier

- La société COLAS CZ et Colas Project ont gagné un appel d´offres lancé par le constructeur allemand BMW pour la construction d´un circuit de test de véhicules autonomes près de Sokolov en République tchèque. Le nouveau centre d´essai comprendra plus de 100 km de pistes et seize modules simulant la surface différente (route, autoroute à plusieurs voies, route urbaine, route en terre battue ou avec du relief). Les travaux seront terminés en 2024 mais le constructeur automobile BMW prévoit de lancer les premiers tests de véhicules autonomes sur le circuit dès 2022.

Aérien

- L´aéroport de Prague souhaite devenir neutre en carbone d´ici 2030 et s'engage à réduire ses émissions de CO_2 et à compenser les émissions résiduelles pour atteindre l´accréditation de niveau 4 du programme « Airport Carbon Accreditation » (il possède le niveau 3 depuis 2016). Il continue à réduire ses émissions de CO_2 de façon permanente et collabore dans ce sens avec les autres partenaires présents sur le site de l'aéroport. Une série d'initiatives a déjà été lancée à cet égard, notamment la décision de ne plus acheter que de l'énergie renouvelable (100%) ou diverses mesures visant à réduire la consommation d'électricité et de carburant des installations.

SLOVAQUIE

Energie

Gaz

- Début décembre, l'Autorité de régulation a approuvé la hausse des prix de gaz de 4,94 % appliqués aux ménages. Toutefois, cette décision n'a pas été suivie par le ministère de l'Economie (actionnaire unique de la principale compagnie publique de gaz SPP) qui a maintenu les prix 2019 pour la saison de chauffage 2019/2020. Cette décision engendrera un manque à gagner de 10,8 M EUR sur le CA de SPP qui devrait s'établir à 389 M EUR au lieu de 399,8 M EUR.

Electricité

- La filiale slovaque de SPIE en consortium avec la société EGEM a remporté un contrat de 17,6 M EUR portant sur l'interconnexion à haute tension des réseaux électriques slovaque et hongrois. Il s'agit de deux lignes de 400 kV entre Velky Meder (sud du pays) et la frontière avec la Hongrie. Les travaux seront réalisés en 2020. Le réseau slovaque prévoit encore une autre interconnexion plus à l'Est avec la Hongrie.

Nucléaire

- D'après le rapport du ministère de l'Economie sur l'activité du Fonds international de soutien au démantèlement de la centrale nucléaire de Bohunice (fonds BIDSF administré par la BERD), les coûts de démantèlement de la centrale nucléaire V1 sont estimés à hauteur 1,237 Md EUR. Pour mémoire, la Slovaquie s'est engagée, au moment de son adhésion à l'UE, à la fermeture et au démantèlement de sa centrale nucléaire V1 à Jaslovske Bohunice (fermeture de deux blocs nucléaires en 2006-2008). Le financement national représente 476 M EUR (38,5 % du coût total). Malgré la prise en charge par l'UE, notamment au travers du fonds BIDSF, 81 M EUR resteront à financer. Aussi, les autorités slovaques négocient en ce moment leur budget pour la période 2021-2027 afin d'être en mesure d'achever le démantèlement à la date prévue (31 décembre 2025).
- D'après Slovenske elektrarne, principal électricien du pays, celui-ci est prêt à insérer les barres de combustible nucléaire dans le troisième bloc nucléaire à Mochovce (premier des deux blocs en construction). Slovenske elektrarne fait tout son possible pour lancer l'exploitation de la centrale dès avril 2020, après l'entrée en vigueur de la décision de l'Autorité de surveillance nucléaire nationale. Mais des retards sont encore possibles notamment en cas d'objections concernant la décision de l'Autorité de surveillance. Ainsi, l'exploitation pourrait être encore retardée de quatre à cinq mois. Pour mémoire, initialement, les deux blocs devaient être mis en opération en 2012-2013. Le budget est passé de 2,8 Md EUR à 5,7 Md EUR.
- Une mission d'évaluation de la sûreté nucléaire a été effectuée par Pre-OSART en décembre dernier (dont le chef était M. Fuming Jiang) : l'équipe internationale était composée de plusieurs experts (dont la France), de deux membres de l'AIEA ainsi que d'observateurs d'Autriche, d'Italie et de Russie. D'après la presse, Pre-OSART a constaté le respect des règles de sécurité et a identifié quelques domaines d'amélioration.

