



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Juillet - Août 2020

POLOGNE	1
HONGRIE.....	8
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	11
SLOVAQUIE	14
LETTONIE.....	21
ESTONIE.....	23

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,4 PLN

Nominations

- Fin juillet Krzysztof Kubów, chef de cabinet du Premier ministre Morawiecki a été nommé plénipotentiaire du gouvernement pour l'économie de l'hydrogène.
- Maciej Chorowski a été nommé le 20 août président du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la gestion de l'Eau (NFOŚiGW). Pour rappel, le précédent président Piotr Woźny a démissionné de son poste le 20 mai.
- Le 28 juillet, Paweł Ciecko a été révoqué de son poste d'Inspecteur Général de la Protection de l'Environnement (GIOŚ). L'intérim est assuré par Marek Chibowski, jusqu'à présent Inspecteur de la Protection de l'Environnement de la région de Mazovie.
- Le président de la société Tauron, Filip Grzegorzczak a été révoqué. Il a été remplacé par Wojciech Ignacok.
- Artur Soboń a été nommé plénipotentiaire du gouvernement en charge de la transformation énergétique et du secteur minier.
- Piotr Małolepszak, membre du conseil d'administration de la société CPK responsable pour le volet ferroviaire du projet, a démissionné.

Financement

- La Pologne a obtenu 470 M PLN (106 M€) de financement provenant du programme Européen Infrastructure et Environnement pour la modernisation et la construction des installations hydrotechniques sur le fleuve Oder dans la voïvodie d'Opole. Les projets permettront d'augmenter la capacité de transport sur l'Oder et amélioreront les conditions du transport de passagers et de biens. Avec une subvention hauteur de 85% du montant des projets, la valeur totale des investissements s'élève à 552 M PLN (128 M€).
- Le Groupe Minier Polonais (PGG) a obtenu plus de 78 M PLN de financement européen pour trois installations photovoltaïques qui vont être construites sur les friches minières à Chelm Śląski, Gierałtowice et Ruda Śląska. La valeur totale des investissements s'élève à plus de 94 M PLN.
- La banque BNP Paribas -en tant que chef de file d'une syndication bancaire, assurera le financement à hauteur de 3,1 Md PLN du plan pluriannuel d'investissement de PKP Energetyka.
- La Commission Européenne a validé le budget du Fonds de la Modernisation des secteurs énergétiques de 10 pays européens, dont la Pologne. Le fonds sera alimenté par les revenus de la vente des quotas



CO₂ dans le cadre du système européen ETS (European Trading Scheme). L'enveloppe pour les années 2021-2030 prévoit environ 14 Md€ (la somme exacte dépendra des prix des quotas CO₂ qui pourront être consacrés aux investissements dans les ENR, l'efficacité énergétique, le stockage d'énergie, la modernisation du réseau, le chauffage collectif ainsi que à la formation professionnelle dans les régions charbonnières). Les investissements doivent être conformes aux objectifs de la Commission Européenne et de la Banque Européenne d'Investissement ainsi qu'à la directive européenne sur les ETS.

- La société PGE obtiendra presque 500 M PLN de subventions de la part du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW) pour des investissements verts dont le coût total s'élèvera à plus de 600 M PLN. Les grands projets concernés visant la réduction des émissions sont la centrale électrique de Belachtów et 2 projets de chauffage à Torun et Siechnice. Le projet de réduction des émissions d'oxyde de soufre dans la centrale de Belchatów bénéficiera de l'aide la plus importante : 425 M PLN sous forme de prêt provenant du programme NFOŚiGW « Energia Plus ».

Climat/Environnement

- Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Justice préparent un projet de loi permettant de « renforcer la transparence du financement des ONG » en Pologne. Le projet prévoit la mise en place d'un registre public des ONG bénéficiant de capitaux étrangers.
- Le 3 juillet, le Sénat a voté la résolution sur la création au sein du Senat d'une commission extraordinaire chargée du climat. Celle-ci sera composée de plus de 40 députés et sera chargée des questions liées à la neutralité carbone, à la mise en place des politiques climatiques et à l'économie circulaire.
- Le 31 août a eu lieu la première réunion du Conseil des Jeunes pour le Climat (*Młodzieżowa Rada Klimatyczna*) auprès du Ministre du climat, à visée consultative.

Déchets

- Le vice-ministre au Climat Jacek Ozdoba a présenté de nouveaux plans relatifs à la gestion des déchets municipaux. Le programme appelé « Propreté+ » (*Czystość Plus*) prévoit les 5 propositions-clés :
 - l'augmentation à 5000 PLN (1 136 €) de l'amende pour abandon de déchets,
 - la modification du mode de calcul des niveaux du recyclage (la mise en place d'un mode de calcul plus avantageux pour les communes),
 - la prolongation de la période du stockage des déchets d'un an à trois ans,
 - la permission de stockage des fractions très calorifiques,
 - l'autorisation de réaliser le tri sélectif en trois fractions au lieu de cinq.

La loi amendée pourrait entrer en vigueur cette année.

- Conformément à la directive 2008/98/CE la Pologne est obligée de mettre en place pour le 5 janvier 2023 le système de la responsabilité élargie des producteurs. Néanmoins, L'absence de projet du gouvernement inquiète les acteurs principaux de la réforme : communes, sociétés de collecte, entreprises mettant des emballages sur le marché et entités chargées de la valorisation des emballages. Le bureau de presse du ministère du Climat a récemment informé qu'un projet de loi était en préparation par le gouvernement.





Eau

- Le gouvernement polonais envisage d'introduire en 2022 une taxe spéciale pour la rétention réduite dite la taxe « de pluie ». Elle doit s'appliquer aux propriétaires de biens immobiliers d'une superficie de minimum 600 m², dont au moins 50 % des parcelles sont aménagées. Actuellement, cette taxe est appliquée aux propriétaires de biens immobiliers d'une surface supérieure à 3 500 m² dont au moins 70% des terrains sont aménagés. La taxe ne sera pas appliquée aux terrains agricoles. Ces évolutions permettront une augmentation significative des recettes de 6 (1, 3 M€) à 180 M PLN (40, 1 M€) par an.

ENR

- Au 1^{er} août, la puissance photovoltaïque installée s'élevait à 2261,347 MW soit une augmentation de 156,22 % par rapport à l'année précédente. Au cours du mois de juillet, les capacités photovoltaïques ont augmenté de 7,23 % par rapport à juin 2020. Le graphique ci-dessous présente la dynamique de la croissance des puissances photovoltaïques au cours des derniers mois :



- Dans le contexte du développement très dynamique du secteur photovoltaïque, les fabricants polonais de composants et d'appareils photovoltaïques ont élaboré une Feuille de Route pour le Développement de l'Industrie Photovoltaïque en Pologne à l'horizon 2030 et un plan d'investissement à l'horizon 2025. Selon le document, les sociétés unies dans le « Przemysłowy Panel PV » se sont engagées à augmenter leurs capacités de production de modules, de pylônes électriques de 1 GW par an et de cellules photovoltaïques jusqu'à 1 GW par an. Le document présente l'idée de construction d'une « giga-usine » qui permettrait de multiplier par 10 les capacités de production nationales. Le CAPEX de l'investissement pour une capacité annuelle de 5 GWp est estimé à 5 Md PLN. La proposition prévoit un financement réparti ainsi : 20 % de capitaux propres, 30% de subventions provenant d'un fonds d'investissement public, 30% sous la forme d'un prêt auprès du PFR (Fonds polonais du développement) ou de la BEI et 20% de crédit bancaire. L'Institut de l'Energie Renouvelable envisage de présenter le projet aux organes européens à l'automne. Les auteurs du rapport soulignent la nécessité de se mettre d'accord avec les partenaires clés de l'Union Européenne, y compris l'Allemagne, la France et les pays scandinaves, sur l'emplacement de ce site de production polonais qui aura un rôle stratégique dans la chaîne de production européenne.
- La société KGHM a lancé la construction de sa première ferme photovoltaïque d'une puissance de 3 MW. Au total, la société envisage d'avoir trois fermes photovoltaïques d'une puissance de 13 MW.
- La société Energa commence la construction d'une grande ferme photovoltaïque dans la commune Przykona d'une puissance de presque 20 MW
- La société Tauron a commencé la construction d'une ferme photovoltaïque à Jaworzno, sur le terrain de l'ancienne centrale électrique à charbon. C'est la première ferme construite dans le cadre du programme Tauron PV qui envisage la construction de 5 fermes photovoltaïques d'une puissance de plus de 100 MW.
- La stratégie de la société ML System, fabricant polonais de panneaux photovoltaïques, prévoit pour les années 2020 - 2024 le lancement de la production en masse de vitres photovoltaïques à revêtement en quartz : Quantum Glass au premier semestre 2021, 2D Glass en 2022 et Active Glass en 2023. Ainsi, à la fin 2023, la société aura une capacité de production de vitres photovoltaïques à hauteur de 20 000 m² par mois. ML System envisage également de développer les systèmes photovoltaïques intégrés aux bâtiments et le photovoltaïque classique tout en continuant les travaux de recherche menés dans le cadre des projets de lancement de production de vitres automobiles QDrive. A l'horizon 2024, la société prévoit de consacrer 216 M PLN aux investissements.



- Le 16 juillet, l'Assemblée générale a adopté la modification de la loi sur les ENR qui élargit la définition du bois comme énergie, augmentant ainsi la possibilité de combustion de la biomasse provenant des forêts dans les centrales électriques.

Energie

Politique énergétique

- Ireneusz Zyska, vice-ministre du climat et plénipotentiaire du gouvernement en charge des ENR, a déclaré que l'objectif européen de 15 % des ENR dans la consommation finale d'énergie fixé pour 2020, serait réalisé plutôt en 2021 ou 2022.

Charbon

- Au mois de juillet, les mines polonaises ont extrait 5 Mt de charbon. Les ventes s'élevaient à 4,3 Mt.
- La société PGE a déclaré que plus de 90% du charbon contracté pour 2020 pour ses unités de production proviendrait de la Pologne. La société a souligné qu'elle avait considérablement réduit les importations de charbon en 2020.
- Le bloc à charbon à Jaworzno d'une puissance de 910 MW a été synchronisé avec le réseau électro-énergétique national. La mise en exploitation est prévue pour le 15 novembre 2020. Le bloc est actuellement le plus grand investissement de la société Tauron, réalisé par le consortium Rafako-Mostostal Warszawa.
- Au mois de juillet, la production de lignite a baissé de 9,9% et la production de houille de 5,7% par rapport à l'année dernière.
- La mine PG Silesia, la plus grande des 3 mines privées en Pologne, contrôlée par l'oligarque tchèque Daniel Kretinsky et sa société EPH, a connu en 2019 une perte nette de 1,11 Md PLN (252 M €) pour 381 M PLN (88 M€) de chiffre d'affaires.
- Le Directeur général de la protection de l'environnement a décalé au 30 novembre le délai de la décision relative à la construction par la société PGE de la mine du lignite à ciel ouvert Zloczew. La mine permettrait de prolonger le fonctionnement de la centrale électrique Belchatów qui produit environ 20 % d'électricité en Pologne. La valeur de l'investissement est estimée à 15 Md PLN (3,4 Md€).

Hydrogène

- Le 7 juillet, les représentants du Ministère du climat et les plus importantes entreprises du secteur énergétique et du transport ont signé une lettre d'intention de partenariat pour le développement de la filière hydrogène et engagé la préparation d'un accord hydrogène sectoriel. Michal Kurtyka, ministre du climat, a informé que la première étape des travaux sur la Stratégie hydrogène à l'horizon 2030 avait été terminée et qu'elle serait mise en consultation publique à l'automne. Il a souligné que l'objectif était de construire une installation à hydrogène d'une puissance de 2-4 GW.
- Le 28 août s'est tenue la première réunion du Groupe Interministériel sur l'économie de l'hydrogène dont le coordinateur est M. Kubów, plénipotentiaire du gouvernement pour l'économie de l'hydrogène. M.Kubów a récemment déclaré que la stratégie pour l'hydrogène serait prête au premier trimestre 2021 et qu'après, le gouvernement travaillerait sur la loi sur l'hydrogène.

Nucléaire

- Selon le projet d'actualisation du Programme d'Energie Nucléaire en Pologne (PPEJ), la Pologne vise la construction de deux centrales nucléaires avec de grands réacteurs PWR (réacteur à eau pressurisée), d'une puissance totale installée de 6-9 GW. Le Programme exclut les réacteurs BWR (réacteur à eau bouillante) et SMR (petits réacteurs modulaires). Le calendrier du Programme prévoit le choix de la technologie en 2021, la validation de la localisation de la première centrale et la signature du contrat avec le fournisseur de la technologie et le maître d'œuvre en 2022. Les travaux commenceraient en 2026 et le premier réacteur serait mis en exploitation en 2033. En ce qui concerne la deuxième centrale, les travaux commenceraient en 2032 et le premier réacteur serait mis en exploitation en 2039. Le modèle financier de l'investissement prévoit le choix d'une seule technologie pour toutes les centrales, d'un seul co-investisseur stratégique lié au fournisseur de la technologie, l'achat par l'Etat de 100 % des parts dans la société de projet PGE EJ1. A terme, l'Etat maintiendrait sa participation à au moins 51 % des parts.
- Le 15 août, à l'occasion de la visite de Michael Pompeo, secrétaire d'Etat américain, Piotr Naimski, plénipotentiaire du gouvernement en charge de l'infrastructure énergétique stratégique, a paraphé l'accord sur la coopération entre la Pologne et les Etats Unis dans le domaine du développement de la



technologie nucléaire civile. Le document permettra à la Pologne de profiter de l'expérience des Etats-Unis lors du développement du programme nucléaire polonais.

Électricité

- En juillet, la consommation d'énergie électrique a augmenté de 5,7% par rapport à juin et la production de 7,4%. Les importations d'électricité ont baissé de 8,8 % par rapport à juin mais ont augmenté de 22,6% par rapport à juillet 2019.
- Les graphiques ci-dessous présentent l'évolution des sources de production de l'électricité, entre janvier - juillet 2019 et janvier-juillet 2020, en %, ainsi que la répartition des sources de production d'électricité, en juillet 2020, en % :



- Le 27 août, le président Andrzej Duda a signé la modification de la loi sur les biocarburants qui, entre autres, décale de trois mois l'entrée en vigueur de la « opłata mocowa » (taxe supplémentaire sur l'énergie dont l'objectif est de couvrir les coûts du marché des capacités) qui figurera sur les factures d'électricité à partir du 1er janvier 2021.

Électromobilité

- Fin juillet la société ElectroMobility Poland (détenue par les quatre groupes publics PGE, Tauron, Energa et Enea) a présenté Izera, la première marque automobile 100 % polonaise. Cette nouvelle marque de voitures électriques présente deux prototypes : une berline bicorps (deux volumes) à hayon et un SUV. Ils ont tous deux été dessinés par le studio italien Torino Design. Les premières livraisons de l'Izera auront lieu au cours de l'année 2023 et uniquement en Pologne au départ. L'arrivée d'Izera devrait aider le gouvernement polonais à atteindre son objectif d'un million de voitures électriques en circulation dans le pays en 2025.
- Le ministère du Climat a publié un projet de loi introduisant un tarif énergétique spécial dédié uniquement aux bornes de recharge accessibles au public. La mise en place d'un 'e-tarif' devrait aider à contribuer à maintenir et à développer les infrastructures de recharge des véhicules électriques en Pologne.
- La Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA) commence l'installation des points de recharges sur les autoroutes (A4) et voies rapides (S8). D'ici fin 2020, la GDDKiA lancera des appels d'offres pour la mise en place de plus de 30 nouveaux points. Actuellement en Pologne il y a 1224 bornes de recharge (chaque station dispose de deux points de recharge). A présent, la société GreenWay, le plus grand opérateur des bornes de recharge en Pologne, en a 250. L'entreprise envisage de doubler leur nombre en 2021. En ce qui concerne l'immatriculation des véhicules électriques, il y en a plus de 13 000, dont 7 200 sont des voitures 100% électriques et 5 800 sont hybrides.

Gaz et pétrole

- En 2019, la consommation de gaz s'élevait à 210 TWh, soit une augmentation de 5,6 % par rapport à 2018. Selon les estimations du Ministère du climat, en 2041, la demande augmentera jusqu'à 304 TWh.
- Au premier semestre 2020, la société PGNiG a connu les meilleurs résultats semestriels de son histoire. Son bénéfice net a quadruplé par rapport au premier semestre 2019 et son EBITDA a triplé
- En juillet, la Commission Européenne a donné son accord pour la fusion du groupe Lotos avec la société PKN Orlen sous les conditions suivantes : la cession de 30 % des parts dans la raffinerie Lotos avec un transfert des droits de gestion (le nouveau propriétaire aura ainsi le droit à la moitié de la production de la raffinerie en ce qui concerne la production de carburants, soit 30% de la capacité totale de production, ainsi que l'accès à l'infrastructure de stockage et logistique), la vente de 389 stations de détail en Pologne, soit environ 80 % du réseau Lotos (les parts communes du marché de deux sociétés vont ainsi diminuer de 5 %), la libération de la majorité des puissances réservées par Lotos dans les stocks indépendants, y compris dans le plus grand terminal polonais de carburant acheminé par la voie maritime. Le 18 août, le Trésor public (Skarb Panstwa), PKN Orlen et le Groupe Lotos ont signé l'accord sur l'achat des actions de Lotos par PKN Orlen.



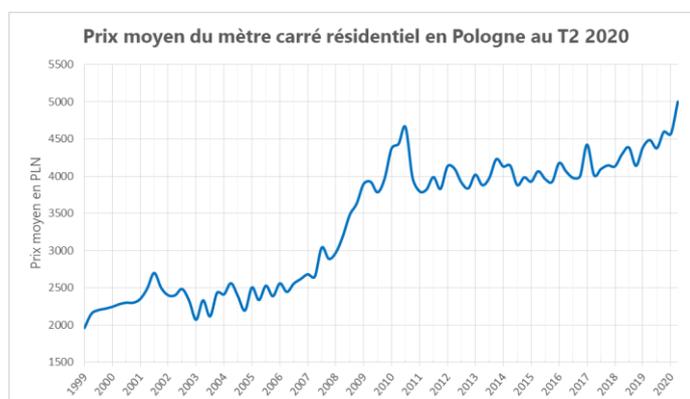
- En juillet, Jacek Sasin, Ministre des Actifs publics et Daniel Obajtek, président de la société PKN Orlen ont signé une lettre d'intention sur la reprise par PKN Orlen du Groupe PGNiG. Ensuite, PGNiG et Orlen ont signé un contrat de coopération et de confidentialité. PKN Orlen a également commencé à élaborer la demande de concentration à adresser à la Commission Européenne. Parallèlement, se déroulera la procédure de due diligence de PGNiG.
- La Centrale à Stalowa Wola (une turbine à cycle combiné de 449 MWe et 240 MWt) a été synchronisée avec le réseau électro-énergétique national. L'investissement a été réalisé par Tauron et PGNiG.

Infrastructures de transport

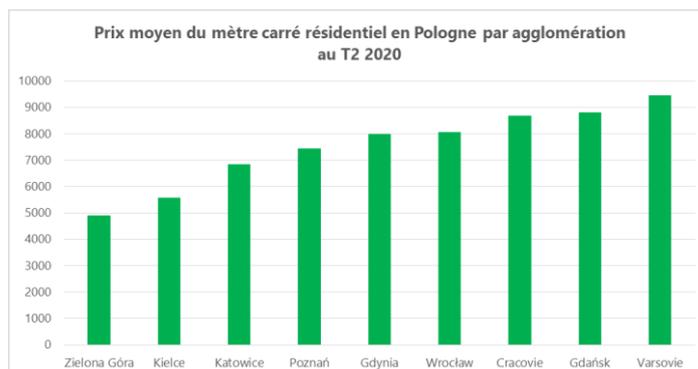
- En 2021, la Direction Générale de Routes Nationales et des Autoroutes envisage de lancer des appels d'offres pour la construction de 343 km de voies express d'une valeur estimée à environ 18-20 Md PLN.
- Marcin Horala, vice-ministre de l'infrastructure, plénipotentiaire du gouvernement chargé du CPK (L'Aéroport Centrale) et Marek Gróbarczyk, ministre de l'économie maritime et du transport fluvial, ont signé un accord sur l'amélioration de l'accès au Port de Gdynia. La Route Rouge assurera la connexion directe entre le Port de Gdynia et le réseau de routes nationales, y compris la voie express S6. Les travaux préparatoires à la construction de la Route Rouge seront financés par le Programme Pluriannuel CPK pour les années 2020-2023. Les coûts de la construction de la Route Rouge sont estimés à plus de 1,5 Md PLN (348 M€). La réalisation de l'investissement est prévue pour les années 2020-2028.
- Zbigniew Gryglas, plénipotentiaire du gouvernement en charge de l'éolien offshore a déclaré qu'une résolution spéciale du gouvernement désignerait la ville de Gdynia comme localisation pour un terminal préalable à la construction des fermes éoliennes offshore. D'après Gryglas, le coût du terminal s'élèverait à environ 500 M PLN (113 M€). Selon les estimations du Port de Gdynia, la construction de fermes éoliennes sur la mer Baltique contribuerait à des investissements d'une valeur de 130 Md PLN (29,5 M€) et créerait 34 000 postes.

Bâtiment/Logement

- Le prix moyen du mètre carré de logement résidentiel s'élevait à exactement 5 000 PLN (1 140 €) au 2ème trimestre 2020. Comme le montre le graphique ci-dessous, c'est la première fois que la barre des 5 000 PLN est atteinte en Pologne.



Les disparités sont cependant fortes, puisque le prix du m² à Varsovie atteint presque le double. Zielona Góra est en revanche la ville la moins chère de Pologne avec un prix au m² en-dessous de la moyenne.





Au 2^{ème} trimestre, le marché de l'immobilier polonais présentait une situation très paradoxale, puisqu'alors que le prix moyen de l'immobilier augmentait de près de 10%, les ventes conclues étaient réduites de 64%. Cet écart peut être expliqué par l'inertie du marché face à la pandémie de Covid-19, mais aussi par un phénomène de report des conclusions de ventes. Ainsi, le nombre de ventes commencées a diminué de 19% par rapport au 1^{er} trimestre de l'année, une baisse beaucoup moins forte que celle du nombre de ventes conclues. Cependant, on attend une stagnation, voire une baisse du prix de l'immobilier dans les mois à venir en réaction au recul des ventes.

Les évolutions dans chaque agglomération sont très contrastées. Ainsi, le tableau ci-dessous résume les évolutions des prix et des ventes dans les six plus grandes agglomérations polonaises, au 2^{ème} trimestre 2020 en roulement annuel :

	Prix	Ventes
Varsovie	+10%	-55%
Cracovie	+21%	-37%
Tri-cité (Gdańsk, Sopot, Gdynia)	+12%	-48%
Poznań	+6%	-10%
Wrocław	+12%	-41%
Łódź	+7%	-50%

La tendance haussière des prix est davantage marquée sur le marché secondaire que sur le marché primaire. Ainsi, l'augmentation des prix sur un an au 2^{ème} trimestre 2020 est de 11,7% sur le marché secondaire et de 6,5% sur le marché primaire. Ici aussi, les évolutions de prix dans les grandes villes sont différenciées, tel que le montre le tableau ci-dessous :

Prix	Marché primaire	Marché secondaire
Varsovie	+7%	+11%
Cracovie	+16%	+13%
Gdańsk	+9%	+5%
Gdynia	+9%	+5%
Wrocław	+16%	+16%
Katowice	+18%	+19%
Kielce	+17%	+15%

- L'accès au crédit immobilier reste très limité du fait de la crise de la Covid-19. Ainsi, par rapport à août 2019, il faut en moyenne 50% de ressources propres en plus pour pouvoir contracter un emprunt immobilier, notamment à cause de l'augmentation du ratio minimum de ressources propres/prix d'achat de 10% à 20%. En juillet 2019, la valeur et le nombre de prêts immobiliers accordés ont par conséquent diminué de 23% en roulement annuel, alors même que la demande de prêts immobiliers est en hausse depuis le début de la pandémie (+7,3% par rapport à juin, +39% par rapport à avril).