Transports

- La municipalité de Bratislava a négocié avec la BEI un prêt bonifié de 50 M EUR au taux d'intérêt fixe de 0,55 % sur 20 ans pour financer la construction et la reconstruction des lignes de tramway, l'achat de nouveaux trolleybus, la construction des pistes cyclables, la construction des parcs-relais et carrefours des transports publics.

Transport routier

- Mi-décembre, le ministre des Transports, M. Arpad Ersek, a assisté à l'ouverture du tronçon d'autoroute de 14,4 km à proximité de Kosice (à l'Est du pays). Les travaux de construction ont été réalisés par la société Skanska dans les délais prévus (3 ans) et ont coûté 197,4 M EUR. Ce tronçon d'autoroute fait partie de l'interconnexion des trois villes à l'Est – Kosice, Presov et Michalovce – et avec à terme l'autoroute vers l'Ukraine.
- Début janvier, l'Union des transporteurs routiers de Slovaquie (UNAS) a déclenché une grève et bloqué ainsi quelques routes dans le pays, notamment celles en périphérie de la capitale. Les transporteurs ont revendiqué une baisse de la fiscalité les concernant, notamment une baisse de la taxe sur les poids lourds avec semi-remorque (une des plus élevée en Europe selon l'UNAS). Aujourd'hui, selon l'UNAS, la hausse des coûts liés notamment à la fiscalité ne permet pas aux employeurs d'augmenter les salaires de leurs chauffeurs dans le cadre de l'évolution salariale dans le pays et de concurrencer les sociétés de transport des pays tiers. La principale association slovaque des transporteurs, CESMAD, ne s'est pas jointe à l'UNAS pour cette grève mais s'est dite prête à réagir en cas d'échec des négociations avec les autorités slovaques.
- Selon les estimations de la presse, entre 65 et 78 km de nouveaux tronçons d'autoroutes pourraient être mis en service en 2020 incluant le contournement est de Bratislava (59 km), une partie de contournement de Zilina (11,3 km) et l'autoroute D3 au nord (5,7 km). Aujourd'hui, 130 km d'autoroutes sont toujours en construction.
- La mairie de Bratislava a sélectionné 70 nouveaux autobus articulés et a choisi la société turque Otokar parmi quatre participants finalistes. Otokar fournira à la mairie des autobus de type Kent C qui disposent de caméras, du WIFI ainsi que de bornes de recharge pour les appareils électroniques. Le prix unitaire est de 254 950 EUR. L'ensemble de la flotte de bus sera livré en 2020. Le contrat a été signé une fois la procédure de sélection validée par l'Office des marchés publics.
- L'unité « Value for Money » du ministère des Finances a publié mi-décembre la méthodologie pour évaluer les différents projets autoroutiers. Le « CBA (Cost – Benefit Analysis) » devrait devenir décisif, parmi les critères retenus pour la sélection, avec un poids de 90 %. Seront déduits des bénéfices sociétaux (épargne de temps, baisse des accidents, etc.) les coûts liés à la construction et à la maintenance. Le deuxième critère - avec un poids de 10 % - sera celui de la baisse potentielle du chômage. D'après M. Stefan Kiss, directeur de l'unité Value for Money, l'objectif est de prioriser l'achèvement de la construction sur les principaux axes routiers, notamment européens, la construction des contournements des villes etc. De son côté, le ministère des Transports, conscient de perdre une partie de son autonomie dans l'attribution de ces projets, n'a pas approuvé cette méthodologie alors même qu'il aurait dû lui-même en établir une puis la publier. Il n'a au contraire cessé de repousser l'échéance (tout dernier report demandé pour juin 2020) argumentant le fait qu'il devait également intégrer les projets ferroviaires dans sa méthodologie.
- La Société nationale des autoroutes a publié le 27 décembre dernier un nouvel AO concernant la construction de la voie rapide dans le Sud-Est du pays – dénommée R2 entre Roznava et Jablonove nad Turnou. Il s'agit d'un tronçon de 14 km dont le tunnel « Soroska » de 4,2 km. Les coûts sont évalués à 243 M EUR (hors TVA) et les sociétés intéressées doivent déposer leurs offres au plus tard le 28 février. En publiant cet AO, le ministère des Transports a ainsi contourné l'unité « Value for Money » du ministère des Finances contestant l'utilité et l'urgence de ce tronçon, arguant le fait que cette région est moins dense en termes de trafic que les régions au nord du pays (à ce titre, la Commission européenne a pour l'instant refusé le financement de ce projet) et que cette région est en outre une zone environnementale protégée à proximité du parc national dans une zone géologique karstique avec de nombreuses grottes, d'où un risque important d'érosion pouvant renchérir et retarder les travaux.
  https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:621507-2019:TEXT:EN:HTML&src=0

Transport aérien

- Le 18 décembre 2019, le ministère des Transports a présenté en Conseil des ministres l'état actuel du projet de concession de l'aéroport de Bratislava, notamment les résultats de la « due diligence » réalisée le 19 juillet 2019.
  - Tout d'abord, l'analyse financière et technique n'indique pas d'éléments graves pouvant constituer un quelconque obstacle à la réalisation de cette stratégie de mise en concession. Selon l'analyse, le modèle de concession permet même à l'aéroport d'améliorer sa situation financière. Par ailleurs,

l'aéroport prolonge grâce à la modernisation et à la reconstruction des parties les plus exposées des pistes leur durée de vie sur les quinze prochaines années.

- Ensuite, l'analyse sur le plan de la législation et de la régulation a identifié certains risques liés à l'entrée d'un investisseur stratégique et à la baisse de la valeur estimée de l'aéroport. Enfin, la due diligence identifie 19 investisseurs partenaires potentiels dont quatre français : Aéroports de Paris / ADP Management, Egis Airport Operation, Vinci Airports, Aéroports de la Côte d'Azur (ACA).

M. Peter Pellegrini, premier ministre actuel, a déclaré à la sortie du Conseil des ministres du 18 décembre 2019, que l'AO portant sur la concession de 20 à 30 ans devrait être gérée par le prochain gouvernement après les élections législatives de fin février.

Transport ferroviaire

- Le 7 août 2019, le ministère des Transports a ouvert à la concurrence la ligne ferroviaire Zilina – Rajec. Il s'agit d'une ligne de 21 km dont l'exploitation par l'entreprise retenue dans le cadre de l'AO est prévue à partir de février 2020. La société qui remportera le contrat exploitera la ligne pendant dix ans. L'AO a été largement contesté par plusieurs acteurs privés qui avaient critiqué les délais trop courts pour déposer leur offre et même exploiter la ligne. Selon la presse, ni RegioJet ni Arriva n'ont déposé une offre et Leo Expre a été exclu de l'AO à cause du manque de documentation requise. Aussi, afin de ne pas attribuer le marché automatiquement à la seule offre déposée, celle de la société publique ZSSK, un nouvel AO est envisagé par le ministère des Transports.