Transport

Ferroviaire

- En juin, 14, 5 M de passagers ont été transportés en train en Pologne. C'est une chute de presque 74% par rapport à la même période en 2019. En ce qui concerne les transports ferroviaires de fret, en juin les charges transportées par chemin de fer étaient de 17, 5 M t ce qui constitue une baisse de 1, 1 M t par rapport à l'année dernière.
- PKP Cargo, le plus grand opérateur de transport ferroviaire de fret en Pologne, a noté une perte de 191, 1 M PLN (43 M€) pour les six premiers mois de l'exercice en cours. Le volume transporté dans cette période s'élevait à 43, 9 M t.
- NEWAG (société polonaise basée à Nowy Sącz, spécialisée dans la production, la maintenance et la modernisation du matériel roulant ferroviaire) a noté une augmentation considérable des ventes et du bénéfice. Selon les estimations au cours du premier semestre 2020 NEWAG a réalisé le CA à hauteur de 569, 3 M PLN (129 M€), soit une augmentation de 49, 1% par rapport à l'année précédente. NEWAG a récemment signé un contrat avec la voïvodie de Poméranie-Occidentale pour la fourniture de deux rames type Impuls 2. Le contrat dont la valeur s'élève à 40 M PLN (9 M€) comprend une option de



fourniture des dix rames supplémentaires. Fin juin NEWAG a remporté le marché pour la livraison de sept rames pour la voïévodie de Petite-Pologne.

Routier

- Selon le journal *Rzeczpospolita* du 22 juillet, la société française BlaBlaCar, leader mondial du covoiturage, prépare une nouvelle offre qui sera lancée sur le marché polonais à l'automne, concernant le transport en bus. Le quotidien précise que, sous la marque BlaBlaBus, le transporteur français proposera des liaisons non seulement en Pologne mais aussi en dehors de la Pologne notamment vers l'Allemagne. Ainsi, le transporteur français se mettra en compétition avec l'entreprise allemande FlixBus qui a racheté en 2017 la compagnie de transport Polski Bus. Simultanément, le quotidien informe que l'entreprise allemande FlixBus a récemment annoncé de nouveaux services qui seront lancés en Pologne en 2020, notamment le covoiturage. Le journal remarque que cette « guerre » franco-allemande se déroule sur fond de faillite de la compagnie polonaise PKS (société polonaise de transport automobile). Dans son commentaire, le quotidien indique qu'afin d'assurer le transport public dans les régions délaissées, une stratégie complexe est nécessaire et que les solutions proposées par le gouvernement restent insuffisantes. Le journal signale qu'aujourd'hui 26% des petites collectivités locales en Pologne ne possèdent aucune liaison de transport public et que l'échelle de l'exclusion du transport en commun reste alarmante. Or, la « guerre » des bus entre les deux leaders mondiaux ne résoudra pas le problème du manque des liaisons dans les petites collectivités locales et même elle les rendra encore plus visibles.

HONGRIE

Fonds européens

- L'Union européenne a accordé près de 90 000 € en soutien à l'industrie de l'habillement des régions hongroises les plus pauvres. Ce soutien vise à améliorer les conditions de travail des employés du secteur et à limiter son impact sur l'environnement. Il a été sollicité conjointement par l'Association hongroise de l'Industrie légère et le Syndicat des Travailleurs des Mines, de l'Énergie et de l'Industrie.
- La Commission européenne a approuvé une subvention de 46,5 M€, sur un investissement total de 397 M€, accordée par le gouvernement hongrois à l'entreprise japonaise Toray, qui devrait construire des éléments de batterie électrique à Nyergesujfalu, jugeant que l'aide d'État remplissait tous les critères de légalité.
- Le gouvernement a lancé un appel d'offres pour aider au développement de l'économie verte. Ce fonds sera abondé à hauteur de 7,3 Md HUF (21 M€), issus des fonds européens et du budget national. Les entreprises pourront candidater à un soutien de 20 M à 400 M HUF (58 000 à 1,2 M€) pour acquérir de nouveaux équipements, améliorer leur technologie ou investir dans leur infrastructure ou leur immobilier. Le fonds est dédié aux TPE et PME, et les candidatures doivent être soumises avant le 31 août.

Environnement

- La Banque nationale de Hongrie (MNB) a annoncé sa volonté de soutenir le verdissement de la finance hongroise. Pour l'heure, elle a juste énuméré certaines politiques qu'elle pourrait mettre en œuvre, et souhaite discuter avec les parties prenantes pour trouver celles présentant le meilleur rapport efficacité/coût. Entre autres, elle pourrait inciter les banques à investir dans des obligations vertes en les rendant éligibles aux supports à la liquidité ; valoriser les obligations vertes dans son programme Funding for Growth ; adapter sa politique de réserves pour la rendre plus verte – par exemple créer un portefeuille en euro dédié aux obligations vertes ; etc
- L'association Plastic Cup (PET Kupa) a collecté 8,2 T de déchets le long des 80km de la rivière Tisza (second fleuve du pays) situés entre Zahony et Rakamaz. L'association organise une telle collecte sur la Tisza une fois par an, sous le patronage du Président de la République Janos Ader, souvent critique de la Roumanie et de l'Ukraine qu'il accuse d'être responsable de la pollution de la rivière. Environ la moitié des déchets collectés pourront être recyclés, notamment pour construire les embarcations devant servir à la prochaine collecte.
- La Banque internationale d'Investissements (IIB), ancienne banque d'investissements du Comecon qui a récemment déplacé son siège à Budapest, a acquis l'équivalent de 33,8 M€, sur une levée totale de 86 M€, d'obligations vertes à la filiale hongroise du groupe immobilier hôtelier tchèque CPI Property Group. Ces obligations avaient été émises dans le cadre du programme Funding for Growth de la Banque nationale hongroise (NBH). CPI devrait utiliser cet argent en priorité pour améliorer l'efficacité énergétique de ses actifs hongrois, mais aussi pour des activités plus générales de remboursement de dettes ou développement de son activité.



Energie

- L'énergéticien public MVM a réalisé un bénéfice d'environ 153 M€ en 2019, en nette hausse par rapport aux 61 M EUR de 2018. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 5,1 Md€, contre 4,8 Md un an plus tôt.
- MVM a créé une joint-venture avec Rosatom. Chaque entreprise disposera de 50% des parts, mais European Power Services (EPS) opérera en tant que filiale de MVM. L'entreprise proposera des services de développement et de maintenance des centrales électriques en Europe et en Russie.

Energies fossiles

- Le groupe Mol a annoncé la découverte de nouvelles poches de gaz dans ses concessions pakistanaïses, grâce à un forage de 5km de profondeur dans le puits Mamikhel-S-I. le puits produit déjà l'équivalent de 6 516 barils d'hydrocarbures, et sa production devrait être amenée à augmenter. Cette découverte confirme la stratégie de Mol, qui, depuis quelques années, cherche à s'internationaliser et à exploiter elle-même les ressources énergétiques qu'elle raffinerait et vendra par la suite, afin de moins dépendre de fournisseurs étrangers.
- Selon son directeur de la stratégie, Zoltan Orosz, la centrale de Matrai Erömü, qui opère actuellement au gaz et au lignite, sera transformée en centrale polyvalente à l'expiration de son autorisation de fonctionnement, prévue en 2025. A cette date, les capacités adossées sur le gaz devraient s'élever à 500 MW, et un parc solaire devrait être installé sur l'emplacement des anciennes mines de charbon pour une capacité de 440 MW. Il est également possible qu'un des blocs soit adapté pour fonctionner à la biomasse. Matrai Erömü produit actuellement environ 15% de l'électricité nationale.

ENR

- Selon l'Autorité de régulation de l'énergie et des services publics (MEKH), la production d'énergie domestique a été en forte hausse en 2019, notamment portée par l'installation de petites centrales solaires : les personnes physiques ont installé 14 448 centrales solaires domestiques, pour une capacité totale de 93 MW, tandis que les personnes morales – hors entreprises spécialisées – ont installé 2 458 centrales pour une capacité totale de 35,5 MW. Les capacités installées sont donc passées de 82 MW en 2018 à 128,5 MW l'an passé.
- Alteo, énergéticien spécialisé dans la production d'électricité issue de sources renouvelables, a acheté un champ éolien d'une capacité de 15 MW dans l'Ouest du pays à l'entreprise EIH Termelő és Szolgáltatató. Cette acquisition renforce Alteo comme deuxième plus gros générateur d'électricité éolienne du pays.

Gaz et électricité

- L'électricien public MVM a acheté à l'allemand E.ON 100% des parts de sa filiale tchèque, qui opère sous le nom d'Innogy. L'acquisition doit encore être approuvée par les autorités européennes de la concurrence. Innogy est le plus gros distributeur de gaz de République tchèque. Cette transaction a eu lieu dans le cadre plus large du rachat européen d'Innogy par E.ON à RWE, qui l'aurait placé, sans cession, en situation dominante dans de nombreux pays européens.

Transports

Aérien

- Le chiffre d'affaires de Budapest Airport, exploitant de l'aéroport Liszt Ferenc de Budapest, s'est élevé à 333 M€ en 2019, en hausse de 12% par rapport à 2018. Le bénéfice après impôts s'est établi à 88 M€, en hausse de 15%. L'intégralité du bénéfice dégagé l'an dernier a été placée pour faire face aux conséquences de la baisse d'activité liée au Covid-19.
- La municipalité de Héviz, dans le Sud-Ouest du pays, a vendu à l'État 90% de ses parts dans le gestionnaire de l'aéroport Héviz-Balaton, qu'elle avait créé en 2012, les coûts engendrés – 50 M HUF annuels – étant jugés trop importants. L'aéroport a accueilli l'an dernier 22 000 passagers.

Ferroviaire

- L'entreprise slovaque Wagon Service Travel a remporté un appel d'offres de MÁV-Start pour l'achat de 22 wagons-lits, équipés de la climatisation et accessibles en fauteuil roulant. MAV-Start versera les 3 Md HUF nécessaires à l'investissement depuis ses fonds propres. Les wagons-lits d'occasion, seront utilisés sur des lignes vers la Transylvanie, des pays du groupe de Visegrad, ainsi que vers des destinations de la mer Adriatique. Les wagons seront mis en service à partir de décembre.



- Dunakeszi Jarmujavito a remporté un contrat de 32 Md HUF (92 M€) avec la division passager de MAV pour le contrôle et la réparation de wagons. Dunakeszi Jarmujavito a récemment été rachetée à l'agence de gestion des biens publics MVM par le groupe russe Transmashholding, en coopération avec le fonds hongrois Magyar Vagon. Elle était le seul soumissionnaire à l'appel d'offres. Par ailleurs, elle dispose d'un contrat avec l'entreprise suisse Stadler selon lequel elle assemblera quarante trains KISS à livrer à la MAV en 2022.

Routier

- L'association hongroise des fréteurs NiT a commencé des consultations concernant des soupçons de vente à perte par certains concurrents roumains. NiT a constaté que les concurrents en question proposaient de la capacité en camion « tautliner » pour 0,5 à 0,75 € par kilomètre, quand les transporteurs hongrois proposent 0,85 à 0,90 € par kilomètre. Selon NiT, cette différence ne peut s'expliquer que par une vente à perte, leurs coûts potentiellement moindres ne justifiant pas un tel écart.
- L'entreprise publique Volanbusz, qui opère le réseau de cars interurbains, ainsi que le réseau urbain de certaines villes en Hongrie, a été transférée de l'État hongrois à la compagnie de chemins de fer MAV. L'objectif est de rationaliser les offres des deux compagnies, notamment en supprimant les liaisons bus en doublon des liaisons ferroviaires directes. Les billetteries des deux entreprises devraient être intégrées en 2021. MAV va ainsi arrêter l'exploitation des lignes de bus Volanbusz reliant Budapest à Székesfehérvár et à Esztergom, qui longent des lignes de train rénovées récemment et disposant de matériel roulant neuf. L'harmonisation des dessertes et des horaires de bus et de train est appelée à être amplifiée dans les prochains mois.

Urbain

- La société nationale des chemins de fer hongrois, MÁV-Start s'apprête à acquérir quatre tramways supplémentaires auprès de Stadler Rail Valencia pour un montant total de 9 Mds de HUF (26 M€). MÁV a lancé l'appel d'offre initial en janvier 2017 pour l'achat de huit tramways. En tant que seul candidat, Stadler a obtenu une commande d'une valeur de 16 Md HUF (un montant beaucoup plus élevé qu'initialement prévu). Les véhicules d'une longueur de 30 à 40 m avec 202 sièges circuleront entre la ville de Szeged et Hódmezővásárhely. Les véhicules ont des moteurs diesels et électriques.
- La première étape des travaux de construction de la ligne 5 du métro de Budapest pourrait démarrer dans 3 ans, a annoncé la Mairie. Le prix de cet investissement, reliant les deux lignes de HEV de Csepel et Ráckeve jusqu'au centre-ville s'élèvera aux alentours des 25 M€.
- La municipalité de Budapest prévoit la construction d'un funiculaire montant à la citadelle de la capitale avec pour objectif premier de réduire le nombre de bus y accédant. L'investissement serait de 1,5 Md HUF, et pourrait générer 1 Md HUF de chiffre d'affaires annuel selon les estimations de la municipalité, se basant notamment sur des comparaisons avec le funiculaire du château. L'installation aurait une capacité de 900 passagers par heure. La construction commencerait en 2022, et devrait être achevée en 2024.
- BKK, l'autorité de gestion des transports publics de Budapest, a clôturé l'année 2019 avec une perte de 4,7 Md HUF (13,6 M€). Selon le maire de Budapest Gergely Karacsony, cette perte est en grande partie imputable à l'« échec » du lancement de la billetterie électronique, pour laquelle BKK a payé 6,1 Md HUF (17 M€) mais qui n'est toujours pas mise en place. Il s'agit de la première année où BKK a connu un exercice déficitaire.