Electromobilité

- Un site www.chcemelektromobil.sk (« je veux un véhicule électrique ») a été lancé par le ministère de l'Economie dans le cadre du nouveau programme de soutien à l'électromobilité. Au bout de deux jours de lancement du programme attribuant pour mémoire 8 000 € pour l'achat d'une voiture électrique et 5 000 EUR pour l'achat d'une voiture hybride, dans la limite toutefois d'un prix maximal du véhicule fixé à 50 000 EUR (41 666,67 EUR hors TVA), l'Agence slovaque de l'innovation - administrateur du programme et du site – a été obligée de relancer l'appel à candidature suite à un bug informatique étant donné l'engouement de la population pour le nouveau programme et le ministère s'est vu contraint d'augmenter de 5 à 6 M EUR le budget du programme épuisé en quatre minutes. Ce sont aujourd'hui seulement 668 candidats pour l'achat de quelques 786 véhicules qui ont réussi à s'inscrire au programme.

Environnement

- OLO, la société municipale de gestion des déchets à Bratislava, prévoit d'augmenter la part des déchets triés de 29,1 % en 2019 à 32 % en 2020. OLO veut également optimiser les trajets et les techniques de récupération des déchets afin de minimiser les kilomètres parcourus et baisser ainsi l'emprunte carbone. OLO envisage ainsi une baisse de la consommation diesel / tonne des déchets municipaux de 6,07 l en 2019 à 5,56 l en 2020. Par ailleurs, l'entreprise prévoit un plan de construction d'une usine de compostage pour assurer un meilleur traitement des déchets biodégradables. Enfin, OLO ouvrira cette année son premier centre de réutilisation des appareils électriques qui servira au dépôt et d'achat d'appareils d'occasion recyclés.
- Le 11 décembre, le gouvernement a adopté le Projet de plan national énergétique et climatique intégré pour la période 2021-2030 comme exigé par la règlementation européenne 2018/1999 sur la gouvernance de l'Union de l'énergie et de l'Action pour le climat (11 décembre 2018). Plusieurs ministères tels que l'Economie, l'Environnement, les Transports, l'Agriculture, l'Eduction ou encore l'Autorité de régulation ont participé à la rédaction du texte. Le projet de plan a été soumis à la consultation publique en janvier 2019 puis au débat interministériel en octobre 2019. Il se base, dans le domaine énergétique, sur la Politique énergétique et économique du pays à l'horizon 2030, et, dans le domaine climatique, de la Stratégie nationale pour le développement durable et environnementale à l'horizon 2030.

  Parmi les objectifs quantifiables on retrouve :
  - Baisser de 20 % les émissions de gaz à effet de serre pour les secteurs non soumis au système d'échange de quotas d'émission (hausse par rapport aux 12 % initialement prévus)
  - Fixer à 19,2 % la part des énergies renouvelables en 2030. Le ministère de l'Economie fera de son mieux pour accélérer le développement des énergies renouvelables dans la production de chaleur.
  - Atteindre une efficacité énergétique de 30,3 % d'ici 2030 : un effort sera mis sur les secteurs clé de l'industrie et les bâtiments.
  - Maintenir au-dessus de 50 % le taux d'interconnexion des réseaux électriques au-delà de 2030. La Slovaquie remplit d'ores et déjà l'objectif européen de 15 %.

LETTONIE

Energie

- La compagnie publique russe Gazprom, a annoncé sa décision de vendre aux enchères la totalité de ses 34,01% d'actions de l'opérateur letton de la transmission et du stockage de gaz naturel AS « Conexus Baltic Grid » (« Conexus »). La vente aux enchères sur la plateforme électronique de Gazprombank est prévue pour le 30 décembre 2019 et les demandes de participation doivent être soumises avant le 26 décembre 2019. Le prix de vente initial des actions s'élève à 79 M EUR.
- La compagnie Marguerite Fund qui détient 29,06% de parts de l'opérateur letton de la transmission et du stockage de gaz naturel AS « Conexus Baltic Grid » (« Conexus ») a décidé de vendre ses actions à l'entreprise japonaise Marubeni. Le contrat d'achat d'actions a été signé avec la compagnie MM Capital Infrastructure Fund 1, qui appartient entièrement à la compagnie Marubeni. Le montant de la transction n'est pas communiqué pour e moment. Pour information, Marubeni Corporation est une société d'investissements et de commerce travaillant dans les secteurs de l'énergie, des infrastructures, de la chimie et de l'agro-alimentaire.
- La compagnie d'énergie « AS Latvenergo » a signé un contrat avec « Nordic Investment Bank » (NIB) pour l'obtention d'un prêt d'un montant de 100 M EUR qui sera utilisé pour la modernisation des infrastructures de distribution d'électricité. Ce projet qui prévoit le remplacement des lignes électriques aériennes par les câbles souterrains, l'installation de nouveaux transformateurs électriques, ainsi que l'installation de compteurs électriques intelligents, permettra d'économiser 3,3 GWh d'énergie par an et augmenter le nombre d'utilisateurs du réseau de comptage électrique intelligent de 45% à 95%.

Infrastructures

- M. Agnis Driksna, directeur de la communication et du développement de l'entreprise « Eiropas dzelzcela linijas », a été nommé au poste de directeur exécutif par intérim de la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica. M. Driksna bénéficie d'une solide expérience dans le domaine de gestion des projets de développement. Depuis 2014, il a occupé le poste de responsable du projet Rail Baltica au sein du ministère letton des Transports. Il remplacera temporairement M. Timo Riihimäki, qui avait démissionné en octobre de cette année. L'administration de RB Rail AS va démarrer prochainement un processus pour trouver un nouveau CEO.
- Le 6 décembre 2019, le ministre letton des Transports, Talis Linkaits, a rencontré le ministre estonien des Affaires économiques et des infrastructures, Taavi Aas, le ministre polonais des Infrastructures, Andrzej Adamczyk, ainsi que le ministre lituanien des Transports et des communications, Jaroslav Narkevic, pour parler de développement du projet Rail Baltica et d'autres sujets importants du domaine des transports. Les ministres des Etats Baltes et de la Pologne se sont mis d'accord sur la nécessité de définir le projet Rail Baltica comme priorité essentielle de la politique de transport de cette région. Dans le contexte de la mise en place du prochain cadre financier pluriannuel (CFP), les ministres vont poursuivre les négociations avec des institutions européennes pour assurer le financement nécessaire à la réalisation du projet. Jusqu'à présent, sur le coût total de 5,8 Md EUR, le projet Rail Baltica a reçu un financement à hauteur de 800 M EUR.

LITUANIE

Environnement

- Le 30 décembre, le gouvernement a approuvé la mise à jour du Plan d'action national pour l'énergie et le climat (NERP) pour 2021-2030. Il décrit les actions de la Lituanie pour lutter contre le changement climatique au cours de la prochaine décennie. Ce plan doit être soumis à la CE avant la fin de l'année, qui aura jusqu'au mois de juin 2020 pour soumettre une évaluation des plans nationaux. La feuille de route du Plan du Climat définit cinq directions clés pour atténuer l'impact climatique: (1) réduction de dépendance aux combustibles fossiles, (2) efficacité énergétique, (3) sécurité énergétique, (4) développement du marché intérieur de l'énergie, (5) développement de la recherche et l'innovation dans le secteur énergétique.

Energie

Electricité

- Le 3 décembre, les dirigeants des gestionnaires du réseau de transports lituaniens et polonais ont signé un accord de 10 MEUR d'aide (dont 4 MEUR pour la Lituanie) en provenance des fonds européens pour l'interconnexion électrique sous-marine Harmony Link. Les fonds reçus dans le cadre du projet de synchronisation des réseaux électriques baltes avec l'Europe continentale serviront à financer une étude pour le choix du tracé du nouveau câble sous-marin d'alimentation électrique, des études des fonds

marins, la préparation des spécifications techniques pour l'interconnexion et des travaux d'aménagement du territoire. La valeur totale du projet de synchronisation de la Baltique s'élève à 1,6 Md EUR.