Infrastructures

Ferroviaire

- Cinq projets hongrois ont reçu des subventions dans le cadre de l'un des derniers appels du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) au cours de la période budgétaire actuelle de l'UE, dont près de 19 Md HUF pour la modernisation du tronçon hongrois de la liaison ferroviaire Budapest-Vienne avec la modernisation du système de contrôle du trafic et de sécurité entre la gare de Budapest Kelenföld et le passage frontalier de Hegyeshalom. À l'issue des mises à niveau, le temps de trajet entre Budapest et la frontière autrichienne diminuera de 15 minutes, permettant aux chemins de fer d'État MÁV de faire circuler plus de trains vers Vienne et l'ouest de l'Europe.



Routier

- La construction de l'autoroute M83 débutera en novembre. Cette autoroute devra relier Győr et l'autoroute M1 à Pápa, dans l'Ouest du pays. Long de 36 km, ce tronçon devrait être ouvert en 2023, et représente un investissement de 382 M€.
- Le ministre Péter Szijjártó, ministre du commerce et des affaires étrangères a déclaré lors de la cérémonie d'inauguration d'un tronçon de l'autoroute 471 entre Debrecen et Hajdúsámson que 500 km d'autoroute et de voies rapides avaient été construits en Hongrie depuis 2010 et qu'environ 6 000 km de routes principales avaient été rénovées. Cette année, selon le projet de rénovation routière, 214 programmes de reconstruction concerneront 642 km de routes. Quelque 5 billions de Forint seront dépensés pour le développement routier et ferroviaire d'ici 2024, a poursuivi le ministre. Szijjártó a souligné que la situation centrale de la Hongrie rendait nécessaire le développement des routes. Le rôle central de la Hongrie a été manifeste entre l'Europe occidentale et orientale lorsque la Hongrie a fermé ses frontières en raison de l'épidémie de coronavirus.

Urbain

- L'Autorité des Marchés publics a rejeté les documents qui lui ont été soumis par la municipalité de Budapest en vue de la rénovation du pont des Chaînes, monument emblématique de la capitale dans un état critique – des restrictions de circulation lui sont appliquées, principalement pour protéger l'enrobage du tablier. Le principal contentieux porte sur la période au cours de laquelle les soumissionnaires pourront se prévaloir d'une expérience dans la rénovation de ponts : l'appel d'offres initial la fixait à 10 ans, afin d'inclure les dernières rénovations ayant eu lieu à Budapest, mais l'Autorité des Marchés publics l'a ramenée à 8 ans, ce qui ouvre beaucoup plus le champ des entreprises éligibles à la soumission d'offres.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Fonds européens

- Le PM Andrej Babiš était initialement très critique de la proposition de créer un plan de relance européen, déclarant que le fonds « favoriserait les Etats membres qui n'avaient pas été responsables sur le plan de la dette, de la discipline budgétaire et du chômage », comme l'Italie ou l'Espagne. Il s'y est ensuite rallié, déclarant qu'il s'agissait d'Etats vers lesquels la République tchèque exportait et qu'il était donc dans son intérêt de les aider. Il s'est alors montré très satisfait de l'accord historique trouvé le 21 juillet à Bruxelles, le qualifiant de « très bon compromis pour la République tchèque ». Dans le cadre de cet accord, la République tchèque recevrait 27 Md€ au titre du CFP 2021-2027 et des subventions au titre de la Next Generation EU de 8,7 Md € (dont 6,7 Md € au titre de la FRR) [NB : le gouvernement communique ainsi sur près de 1000 Md CZK]. En outre, la République tchèque pourrait emprunter jusqu'à 15,4 Md€ dans le cadre de Next Generation EU. Elle s'est également félicitée d'avoir réussi à maintenir à un niveau élevé les allocations pour la PAC et la politique de cohésion, avec notamment 1,55 Md€ supplémentaires pour le Fonds de cohésion. Enfin, elle est le seul Etat membre à pouvoir transférer jusqu'à 25% des fonds d'une priorité à l'autre, selon les besoins. Le plan tchèque de relance devrait être publié à la mi-octobre.

Environnement

- Le ministère tchèque de l'environnement a lancé une consultation publique sur le projet de politique environnementale de l'État au cours de laquelle le public avait la possibilité de faire part de ses commentaires jusqu'au 26 juillet 2020. Il s'agit d'un document stratégique qui définit l'orientation et les principaux objectifs de la prochaine décennie en matière de protection de l'environnement. Le document est divisé en trois thèmes : environnement et santé ; économie bas carbone et circulaire ; nature et paysage.
- Le prix des quotas d'émission a atteint en juillet sa valeur la plus élevée des 12 dernières années. L'économiste en chef Pavel Řežábek de ČEZ a attribué cela à la spéculation selon laquelle l'UE s'efforcerait de réduire plus rapidement les émissions et le nombre de crédits carbone d'ici 2030.

Déchets

- La République tchèque envisage la construction de nouveaux incinérateurs, dont le nombre pourrait plus que doubler d'ici 10 ans. En République tchèque, près de la moitié des déchets finissent désormais dans des décharges, ce qui est impossible à l'avenir, étant donné l'engagement des EM de l'UE à mettre fin à la mise en décharge de tous les déchets valorisables d'ici à 2030. Cependant, le gouvernement et les



régions craignent que, sans nouveaux incinérateurs, il y ait un problème d'élimination des déchets. En République tchèque, 12% de tous les déchets sont actuellement incinérés. La moyenne européenne est de 30%. Des incinérateurs en République tchèque sont situés à Prague, Brno, Liberec et Pilsen.

- Selon le ministère tchèque de l'environnement, la taxe européenne de 800 EUR par tonne de déchets d'emballages plastiques, qui doit être mise en œuvre au 1^{er} janvier 2021, devrait coûter environ 83 M€, soit 2,2 Md CZK par an, à la République tchèque. Selon les données de l'entreprise Eko-Kom, qui exploite le système de tri national des emballages, 252 000 t d'emballages en plastique jetables ont été produites pour le marché tchèque l'année dernière, dont 173 000 t ont été recyclées.

Eau

- Le ministère tchèque de l'environnement a créé une nouvelle subvention dotée de 250 M CZK (9,4 M€) pour accélérer l'utilisation des fonds européens et pour soutenir près de 300 projets de lutte contre la sécheresse. Les demandes peuvent être soumises entre le 1^{er} septembre et le 29 janvier 2021.

Energie

- Le calendrier de renouvellement des capacités nucléaires de la centrale de Dukovany n'est pour l'instant pas impacté par la crise du Covid-19. Il vise un AO pour fin 2020-début 2021 et une sélection d'ici 2023. La signature du contrat avec le fournisseur retenu est prévue pour le 30 juin 2024 au plus tard. L'offre d'EDF est en concurrence avec celles de Rosatom (RU), Westinghouse (CA/USA), CGN (CN) et KHNP (KR). L'objectif du gouvernement d'une construction qui commencerait en 2029 et d'une mise en service en 2036 a été réaffirmé. Au cours de l'été, le gouvernement tchèque a avancé sur les aspects administratifs et financiers de son projet. Il a signé fin juillet deux accords entre l'État et ČEZ : le premier est un accord-cadre ; le second, un premier accord d'exécution, définissant le processus de zonage et de planification ainsi que de sélection d'un fournisseur. En cas de non accord entre les parties sur la deuxième phase du projet (liée à la conception aboutissant à l'obtention du permis de construire), l'État s'engage à rembourser à ČEZ la phase I du projet pour un prix de 4,5 Md CZK (ce prix peut toutefois évoluer en cas d'augmentation justifiée du budget ou de prolongation du calendrier). Le conseil des ministres du 20 juillet 2020 a arrêté la participation de l'Etat au financement de la construction à hauteur de 70%, décision soumise à la validation du Parlement tchèque et de la Commission européenne. Enfin, le projet de loi sur la transition vers une énergie à faible émission de carbone, qui fournit un cadre pour le financement de la construction du nouveau réacteur nucléaire, a été soumis aux députés le 11 août. La date d'entrée en vigueur de la loi est fixée au 1^{er} janvier 2021. Cette date, parce que le projet nucléaire une priorité gouvernementale, est relativement ambitieuse.
- Le groupe minier OKD, qui appartient à l'État depuis avril 2018 via la société anonyme Prisko, a enregistré une perte de 861 M CZK en 2019, après un bénéfice de 1,3 Md CZK en 2018. Selon l'entreprise, cette perte résulte principalement de la forte baisse du prix d'achat du charbon. En outre, l'entreprise a été affectée, d'une part, par une explosion dans une mine fin 2018 (13 morts), d'autre part, par la covid-19 où plus de 20 % des employés (plus de 1 700) ont été testés positifs, entraînant l'arrêt de l'exploitation minière de début juillet à mi-août. OKD a demandé à Prisko une aide de 1,2 Md CZK. Dans ces conditions, Prisko a augmenté le capital social d'OKD de 600 M MZK et une aide supplémentaire est recherchée. En raison de la mauvaise situation économique de l'entreprise, l'exploitation minière dans toutes les mines d'OKD pourrait s'arrêter à la fin 2021 ou en 2022. Cette décision devrait être décidée à l'automne. OKD est un employeur important en Moravie Silésie et compte au total environ 8 500 salariés.
- Dans le cadre de sa nouvelle stratégie de vente de bon nombre de ses actifs étrangers, hors entreprises axées sur les ESCO que ČEZ souhaite développer, ČEZ Energy group envisage notamment la vente de 7 sociétés en Roumanie et mène actuellement des négociations exclusives avec le soumissionnaire qui a soumis la meilleure offre et qui serait, selon la presse roumaine, Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA), mais la direction de ČEZ n'a pas souhaité confirmer cette information. Le groupe Macquarie est notamment le propriétaire de Gasnet, principal distributeur de gaz en République tchèque. En outre, CEZ Energy Group ne souhaite pas développer les énergies renouvelables en Pologne et a, dans ce cadre, vendu deux projets de parcs éoliens polonais (Krasin et Sakówko) au fonds d'investissement KGAL. La société prévoit d'y vendre les quatre projets éoliens restants d'ici la fin de l'année. Selon Martin Novak, directeur financier de CEZ, le groupe souhaiterait lancer la vente de la majeure partie des actifs polonais (centrales à charbon de Skawina et Chorzów et autres actifs opérant dans le secteur ESCO) au second semestre de cette année.
- Le bénéfice de ČEZ a augmenté de 9% sur un an au premier semestre 2020 pour s'établir à 14,7 Md CZK. Le groupe énergétique a déclaré que la pandémie de coronavirus n'a eu pour l'instant



qu'un impact limité. Les résultats du groupe ont notamment été positivement affectés par la croissance des prix de l'électricité produite en République tchèque.

Transports et Infrastructures

- Le ministère tchèque des transports a accueilli favorablement l'approbation du paquet mobilité par le Parlement européen. Le plus grand succès pour la République tchèque est, selon le ministère, la possibilité pour les transporteurs d'effectuer des livraisons supplémentaires sur le chemin du retour (plusieurs chargements et déchargements dans un pays où le transporteur est arrivé dans le cadre d'une livraison internationale, le modèle commercial le plus courant des transporteurs tchèques). Ces derniers se sont également félicités de l'exception à l'application des règles en matière de détachement des chauffeurs (prévoyant une rémunération selon les règles du pays où ils travaillent) pour le transit et le transport bilatéral, ainsi que de la possibilité de dépasser le temps de conduite de deux heures en rentrant chez eux, ce qui leur permettra de passer plus de temps à la maison.

Ferroviaire

- Suite à une nouvelle série d'accidents ferroviaires mortels et de déraillements, le ministre des transports a annoncé l'augmentation des investissements dans la sécurité ferroviaire sur les lignes locales (en particulier aux passages à niveau) et la nécessité d'accélérer la mise en place du système ETCS. Le ministre a refusé la proposition d'introduire un système provisoire qui pourrait être installé immédiatement sur les lignes hors réseau RTE-T et préfère combiner la notification obligatoire avant le départ des trains de la gare, l'installation des feux de signalisation ferroviaires dans les endroits où ils manquent et la mise en place progressive du dispositif de signalisation ETCS. En même temps, l'opérateur national, Chemins de fer tchèques, a demandé au ministre de reconsidérer et de repousser le début de l'exploitation exclusive des trains dotés de l'ETCS (prévu au 1^{er} janvier 2025) en raison des coûts excessivement élevés liés à l'installation des équipements mobiles du système. Même si de nombreux Etats européens prévoient de lancer l'ETCS autour de 2030, le ministère des transports a exclu un tel report.
- Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, SŽ, a estimé ses pertes de revenus (redevances pour l'utilisation des sillons) durant la période de pandémie de coronavirus de mars à juin à 203 M CZK (7,5 M€). Selon le ministère des transports, le nombre de voyageurs ferroviaires a diminué d'un cinquième au premier trimestre, tout comme le volume de marchandises transportées par chemin de fer.
- L'opérateur ferroviaire national, Chemins de fer tchèques ČD, a connu une perte de recettes sur le transport des passagers (depuis mars jusqu'à la fin de mai) de 1,3 Md CZK (48 M€). Lors du confinement, seulement 10% des passagers habituels ont utilisé les services de la compagnie, et actuellement ce ne sont toujours que 60%.
- L'opérateur ferroviaire national, ČD, a lancé un appel d'offres pour l'achat de 90 locomotives électriques (ayant une vitesse de 200 km/h) d'une valeur totale de 9 Md CZK (334 M€). Le contrat prévoit également la maintenance des locomotives pendant une durée de dix ans.
- Les nouvelles rames de nouvelle génération (NG) du RER français (prévues pour les lignes D et E d'ici 2021) sont actuellement testées en République tchèque. Les essais de traction et de freinage d'urgence se déroulent sur le circuit d'essai ferroviaire de Velim, qui a déjà servi à de nombreuses reprises à des trains destinés au marché français, dont l'AGV ou plus récemment l'Omnéo premium.

Aérien

- L'aéroport de Prague ne prévoit pas de verser à l'Etat de dividendes au titre de l'année 2020 en raison des impacts de la pandémie. L'année dernière, le dividende distribué a été de l'ordre de 1,6 Md CZK (61 M€). L'aéroport a accueilli au cours du 1^{er} semestre 2020 environ 2,55 M de passagers, en baisse de près de 5,3 M comparé à la même période de 2019. Pour l'année 2020, la direction de l'aéroport pragois table sur une fréquentation de 5,5 millions de passagers, soit une chute de 70% par rapport à l'année 2019. Au mois de mai, l'aéroport a licencié au total 450 employés.
- Le ministère de l'industrie et du commerce négocie avec la Commission européenne un plan de soutien à l'industrie aéronautique tchèque, durement touchée par la pandémie. Un programme de soutien aux projets de recherche aéronautique, doté d'un budget de 1 Md CZK (38 M€) et visant à prévenir des licenciements et à maintenir la continuité de la recherche, sera lancé à l'automne 2020.
- La compagnie aérienne Smartwings a lancé la première vague de licenciements qui concerne 50 pilotes, 75 agents de bord et stewards et 45 agents administratifs. Le groupe prévoit de licencier au total 600 de ses 2 500 employés d'ici février 2021. Czech Airlines a licencié 144 pilotes et stewards et prévoit de supprimer au total 313 emplois d'ici février 2021 tout en réduisant sa flotte à 5 avions.



Urbain

- L'Office de protection de la concurrence (UOHS) a interdit à DPP, société des transports en commun de Prague, de conclure le contrat pour la construction de la 1^{ère} partie de la nouvelle ligne automatique D du métro de Prague, le plus gros contrat de travaux publics des dix dernières années, avec le soumissionnaire retenu. La valeur du marché s'élève à 11 Md CZK (409 M€). L'UOHS a fait droit à l'opposition formulée par EUROVIA sur le cahier des charges : violation du principe des « quatre E » visant à assurer une utilisation efficace des fonds publics (économie, efficacité, efficience et équité) et l'existence d'un avantage au profit du consortium METROSTAV (CZ), Hochtief (DE) et Strabag (OS) actuellement en charge des explorations géologiques sur la nouvelle ligne).

SLOVAQUIE

Environnement

- En juillet 2020, l'Institut de la politique environnementale, unité analytique du ministère de l'Environnement, a publié une étude relative à l'impact de la mise en place de la taxe carbone sur l'économie slovaque. L'Institut rappelle que vu le poids de l'industrie dans l'économie nationale (28 % du PIB), la taxe carbone peut avoir un impact considérable sur l'économie et sur les différents secteurs. Si l'étude prévoit une légère baisse de l'économie européenne, l'Institut table pour la Slovaquie sur une très légère hausse de l'économie nationale de 0,05 % en 2030 par rapport au scénario de base et sur une hausse de la production des trois secteurs – acier, ciment et aluminium – avec +3 % pour le ciment et jusqu'à +10 % pour l'acier, soit une moyenne de 6,3 % pour les trois secteurs. De l'autre côté, la taxe carbone (applicable aux importations) aurait pour effet la hausse des prix pour l'industrie mécanique et automobile ce qui entrainera une baisse de production de ces secteurs de 1,2 à 1,9 % par rapport au scénario de base. Sans mesures supplémentaires, la hausse de la production d'acier, de ciment et d'aluminium, une fois la taxe carbone en place, entraînerait en Slovaquie la hausse des émissions annuelles de CO₂ de 1,2 % en 2021.
- A partir du 1^{er} janvier 2021, les municipalités auront l'obligation d'assurer à leurs citoyens la possibilité de trier des déchets biologiques. Début août, le ministère de l'Environnement a confirmé qu'il n'allait pas reporter cette obligation. Selon les statistiques slovaques, la production de déchets biologiques est de 100 kg / habitant / an. Cette mesure a pour objectif de trier les déchets biologiques des déchets municipaux. Le ministère veut en fait mettre à jour le plan de gestion des déchets. Il veut également accélérer l'utilisation des fonds européens car de nombreuses demandes pour les installations de compostage n'ont pas encore été traitées depuis 2018. Si les municipalités ne contestent pas l'objectif, elles demandent le report d'un an de l'application de cette mesure. Car, selon le président de l'Association des villes et des communes (ZMOS), les municipalités ne sont pas en mesure de tenir les délais pour des raisons financières et techniques. Les municipalités soulignent en outre que le processus est retardé à cause de la pandémie et qu'elles ne réussiront pas à conclure les AO nécessaires cette année. Cependant, certaines municipalités, notamment les grandes telles que Bratislava et Kosice, bénéficient d'un report afin d'être en mesure de construire de nouvelles capacités pour assurer le traitement adéquat des déchets biologiques, et celles qui prouveront leurs efforts ne seront pas pénalisées en cas des retards.
- Pendant le sommet européen de juillet, les premiers ministres se sont mis d'accord sur l'instauration d'une nouvelle taxe européenne sur le plastique non recyclé applicable à partir du 1^{er} janvier 2021. Etant donné la quantité estimée à 303 000 t sur la période 2021-2028, la Slovaquie contribuera au budget européen à hauteur de 242,4 M € (0,8 € / kg).

Energie

- Le 8 juillet, le gouvernement réuni en conseil des ministres a approuvé la nomination du nouveau président de l'Autorité de régulation de l'énergie proposé par le ministre de l'Economie. Ce poste sera désormais exercé par M. Andrej Juris. M Juris a commencé sa carrière professionnelle dans le secteur énergétique en 1988. A l'époque, il a travaillé notamment sur la construction de la nouvelle centrale nucléaire à Mochovoce et puis à l'Autorité de concurrence. En 1994, il a cofondé le Centre pour le développement économique chargé de publier des analyses indépendantes en matière de politique économique. Par la suite, après avoir repris des études à Princeton University en 1997, il a travaillé sur des projets internationaux dans l'énergie pour le cabinet de conseil NERA basée aux Etats-Unis. Depuis



2004, il était au directoire de ZSE, société de distribution d'électricité en Slovaquie occidentale contrôlée par le groupe allemand E.On. Désormais président du régulateur, M. Juris veut se concentrer sur trois domaines: (1) les prix justes ; (2) la protection des consommateurs notamment le renforcement de la protection des consommateurs vulnérables et (3) le développement de la compétitivité. Par ailleurs, il souhaite dépolitiser les décisions du régulateur et les rendre plus professionnelles à l'instar de la politique monétaire conduite par la Banque centrale. Il veut en outre impliquer tous les acteurs, notamment les consommateurs – des ménages jusqu'à l'industrie et les entreprises – dans le processus de régulation et de fixation des prix. Il se donne comme modèle l'agence de régulation européenne ACER. Il envisage également de réformer le fonctionnement de l'Autorité notamment à travers la numérisation de ses activités et la simplification de la législation. Enfin, il aura à traiter la problématique du soutien généreux aux énergies renouvelables qui s'élève à 320 M€ et dont 180 M€ sont à rembourser cette année dans un contexte de surcroît de crise qui a creusé les pertes à hauteur de 150 M€ en raison d'une faible consommation d'électricité.

Electricité

- Au début des années 2000, la Slovaquie a privatisé trois distributeurs historiques d'électricité : ZSE à l'ouest, SSE en Slovaquie centrale et VSE à l'est. L'Etat a gardé la majorité des 51 % mais a perdu le contrôle managérial de ces sociétés au profit de sociétés privées. Pour mémoire, la société SSE a été privatisée par EDF qui l'a vendue à l'énergéticien tchèque EPH dix ans plus tard. La société ZSE a été privatisée par le groupe allemand E.On et VSE par le groupe allemand RWE. En 2019, les deux sociétés allemandes se sont mises d'accord sur la nouvelle stratégie à l'international qui prévoit la reprise par RWE de toutes les activités « production électrique » et par E.On de toutes les activités « distribution et services aux clients » de ZSE et VSE. Un tel accord signifie le rachat des parts de RWE au sein de VSE par le groupe E.On. Aujourd'hui (fin juillet), le ministère de l'Economie a donné son feu vert à cette opération. Le ministre de l'Economie sortant, Peter Ziga, voulait faire valoir un droit de préemption pour récupérer la société VSE mais le nouveau vice-premier ministre et ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, a finalement autorisé le rachat par E.On. Il s'agit de la plus grande opération sur le marché énergétique en Slovaquie depuis 2015. Selon le ministre Sulik, les négociations avec les partenaires allemands ont été difficiles. La Slovaquie, ayant renoncé cette fois à son droit de préemption obtiendra, pour compensation, 35 M€, mais gardera ce droit pour toute opération à l'avenir, y compris concernant la centrale électrique combinée à gaz située à Malzenice (60 km de Bratislava) d'une puissance installée de 400 MW. Le prix de rachat des 49 % de RWE au sein de VSE était inaccessible pour l'Etat slovaque, en particulier en cette période actuelle de crise. Cette centrale à Malzenice dont la production a été arrêtée en 2013 en raison de l'évolution des prix du gaz puis remise en service depuis 2018 est la propriété de ZSE (l'Etat y possède 51 %) et constitue un filet de sécurité énergétique (redémarrage rapide, contribution à stabiliser le réseau et niveau important de puissance installée). Etant donné la hausse des prix de l'électricité, la centrale génère à nouveau du profit (104,9 M€ en 2019). Selon le mémorandum signé entre E.On et le ministère slovaque de l'économie, le groupe allemand s'engage également à investir 1 Md€ dans le renforcement du réseau de distribution sur la période 2021-2025. Le mémorandum comprend également l'engagement d'E.On à la réalisation de nouveaux projets européens d'un montant de 500 M€ axés sur les infrastructures de réseaux intelligents et sur le stockage de l'énergie. Selon le PDG de E.On Slovensko, M. Markus Kaune, les effectifs seront maintenus après la fusion. Les deux sociétés slovaques font partie des plus grandes entreprises du pays : les CA de ZSE et de VSE ont atteint en 2019 respectivement 1 Md€ (profit de 18,6 M€) et 490 M€ (profit de 6,2 M€). Par cette opération, le groupe E.On prend le contrôle de la distribution d'électricité sur 2/3 du territoire slovaque.
- D'après le rapport 2019 du ministère de l'Economie sur la sécurité d'approvisionnement énergétique, la consommation d'électricité en Slovaquie a atteint 30 309 GWh en 2019, en baisse de 2,1 % (637 GWh) par rapport à 2018. Quant à la production, elle s'est établie à 28 610 GWh, en hausse de 5,4 % (1 460 GWh). Les centrales électriques ont en effet connu une croissance de production électrique : centrales nucléaires (+526 GWh, 3,5 %), centrales fossiles (+328 GWh, 5,6 %) et les centrales hydrauliques (+693 GWh, 17,7 %). Seules celles fonctionnant à partir d'énergies renouvelables, principalement éolien et solaire, ont en revanche connu une baisse (-74 GWh, -3,1 %). Le nucléaire arrive donc en tête du classement en termes de production électrique (15 369 GWh soit 53,7 % du total) suivi des énergies fossiles (6 221 GWh, 21,7 %), des centrales hydrauliques (4 613 GWh soit 16,1 %), et des énergies renouvelables (1 738 GWh soit 6,1 %) hors photovoltaïque (587 GWh, 2,1 %). Concernant la puissance installée, qui a atteint 7 716 MW en 2019, elle s'est répartie de la façon suivante : centrales hydrauliques (2 543 MW soit 33 % du total), centrales aux énergies fossiles (2 349 MW soit 30,4 %), centrales nucléaires (1 940 MW soit 25,1 %), centrales photovoltaïques (530 MW soit 6,9 %) et centrales aux autres énergies renouvelables (334 MW soit 4,3 %). Le rapport rappelle que la durée de vie de la