ENR

- La Lituanie accorde une attention particulière à la participation active des consommateurs d'énergie dans les efforts visant à économiser l'énergie. Sur trois ans, le nombre de *prosommateurs* (i.e. consommateurs qui produisent leur propre énergie) a augmenté de près de quatorze fois, passant de 248 en 2016 à 3400 en 2019. Leur nombre devrait continuer à augmenter cette année. Selon les prévisions issues de la stratégie énergétique nationale lituanienne, 30% des consommateurs d'électricité en Lituanie seront des *prosommateurs* d'ici 2030, et 50% d'ici 2050. Pour atteindre cet objectif, la Lituanie a mis au point un système unique de centrales électriques à distance ou virtuelles qui permet à quiconque de devenir rapidement et facilement un *prosommateur*. Des incitations financières sont également en place, y compris une aide financière de 9 M EUR pour aider les particuliers à installer des panneaux solaires sur leur maison individuelle ou à distance.
- Fin novembre, le ministre lituanien de l'Énergie Ž. Vaičiūnas a participé à la plus grande conférence et exposition sur l'énergie éolienne « Offshore WindEurope 2019 » à Copenhague. Lors d'un débat d'experts en présence du directeur DGEC au MTES M. Laurent Michel, le ministre lituanien a présenté le développement du secteur de l'énergie éolienne en Lituanie et les possibilités qui s'offrent aux investisseurs. Selon Ž. Vaičiūnas, la Lituanie figure parmi les cinq pays les plus ambitieux de l'UE au regard des objectifs en matière d'énergie renouvelable à l'horizon 2030, où il est prévu que 45% de l'électricité lituanienne soit générée à partir de sources d'énergie renouvelables, notamment éolienne. L'éolien offshore joue un rôle particulièrement important pour la stratégie nationale d'indépendance énergétique visant à accroître la production d'électricité en Lituanie, et le potentiel de développement de l'éolien offshore en mer Baltique est considérable.
- Ignitis grupė, une entreprise énergétique lituanienne de production et de distribution de l'électricité appartenant à l'Etat, est la première entreprise balte à rejoindre l'appel à la campagne « Business Ambition for 1.5 ° C » portée par les Nations Unies. L'entreprise s'est engagée à revoir sa stratégie pour réduire à zéro ses émissions nettes de CO2 d'ici 2050. Elle vise à mettre en place les Objectifs Scientifiques de façon progressive pour achever la neutralité carbone dans l'ensemble de ses activités. Déjà d'ici 2030, l'entreprise prévoit une capacité de production d'énergie verte de 3 GW.

Gaz, GNL et pétrole

- Le conseil d'administration de la société de transport de gaz naturel Amber Grid a signé un contrat de 79,85 M EUR (hors TVA) avec Alvora (qui a remporté l'appel d'offres) pour la construction du gazoduc lituano-polonais (GIPL). La valeur totale du projet GIPL est d'environ 500 M EUR et les investissements du côté lituanien atteindront jusqu'à 136 M EUR. L'UE va apporter jusqu'à 295,4 M EUR de soutien, dont jusqu'à 58 M EUR de fonds pour la Lituanie seulement.
- Le Parlement lituanien a approuvé l'octroi des garanties d'État d'une valeur de 275 M EUR aux accords de prêts conclus entre la Banque nordique d'investissement et l'opérateur de terminaux de GNL Klaipėdos nafta AB. Ces prêts sont destinés à l'acquisition d'un navire de stockage de GNL et à la restructuration des coûts de maintenance des terminaux de GNL. Cette décision permettra de réduire le prix du gaz pour les habitants et les entreprises et pourra également permettre à la Lituanie de garantir à long terme la sécurité énergétique, l'indépendance et la possibilité d'acheter du gaz à prix faible sur les marchés mondiaux.