centrale nucléaire V2 à Jaslovske Bohunice (2x500 MW) a été prolongée à 60 ans pour ses 2 blocs, soit respectivement jusqu'à 2044 et 2045. Le renforcement de la puissance installée des deux blocs nucléaires à Mochovce est également prévu sur la période 2020-2021, devant passer de 2x470 MW à 2x500 MW. La construction retardée de presque de dix ans des deux autres blocs à Mochovce est en cours d'achèvement (2x471 MW), le premier bloc devant être opérationnel à partir de 2021. La centrale à gaz à Malzenice (420 MW) joue un rôle de filet de sécurité grâce à sa flexibilité de production. La centrale thermique à charbon Novaky (2x110 MW) devrait quant à elle arrêter sa production en 2023 (fin du soutien public). Le rapport du ministère souligne par ailleurs que le déficit électrique (production – consommation) à hauteur de -1 700 GWh a considérablement diminué par rapport à l'année 2018 (déficit historique de -3 797 GWh). Ce déficit en 2019 représente 5,6 % de la consommation d'électricité (12,3 % en 2018). Les charges maximale et minimale sur le réseau ont été enregistrées respectivement le 22 janvier 2019 (4 571 MW) et le 9 juin (2 287 MW).

Le rapport souligne également l'importance des flux de transit sur le territoire slovaque. Le volume des importations s'est établi à 13 539 GWh (12 544 GWh en 2018) tandis que celui des exportations a été de 11 839 GWh (8 747 GWh). Les importations d'électricité viennent principalement de Tchéquie (10 220 GWh) et de Pologne (3 246 GWh). Les exportations sont essentiellement à destination de la Hongrie (8 738 GWh) et de l'Ukraine (2 952 GWh).

S'agissant des prévisions énergétiques en 2020, la consommation devrait atteindre 28,6 TWh, en diminution de 5,6 % par rapport à 2019 tandis que la production devrait atteindre 27,1 TWh, en recul de 5,2 % par rapport à 2019. La consommation devrait reprendre une trajectoire de croissance à partir de 2021 (30,1 TWh) pour s'établir à 32,6 TWh en 2025 selon un scénario de base, puis à 34,65 TWh en 2030 et à 36,6 TWh en 2035. Concernant la production, elle devrait connaître une progression importante dès 2021 de 15,9 % grâce à la mise en exploitation du premier des deux blocs nucléaires en construction. La production devrait ainsi s'établir à 31,4 TWh en 2021, à 36,1 TWh en 2025, à 37,7 TWh en 2030 et à 38,1 TWh en 2035. La mise en exploitation des deux blocs nucléaires à Mochovce changera considérablement le bilan énergétique : la Slovaquie deviendra ainsi exportatrice nette d'électricité.

Enfin, le rapport conclut que la part de la production sobre en carbone était de 73,9 % de la consommation totale d'électricité. L'exploitation des deux nouveaux blocs nucléaires renforcera cette part à 92 % en 2025.

Gaz

- D'après le rapport 2019 du ministère de l'Economie sur la sécurité d'approvisionnement énergétique, la consommation de gaz en Slovaquie a atteint 5 Md.m³ en 2019, en hausse de 2 % par rapport à 2018. Pour mémoire, la consommation s'élevait à 5,9 Md.m³ dans les années 2008-2009 juste avant la crise économique ou encore à 6,6 Md m³ en 2006. Depuis, la consommation oscille autour de 4,8-5,1 Md m³ / an. L'approvisionnement est assuré à 98 % grâce aux importations. Le rapport rappelle que le marché du gaz est libéralisé pour les entreprises (2009) et pour les ménages (2011). En 2019, la société publique SPP a maintenu sa première position sur le marché (50,8 % de parts de marché, position qui a tout de même baissé de 6,7 points par rapport à 2018). D'après les prévisions, la consommation devrait baisser à 4,7 Md m³ en 2020 et puis stagner autour de 4,8 Md m³ jusqu'à 2024.

La Slovaquie est dotée d'un réseau de transit du gaz russe vers l'Europe occidentale d'une capacité de 90 Md m³ / an. En 2019, le transit a représenté un volume de 69,1 Md m³, en hausse de 15,7 % en glissement annuel. Il s'agit du meilleur résultat depuis 2011 (74 md m³). Le réseau gazier est dense et représente 2 270 km de gazoducs ; il compte également quatre stations de compression. 77 % de municipalités, c'est-à-dire 2 233 municipalités, sont reliées au gaz (soit 94 % de la population).

Enfin, d'après le rapport, la capacité de stockage de gaz sur le territoire slovaque s'est établie en 2019 à 4,01 Md m³, en hausse de 13 % par rapport à 2018. Les réservoirs sont gérés et exploités respectivement par les sociétés semi-publiques Nafta, et Pozagas. La société SPP Storage gère quant à elle le réservoir de 0,65 Md m³ situé en République tchèque. La société Nafta a dans les tuyaux deux projets de développement de réservoirs. L'un est prévu à l'Est du pays (capacité de 0,34 Md m³) et l'autre concerne l'élargissement du réservoir actuel à l'Ouest (0,55 Md m³).

Nucléaire

- Le 15 août, Slovenske elektrarne, le principal producteur d'électricité en Slovaquie, a interrompu l'activité du turbogénérateur sur le deuxième bloc de la centrale de Mochovce pour démonter les composants basse et haute pression de la turbine. Cette opération vise à augmenter de 471 MWe à 500 MWe la puissance installée de ce bloc. Slovenske elektrarne procédera au printemps 2021 aux mêmes travaux sur le premier bloc ce qui permettra d'augmenter la puissance installée totale des deux blocs de 942 MWe à 1 000 MWe soit une production supplémentaire de 450 GWh / an. Il y a dix ans, Slovenske



eletrarne avait déjà engagé une telle modernisation sur les blocs de la centrale nucléaire à Jaslovske Bohunice.

ENR

- L'Autorité de régulation prévoit que le soutien financier à la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables et à la production combinée d'électricité et de chaleur s'élèvera en 2020 à 413 M€. L'Autorité souligne que le montant final peut encore évoluer en raison de la crise actuelle et de son impact sur le marché de l'électricité. A titre de comparaison, en 2019, le soutien avait atteint 434 M€ (352 M€ pour les énergies renouvelables et 82 M€ pour la cogénération). Les producteurs en Slovaquie centrale, en Slovaquie occidentale et en Slovaquie orientale ont bénéficié d'un soutien respectivement à hauteur de 193 M€, 124 M€ et 117 M€.
- L'Autorité de régulation a mis à jour la liste des producteurs qui ne remplissent pas les critères leur permettant de prétendre à un soutien public à la production. Sur approximativement 2 500 producteurs d'électricité verte en Slovaquie, 102 entités sont en retard de paiement des taxes et prélèvements sociaux ou de santé, ce qui signifie, selon la législation, la perte automatique du soutien public. Un groupe de députés de la majorité gouvernementale souhaite amender cette règle afin de la rendre plus souple (aucune conséquence liquidative pour les producteurs). Le projet de loi se trouve en première lecture au parlement.

Transports

Routier

- La mise en place du système de péage électronique en Slovaquie - concernant les bus et tous les véhicules utilitaires dont le poids est supérieur à 3,5 t empruntant soit des autoroutes ou des voies express, soit certaines routes nationales - remonte à 2010. Pour mémoire, ce système était jusqu'à présent exploité par la société SkyToll après avoir remporté l'AO pour un montant de 863 M€, soit l'offre la plus chère (233 M€ supérieur à la deuxième offre et de 333 M€ supérieure à l'offre la plus basse). Mais suite à la publication des résultats de l'enquête de la Cour des comptes sur le fonctionnement de ce système de péage électronique (voir la veille novembre 2019), notamment sur la répartition des recettes tirées du péage (dont uniquement 44,9 % des 1,6 Md€ qui revenaient à la Société nationale des autoroutes) et sur le transfert de propriété du système (l'opérateur privé SkyToll demeurant en effet le propriétaire des installations et du système jusqu'à la fin du contrat en 2022), le gouvernement sortant avait pris la décision de ne pas prolonger le contrat avec SkyToll pour les 5 années supplémentaires mais n'avait pas réussi à lancer le nouvel AO pour choisir le nouveau prestataire de service.

Au printemps 2020, une première étude de faisabilité présentée a été critiquée par l'unité « Value for Money » du ministère des Finances (qui évalue l'efficacité des projets publics) ainsi que par la nouvelle direction du ministère des Transports issue des élections en février 2020. Selon les résultats, l'étude privilégie le choix de l'option d'une gestion privée, celle d'une gestion publique coûterait 646 M€ (la Société nationale des autoroutes devant racheter certains éléments techniques, comme les portiques ou les caméras, à l'opérateur actuel SkyToll, et devant embaucher 260 salariés supplémentaires puis les former) contre 631 M€ pour l'option de gestion privée et même 589 M€ en combinant plusieurs modèles. L'unité « Value for Money » avait donc demandé la Société nationale des autoroutes (sous tutelle du ministère des transports) de revoir l'étude même si les experts s'accordent à dire que le montant de l'option d'une gestion publique est quelque peu gonflée artificiellement. En effet, après la fin des grands travaux autoroutiers engagés, la transformation de la Société nationale des autoroutes en société de gestion permettra de libérer une main d'œuvre suffisante sans faire appel à de la sous-traitance historiquement plus chère en Slovaquie.

Le nouveau ministre Andrej Dolezal (issu des élections législatives de fin février 2020) a confirmé le souhait de l'Etat de racheter le péage électronique et de gérer lui-même le système de péage. Le ministre a pour objectif de baisser significativement les coûts de fonctionnement relatifs à la collecte des droits de péage. Le secrétaire d'Etat Kmet a de son côté souligné en parallèle la préparation déjà bien avancée du nouvel AO. Il devrait en fait y avoir trois ou quatre AO, la Société nationale des autoroutes souhaitant découper le système en plusieurs AO afin de faire venir les sociétés spécialisées pour les différentes composantes : le système (AO probablement en automne); le remplacement des boîtiers embarqués, les services aux clients et le contrôle du péage.

Une nouvelle étude de faisabilité a été rédigée, présentée cet été et discutée au mois d'août entre les autorités et les professionnels du secteur (les associations des transporteurs CESMAD et UNAS, le cercle de réflexion INEKO et l'institut privé Institut de recherche de transport).



Selon la nouvelle étude, les coûts devraient osciller autour de 30 M€ / an (hors coûts liés au système de contrôle), et autour de 40 M€ / an (en intégrant les coûts du système de contrôle) sur dix ans selon les experts, soit au total 350 M€ sur cette période (loin des 646 M€ prévus par la première étude de faisabilité et surtout loin du coût actuel estimé approximativement à 1 Md€).