Nucléaire

- Lors du Conseil européen "Transports, télécommunications et énergie" du mois de décembre, les leaders de l'UE ont entendu les préoccupations de la Lituanie concernant des projets dans le voisinage qui menacent la sécurité, notamment la centrale nucléaire d'Astravets. Le ministre lituanien de l'énergie a invité la CE à s'adresser à la Biélorussie dès que possible, en l'exhortant à soumettre un plan d'action national pour la mise en œuvre d'un test de résistance de la centrale par des experts internationaux et à appliquer les recommandations en matière de sûreté nucléaire formulées par le groupe d'experts de l'UE en 2018 lors des simulations de crise, avant que le réacteur ne soit lancé. Pour sa part, la CE devrait suivre de près la mise en œuvre de ce plan et le Conseil réaffirme que « les installations des pays tiers doivent respecter les normes internationales les plus élevées en matière d'environnement et de sécurité. ».
- Sur proposition du Président Nausėda, le Parlement lituanien a adopté le 10 décembre un amendement visant à bloquer les importations d'électricité en provenance de la centrale nucléaire d'Astravyets. Les entreprises n'obtiendront plus de permis pour importer de l'électricité en provenance de Biélorussie. Une commission gouvernementale pourra aussi suspendre les licences si un importateur déroge à cette règle, auquel cas il pourra être considéré comme une menace pour la sécurité nationale. Selon le Président lituanien, il est important d'obliger la Biélorussie à respecter les normes environnementales et de sécurité pour garantir des conditions de concurrence équitable sur le marché de l'électricité.

- À l'heure actuelle, 33,5% des équipements de la centrale nucléaire d'Ignalina ont été démantelés, 26% des déchets radioactifs et 34% des déchets non radioactifs ont été traités, et 70% des conteneurs contaminés par du combustible nucléaire irradié ont été transportés vers des installations de stockage. Le gouvernement a approuvé un nouveau plan pour le démantèlement de la centrale pour 2020-2021, qui estime que 89,8 M EUR seront nécessaires en 2020 et 88,4 M EUR en 2021. Les trois-quarts de la mise en œuvre du plan seront financés par des fonds européens. Il est également prévu de lancer un appel d'offres visant à signer un contrat pour commencer la construction d'un dépôt pour les déchets radioactifs de faible et moyenne activité et de courte durée de vie. La centrale devrait être définitivement démantelée d'ici 2038.

Transport

Ferroviaire

- Les questions liées à l'avancement du projet "Rail Baltica" ainsi qu'à la gestion des futures infrastructures ont été discutées lors de la réunion des Premiers ministres des Etats baltes à Riga le 6 décembre. L'État lituanien a annoncé qu'il assurerait la gestion de l'infrastructure "Rail Baltica" en Lituanie, chemin de fer d'importance stratégique. Pour les autorités lituaniennes, l'infrastructure, qui revêt une importance stratégique pour la Lituanie, est une propriété exclusive de l'État, et est, par conséquent, gérée par le gestionnaire unique de l'infrastructure ferroviaire publique appartenant à l'État - AB "Lietuvos geležinkelių infrastruktūra" (Lithuanian Rail Infrastructure Ltd). En ce qui concerne le choix des acteurs les mieux à même de régler les problèmes pratiques liés à la gestion du projet "Rail Baltica", les gestionnaires locaux de l'infrastructure seraient la meilleure option.
- Le ministre lituanien des Transports et des Communications J. Narkevič a affirmé que la Lituanie a réalisé les progrès les plus significatifs en termes d'avancée du projet parmi les trois Etats baltes. Plus de 1 700 actes d'acquisition de terrains à usage public visant à être utilisés pour la ligne "Rail Baltica" ont été signés, et la superficie totale des terrains à usage public s'élève à 1 245 ha. Le gouvernement a également lancé quatre processus d'aménagement du territoire, sur la base desquels le tracé du projet "Rail Baltica" sera établi dans toute la Lituanie. L'acquisition des travaux de construction de l'infrastructure pour le tronçon routier allant de Kaunas à la frontière lettone est déjà prévu pour l'année prochaine.