Ainsi, avec des recettes nettes de 230 M€ / an (et sans doute même 260 M€ / an après dix ans de fonctionnement), les recettes tirées du péage électronique ayant atteint par ex au premier trimestre 100,15 M € (dont 67,45 M€ issus des autoroutes et des voies expressives et 32,68 M€ issus des routes nationales), le rendement du péage électronique serait de plus de 80 % contre 45 % aujourd'hui. Au 30 juin 2020, 277.111 véhicules étaient par ex. enregistrés dans le système (en hausse de 1,4 %) dont 74,3 % enregistrés à l'étranger.

Ce bilan positif devrait permettre plus d'investissements dans les infrastructures autoroutières, mettre en place un nouveau système flexible permettant des modifications plus facilement (aujourd'hui, l'Etat paie à SkyToll toute modification du système telle que l'ajout d'un nouveau tronçon d'autoroute, la mise à jour des tarifs etc.), et au final apaiser les opposants au péage électronique. Le nouveau système de péage devrait être construit de telle manière qu'il puisse être éventuellement élargi à toutes les routes nationales, aux routes régionales ainsi que aux routes départementales et communales, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Selon le ministre Dolezal, « Nous voulons avoir la possibilité d'ajuster de façon dynamique les tarifs dans le temps et selon les horaires, ainsi que les tronçons de routes concernées ». Mais l'association des transporteurs routiers CESMAD a d'ores et déjà exprimé son opposition à tout élargissement du système à de nouvelles routes. Etant donné l'impact de la crise actuelle, l'étude de faisabilité propose de reporter pour l'instant le débat afin d'éviter tout conflit avec les transporteurs et ne recommande pour l'instant que l'élargissement du système aux autoroutes qui passent par la capitale, sans toutefois écarter le fait que dans un avenir proche certaines routes biens précises deviennent payantes notamment si elles sont utilisées pour contourner le système de péage. Le trafic se déplace en effet de plus en plus vers les petites routes régionales « gratuites » qui en souffrent.

Le nouveau ministre Dolezal avoue de son côté que la Société nationale des autoroutes ne sera pas capable de mettre en place le nouveau système à échéance du contrat avec SkyToll. Ainsi, le ministre veut négocier avec la société SkyToll la prolongation du contrat d'un an, jusqu'à sept 2023 (scenario optimiste) voire janvier 2024 (scenario réaliste), en diminuant les coûts actuels. Si aucun accord ne pouvait être trouvé, un retour des vignettes autoroutières pour une période limitée serait alors envisagé, admet le ministre.

- Suite à la décision du gouvernement du 6 mars 2019 de résilier le contrat public avec le consortium italo-slovaque Salini Impreglio – Duha en raison des nombreux retards et surcoûts des travaux, trois sociétés devraient répondre à l'AO relatif à l'achèvement des travaux de contournement autoroutier de la ville de Zilina (grâce au tunnel Visnove) dont le coût est évalué à 261 M€, et proposer des solutions techniques permettant à la Société nationale des autoroutes de préciser les termes de l'AO:
 - Metrostav DS Slovensko, Metrostav Cesko
 - Consortium Strabag, Doprastav, Vahostav, TuCon
 - Skanska SK, Skanska CZ et Skanska PL

Mi-août, la Société nationale des autoroutes avait exclu le consortium espagnol – polonais Ferrovial – Budimex de l'AO car il n'avait pas été en mesure de fournir la documentation manquante dans les délais impartis. Pour rappel, la société espagnole Ferrovial détient 65 % de la société slovaque « D4R7 Construction » chargée des travaux du contournement de Bratislava.

Après 2 ans de suspension des travaux dégradant la qualité des ouvrages déjà réalisées, la Société nationale des autoroutes souhaiterait pouvoir choisir au plus vite la société gagnante si possible d'ici la fin de l'année 2020 et signer ainsi le contrat au début de l'année 2021.

Malgré cet agenda ambitieux, le pays ne réussira pas à finaliser les travaux en 2023, date limite d'utilisation des fonds européens sur la période actuelle. En effet, les travaux du contournement ont été morcelés en cinq sections indépendantes, et les quatre autres AO n'ont pas encore été lancés.

- Après un retard des travaux de quelques mois, les automobilistes peuvent désormais depuis le 19 juillet dernier emprunter les 30 km de contournement de Bratislava (dont 25,2 km par voie expresse R7 en direction du sud et 4,5 km par l'autoroute D4). Pour mémoire, ce contournement D4R7 de 59 km est réalisé sous forme de PPP par le concessionnaire Zero Bypass Limited formé des sociétés Cintra (société espagnole), Macquarie (australienne) et PORR AG (autrichienne). Les travaux de construction sont réalisés par le consortium D4R7 Construction formé des sociétés Ferrovial Agroman (espagnole) et Porr Bau.
- Les autorités slovaques préparent la deuxième phase du contournement au nord de Bratislava avec le tunnel sous les Petites Carpates. La Société nationale des autoroutes a présenté l'étude d'impact environnemental et choisi parmi quatre options, la solution comprenant le tunnel le plus long afin de



passer sous la municipalité de Marianka qui contestait le tracé de cette autoroute, arguant d'un risque pour la qualité de vie de ses citoyens. Cette solution, avec ce tunnel de 11,8 km (ce tunnel deviendrait en outre le tunnel le plus long en Slovaquie), devrait coûter 1 073 M€. La Société nationale des autoroutes prévoit le début des travaux en 2023 mais son financement n'est pas encore clairement défini. Cependant, la Société nationale des autoroutes est critiquée par les habitants de Marianka pour ne pas avoir examiné plus rigoureusement la possibilité d'un circuit urbain muni d'un tunnel considérablement plus court (7 km), ce qui aurait pour avantage de réduire considérablement les coûts de construction et de désengorger encore davantage le trafic urbain car proche du centre-ville. Selon les estimations, le trafic routier pourrait monter à 32 000 véhicules / jour sur le circuit urbain en 2035 contre 23 000 véhicules / jour sur le contournement muni du tunnel sous les Carpates.

- Le 8 juillet 2020, la Société nationale des autoroutes a annulé l'AO lancé le 31 décembre 2019 relatif à la voie express dans le sud-est de la Slovaquie en raison de l'absence de permis de construction. Le projet est contesté par l'unité analytique du ministère des Finances, « Value for Money ». D'après l'unité, le projet n'est pas socialement rentable, le percement du tunnel « Soroska » est trop risqué (massif complexe et karstique), sans autorisation de construction et plus coûteux sans même pouvoir être financé sur fonds européens. Le ministère souhaite se donner du temps pour mieux le préparer. Les travaux sur ce tronçon de 14 km (tunnel de 4,2 km) de la voie express R2 pourraient commencer en 2023.
- Le secrétaire d'Etat au ministère des Transports, M. Jaroslav Kmet, s'est exprimé sur le dernier tronçon de l'autoroute D1 entre Bratislava et Kosice, deuxième ville du pays située à l'Est. Il s'agit du tronçon situé au nord entre les municipalités Turany et Hubova. Cette partie de l'autoroute est de 13,5 km et comprend deux tunnels. Pour mémoire, quatre secteurs d'autoroute manquent encore pour relier Bratislava à Kosice mais ces derniers, aujourd'hui en construction, après plusieurs retards, pourraient être achevés vers 2023. Par ailleurs, le tronçon d'autoroute entre Turany et Hubova devrait quant à lui être achevé en 2029, selon M. Kmet, avec un lancement des travaux prévu dès 2022 même si l'AO n'a pas encore été lancé. Le ministère réfléchit à un schéma de financement de type PPP et envisage le percement vers 2025 du deuxième côté du tunnel Branisko dans le nord-Est. En effet, ce tunnel mis en utilisation en 2003 n'a qu'une seule voie percée et est donc emprunté à double sens ce qui est dangereux et dégrade progressivement la route.
- Après la mise en place en novembre 2014 du transport ferroviaire gratuit pour les retraités et les étudiants, le gouvernement a présenté mi-juillet un large paquet de mesures sociales (500 M€) qui prévoit, entre autres, la mise en place du transport gratuit pour les étudiants et les retraités également pour le bus. Selon l'enquête menée par l'agence Nielsen, 63 % des Slovaques saluent cette nouvelle mesure. En revanche, les régions et municipalités quant à elles contestent cette mesure qui sera très probablement financée par ces dernières et se plaignent d'avoir été écartées des réflexions sur le sujet. A titre d'exemple, la mairie de Bratislava prévoit un manque à gagner de 25% des recettes.

Ferroviaire

- Après l'annulation de l'AO sur la ligne très fréquentée Bratislava – Komarno (100 km) lancé à l'automne 2019 en raison des délais de réponse et de préparation jugés trop courts par les opérateurs pour exploiter la ligne, le ministère des Transports a lancé le 20 juillet 2020 un nouvel AO. L'opérateur ferroviaire qui remportera l'AO devra commencer son activité de transport de passagers le 1^{er} janvier 2023. Le contrat sera signé pour une durée de 10 ans. Les sociétés intéressées ont 51 jours pour déposer leurs demandes de participation et 91 jours pour remettre une offre.

A l'heure actuelle, cette ligne - historiquement la première attribuée dans l'intérêt public à un opérateur privé - est exploitée par la société tchèque RegioJet pour une durée de 10 ans, le contrat arrivant à échéance en décembre 2020. En dix ans, le nombre de passagers est passé de 800 000 à 4 M passagers / an.

Le ministère fera face à un énorme problème en 2021 et 2022, celui d'assurer le transport de passagers entre la fin du contrat avec RegioJet et l'entrée en vigueur du futur contrat. Les relations entre RegioJet et le ministère des Transports sont très tendues depuis plusieurs années. En effet, RegioJet propose de prolonger son activité sur la ligne mais sur la base d'un nouveau contrat de 10 ans. D'après le dirigeant de RegioJet, M. Jancura, l'entreprise n'est en effet pas en mesure de se procurer de nouveaux trains seulement pour une période de deux ans et propose donc de garder ses vieux trains sans climatisation loués pour la période du contrat en cours. Il met également en balance le fait de devoir rompre les contrats de travail avec les employés et espère donc une position claire à partir de septembre de la part des autorités publiques, qui, selon lui sont sous l'influence de quelques oligarques slovaques du secteur. Mais le ministre Dolezal refuse une telle pression de la part de RegioJet et se prépare à interroger d'autres opérateurs tels que la société publique de transport de passagers ZSSK mais aussi Ceske



Drahy (CZ) et ÖBB (AUT). Le ministère cherche l'opérateur capable de pouvoir fournir 15 trains disponibles à partir de mi-décembre. La société publique ZSSK dispose bien de plusieurs dizaines de trains modernes mais ne peut les déployer sur d'autres lignes slovaques car les trains ont été achetés sur fonds européens pour des lignes dédiées. Le ministère a donc préparé l'étude de faisabilité concernant la modernisation nécessaire de cette ligne dotée d'un simple monorail non électrifié limité à 80 km/h max. Selon les données préalables, la construction et l'électrification d'un deuxième rail devraient coûter 740 M€ au lieu de 460 M€ comme prévu initialement.

- L'appel d'offres du ministère des Transports concernant la ligne ferroviaire Zilina – Rajec (d'une longueur de 21 km au nord du pays), annulé en 2019 en raison du dépôt d'une seule offre de la société publique ZSSK, a finalement été relancé au mois de juin 2020. Il prévoit l'exploitation de la ligne à partir de janvier 2022 sur le principe d'un monorail (20 trains par jour). La vitesse maximale sur cette ligne est de 60 km/h. Le coût devrait s'élever à 7,87 € / train / km.
- Mi-août, l'Office des marchés publics a finalement tranché en faveur du consortium italo-slovaque ICM S.p.A / Vahostav SK (deuxième offre à hauteur de 275 M€) pour l'AO relatif à la modernisation de la ligne ferroviaire entre Bratislava et la frontière avec la République tchèque (57 km). La modernisation de la voie devrait permettre d'augmenter la vitesse de 100 km/h à 200 km/h. Pour mémoire, l'AO avait été lancé en février 2017 et le projet devait être finalisé cette année mais les nombreuses objections déposées ont retardé tout le processus. Le coût estimé à l'époque par les autorités publiques était de 305 M€. L'offre la plus basse avait été proposée par un consortium kazakh mené par la société Integra et sa filiale italienne (217 M€). Mais cette offre avait été exclue de l'AO.