Routier

- Une taxe sur les véhicules polluants a été votée par le Parlement lituanien dans le cadre du nouveau budget 2020, à payer à chaque changement d'un certificat d'immatriculation. Cette taxe pouvant varier d'un montant de 13,5 EUR à 540 EUR est due à partir du 1er juillet 2020 pour les voitures dont le taux de CO_2 dépasse 130 g/km
- L'entreprise lituanienne « Trelo » (au CA de 9 M EUR), qui gère trois centres de réparation de camions et de semi-remorques en Europe occidentale (à Genk et Anvers en Belgique et à Lahr en Allemagne), inaugure sa filiale à Lyon. Il s'agit du premier centre de réparation ouvert par l'entreprise en France, notamment en raison de la demande croissante des clients du secteur de transports routiers. Le choix de cette ville est lié à sa position stratégique en Europe occidentale, sur la route vers le port de Marseille et vers d'autres lieux importants pour le transport de marchandises qui font qu'un grand nombre de transporteurs lituaniens la traversent chaque jour. Le nouveau centre de réparation de Lyon est le plus grand centre de l'entreprise Trelo.
- La France représente l'une des principales destinations des exportations lituaniennes de services. Au 3e trimestre 2019, la France était le deuxième client de la Lituanie en termes d'exportations lituaniennes de services (274 M EUR, dont 204 M EUR pour les services de transports seulement), derrière l'Allemagne (429 M EUR, dont 293 M EUR pour les services de transports).

Aéroportuaire

- L'aéroport de Vilnius recherche un prestataire pour un nouveau terminal de départ des passagers de 14 400 m². L'appel d'offres n'indique pas la valeur estimée du contrat. Selon l'administration de l'aéroport, le montant des investissements nécessaires pour achever le projet sortira à l'issue de la procédure d'appel d'offres. Il est prévu de sélectionner une entreprise d'ici mi-2020 afin de commencer les travaux immédiatement et de les terminer d'ici 2022. Parallèlement à la construction du nouveau terminal, la réorganisation de l'accès aux transports en face de l'aéroport de Vilnius sera réalisée: les réseaux d'ingénierie seront améliorés, la chaussée sera remplacée et un nouveau système de transport plus perméable sera créé. Pour réaliser ces travaux, l'aéroport de Vilnius a également annoncé un appel d'offres.

ESTONIE

Infrastructures :

- L'appel d'offres lancé en mai 2019 par la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et portant sur le design architectural du terminal de la ligne Rail Baltica à Ülemiste, a été finalement remporté par le bureau d'architectes britannique « Zaha Hadid Architects », en coopération avec l'entreprise estonienne « Esplan ». Le projet appelé « Light Stream », présenté par ce groupement d'entreprises, a été jugée le plus avantageux face aux deux autres candidatures, dont les groupements d'entreprises « Innopolis Engineers OU/Architects of Architects » et «DBA Progetti S.p.A./HML Project Management ».

Energie

- La compagnie électrique publique « Eesti Energia » a signé un contrat avec « Banque Européenne d'Investissement» (BEI) pour l'obtention d'un prêt d'un montant de 175M EUR qui sera utilisé pour la modernisation des infrastructures de distribution d'électricité. Dans le cadre de ce projet, il est prévu de rénover le réseau électrique existant (4 100 km), de construire de nouvelles lignes électriques d'une longueur de 1 100 km, d'installer de compteurs électriques intelligents, de moderniser l'éclairage public, ainsi que de développer un réseau des bornes de recharge pour les véhicules électriques.

Transport

- L'opérateur des transports en commun de la ville de Tallinn, « Tallinna Linnatranspordi » (TLT), a signé un accord avec l'entreprise polonaise Solaris Bus & Coach S.A. portant sur l'achat de 100 autobus au gaz naturel comprimé dont 60 autobus de longueur normale et 40 autobus articulés. Le montant du contrat s'élève à 27M EUR. Conformément à la stratégie de développement de TLT, au cours des cinq prochaines années la flotte des bus diésel sera entièrement remplacée par 350 nouveaux autobus au gaz.

© 2014 – Service Economique Régional, Ambassade de France en Pologne @FranceEcoPoland
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.