Aérien

- A la demande du ministère des Transports, la Cellule de crise gouvernementale a approuvé le 25 août dernier la levée à compter du 7 septembre des restrictions en matière de vols en Slovaquie, dans le respect des mesures épidémiologiques définies par l'Autorité de la santé publique. Ainsi, l'interdiction de certains vols vers la Slovaquie sera levée. Cette interdiction s'appliquait aux pays à risque du point de vue épidémiologique. Mais, d'après la secrétaire d'Etat, Mme Katarina Brunckova, l'interdiction de ces vols a eu des effets très néfastes pour l'économie nationale mais n'a pas constitué une garantie contre le risque de propagation du virus car les voyageurs provenant d'un pays à risque pouvaient entrer sur le territoire slovaque simplement en passant par un pays intermédiaire moins risqué sans que les autorités slovaques n'aient une quelconque information sur ces voyageurs. Aussi, le projet du ministère des Transports prévoit l'obligation pour les voyageurs de remplir un formulaire en ligne au moins 24 h avant leur arrivée en Slovaquie. Ce formulaire servira aux autorités slovaques pour retrouver les personnes en cas de propagation confirmée de la maladie.
- Au premier semestre 2020, l'aéroport de Bratislava a enregistré 293 000 passagers, en chute de 69 % par rapport à la même période en 2019. Pour le seul mois de juin 2020, le nombre de passagers s'est établi à 2 176, contre 236 051 en juin 2019. En effet, à partir de 13 mars, tous les vols civils ont été interdits, puis rétablis à compter du 15 juin. Au total, ce sont seulement 15 vols réguliers depuis Bratislava qui ont été opérés cet été (dont 12 par Ryanair), bien loin des 49 vols l'année dernière (dont 26 par Ryanair).
- Après une pause de quatre mois, Ryanair a été la deuxième compagnie aérienne à reprendre, le 4 juillet, ses vols à destination de Burgas (Bulgarie), de Pafos (Chypre), après Wizz Air le 15 juin (vers Sofia), destinations estivales, puis le 20 juillet, de Londres (aéroport Luton et Stansted), à raison de 5 vols hebdomadaires, et enfin en août d'autres villes du Royaume-Uni à raison de 2 vols hebdomadaires (Birmingham, Manchester, Edinburgh).
Egalement début août, la compagnie Ryanair a ouvert une nouvelle ligne entre Kosice à l'Est du pays et la capitale tchèque Prague, à raison de 2 vols hebdomadaires, les lundis et vendredis, parallèlement aux vols déjà existants de la compagnie tchèque CSA (8 vols par semaine contre 12-13 vols avant la crise du Covid 19).
- La reconstruction/modernisation de l'aéroport militaire Sliac en Slovaquie centrale coûtera 69,3 M€ (reconstruction de la base aérienne et des pistes pour 67,9 M€ ; reconstruction de trois halls pour 1,4 M€). La reconstruction planifiée pour la période 2021-2023 sera financée par le ministère de la Défense. Les appels d'offres pour la reconstruction de la base aérienne et des pistes seront réalisés par l'intermédiaire de l'agence de l'OTAN Support and Procurement Agency. La partie relative à la reconstruction de trois halls se fera au travers de l'Office pour les investissements et les acquisitions au sein du ministère de la Défense. Ces travaux sont liés à l'achat de nouveaux avions de chasse F16 car l'état actuel de l'aéroport ne correspond plus aux exigences techniques pour ces nouveaux appareils. Le ministre de la Défense M. Jaroslav Nad a par ailleurs confirmé que l'aéroport reprendra également les vols civils après la reconstruction de la partie militaire de l'aéroport.



LETTONIE

Faits saillants

- Alors que l'opérateur de transport et de stockage letton Conexus, s'affranchit entièrement de ses anciens partenaires russes, celui-ci noue un nouveau partenariat régional qui permet notamment d'acheter du GNL en provenance de Klaipeda en Lituanie.
- Un fonds d'investissements luxembourgeois TIIC 2 S.C.A associé à des entreprises lettones donne de nouvelles perspectives au financement de projets par PPP, formule en panne en Lettonie depuis plusieurs années.
- Malgré la crise chez airBaltic, ni la livraison des 28 aéronefs A220-300 ni l'option pour 30 appareils supplémentaires ne paraissent compromises à ce stade pour Airbus.
- Confirmation d'un plan de relance du BTP par la construction de routes annoncé en mai dernier.
- Transition énergétique : 84 nouvelles bornes de recharge électrique pour véhicules personnels vont être installés d'ici 2021, baisse de la production électrique carbonée, hausse du renouvelable.

Régional

- Afin de favoriser une exploitation plus efficace du réseau de transport de gaz dans les États baltes et en Finlande, un accord de coopération a été conclu entre l'opérateur letton de transport et de stockage de gaz naturel (Conexus), les opérateurs des réseaux gaziers estonien (Elering), lituanien (Amber Grid) et finlandais (Gasgrid Finland), ainsi que le gestionnaire lituanien du terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) Klaipedos Nafta. L'accord de coopération prévoit une coordination plus efficace des opérations du réseau de transport de gaz sur le territoire des États baltes et de la Finlande dans des domaines tels que l'équilibrage du réseau, le débit de gaz, la sécurité du réseau, les réparations, etc. Une des premières étapes de cette coopération sera la mise en place d'un groupe de travail, composé des représentants délégués par chacun des cinq opérateurs. Le groupe de travail sera chargé de définir les besoins et les problèmes existants, d'élaborer un plan d'action et de déléguer des tâches à chaque opérateur pour améliorer le fonctionnement du système de transport de gaz sur le territoire donné.

Environnement

- La compagnie lettone Elektrum, filiale de la compagnie d'énergie Latvenergo, a prévu de déployer d'ici 2021 l'infrastructure de 84 nouvelles bornes de recharge pour les véhicules électriques. Il est à noter qu'actuellement seulement 840 voitures électriques ont été immatriculées en Lettonie, leur nombre continue de croître rapidement. Selon les estimations de Latvenergo, en 2030 le nombre de voitures électriques pourrait atteindre 30 000 unités.

Energie

- L'opérateur public de transport de l'énergie électrique « Augstsprieguma Tīkls » a acquis la totalité des 34% d'actions de l'opérateur letton de transport et de stockage de gaz naturel AS « Conexus Baltic Grid » (« Conexus ») qui avait appartenu à la compagnie publique russe Gazprom. L'Etat letton devient ainsi l'actionnaire majoritaire de Conexus à hauteur de 68,46%. Depuis décembre 2019, le deuxième actionnaire de « Conexus » est MM Infrastructure Investment Europe, filiale de la compagnie japonaise Marubeni.
- L'opérateur letton de transmission et de stockage de gaz naturel AS « Conexus Baltic Grid » (« Conexus ») poursuit la réalisation de deux projets d'envergure européenne d'un montant total de 93,5 M€. Le projet de modernisation des installations du réservoir de stockage de gaz naturel d'Incukalna permettra d'améliorer l'infrastructure technique et la sécurité des équipements, tandis que la modernisation de l'interconnexion gazière entre la Lettonie et la Lituanie permettra de doubler le débit de la connexion afin de répondre à la demande des marchés gaziers régionaux. Les deux projets devraient être réalisés avant l'année 2025.
- Au cours du 1er semestre 2020, la production de l'énergie électrique a atteint 3,219 GWh, en hausse de 4,1% par rapport à la même période en 2019. Les grandes centrales hydroélectriques sur le fleuve Daugava ont produit 1,795 GWh d'électricité (55,8% du total), en progression de 58,3% par rapport à l'année précédente. En revanche, les centrales à cycle combiné ont produit 164GWh d'électricité (-26,7% par rapport à janvier-juin 2019), les centrales à biomasse, 201 GWh (-5,9%), et les centrales à biogaz, 155 GWh (-8,4%). La production d'énergie électrique par les éoliennes a représenté 96,6G Wh, en progression de plus de 22% par rapport au 1er semestre 2019.



Infrastructures

- Le gestionnaire letton des routes « Latvijas Valsts Celi »(LVC) va signer un contrat de partenariat public-privé (PPP) avec le groupement d'entreprises « Kekava ABT » qui se compose d'un fonds d'investissements luxembourgeois TIIC 2 S.C.A et des entreprises lettones AS A.C.B. et SIA Binders. Le contrat porte sur la conception, la construction, le financement et l'entretien d'une voie rapide sur le tronçon de 17 km entre Riga et Kekava (Kekava bypass) de l'autoroute E67/A7 Riga – Bauska – frontière avec la Lituanie. L'offre de « Kekava ABT » a été jugée économiquement plus avantageuse que celle de l'entreprise espagnole « Cointer Concesiones ». Le contrat de PPP sera signé pour une durée de 20 ans et pour un montant qui ne devrait pas dépasser 270 M€ hors TVA.
- La compagnie ferroviaire « Latvijas Dzelzceļš » prévoit de moderniser 48 gares ferroviaires d'ici l'année 2023. Le coût du projet s'élève à 57 M€.
- Le ministère de l'Environnement et du développement régional et le ministère des Transports ont proposé un programme de 300 M€ pour la rénovation et la reconstruction de 900 km de routes régionales et locales, afin d'améliorer l'accès aux centres régionaux. Le programme d'investissement a été élaboré en coopération avec les administrations locales et la société de gestion des routes de l'État de Latvijas Valsts Celi. Au cours des travaux, un accord a été conclu sur plusieurs sections de route qui pourraient être rénovées dès 2020, et les deux ministères chercheront à obtenir un financement budgétaire pour ces projets de rénovation.
- Au 2ème trimestre 2020, le volume de construction avait diminué de 0,6% par rapport à la même période en 2019, et a atteint 552,97 M€. Le volume de construction de bâtiments a diminué de 5 %, des infrastructures de 7,7 %, tandis que celui des travaux de construction spécialisés progressait de 12,3 %. En matière d'infrastructures, le volume de construction a fortement baissé dans le secteur de construction de bâtiments hydrauliques (-46,6%) et des infrastructures ferroviaires et routières (-15,6%). En revanche, le volume de construction des infrastructures urbaines a augmenté de 27%.
- Le volume des marchandises traitées par les ports lettons pendant les sept premiers mois de l'année 2020 a atteint 26,06 M t, en baisse de 30% par rapport à la même période en 2019. Les cargaisons en vrac, qui constituent 45,5% des volumes transbordés, ont diminué de presque 44%. Le volume de charbon a chuté de 78,4%, celui des produits chimiques de 15,4%. En revanche, le volume des copeaux de bois transbordés a progressé de 11,8%. Les produits pétroliers représentent presque 95% du volume total des cargaisons liquides, en diminution de 12,7% par rapport à janvier-juillet 2019. Le fret général a connu également une baisse de 10,8%, dont le transport de produits de la filière bois de -17%, le roll on/roll off de -11%, tandis que le transport de containers, de -6,7%.

Transport

- La décision de la Commission européenne (CE), qui autorise l'État letton à investir 250 M€ dans le capital de la compagnie aérienne airBaltic, prévoit que la Lettonie doit récupérer l'investissement dans un délai de cinq à sept ans, a déclaré le ministre des transports Tālis Linkaits dans une interview à LETA le 23 juillet. « Nous avons convenu que la direction de la compagnie aérienne présentera une vision détaillée au cours des six prochains mois sur la manière dont le travail peut être poursuivi pour réduire la contribution de l'État à airBaltic », a déclaré le ministre.
- La compagnie aérienne airBaltic et Airbus ont signé un accord sur un calendrier révisé de livraison des 28 appareils Airbus A220-300 jusqu'au début de l'année 2024. A ce jour, la compagnie dispose de 22 appareils A220-300 et trois appareils supplémentaires doivent être livrés d'ici la fin de l'année. La commande initiale de la compagnie lettone à Airbus comprenait une option pour 30 appareils supplémentaires qui n'a pas été levée. On rappellera que ces aéronefs sont construits au Canada.
- Les recettes de la compagnie aérienne airBaltic ont atteint 82,5 M€ au 1er semestre 2020, en baisse de 62% par rapport à la même période en 2019. Le nombre des passagers transportés et des vols effectués par airBaltic a diminué de 64% et de 58% respectivement.
- Selon l'information présentée par l'Association de transporteurs routiers lettone, au 1er semestre 2020, on a noté une baisse de l'activité de transport routier de marchandises de 30 à 40% par rapport à 2019. Les principales raisons de cette baisse sont des restrictions mises en place dans de différents pays, problèmes avec la main d'œuvre des pays tiers (Russie, Biélorussie, Ouzbékistan) qui représente jusqu'à 40% de l'effectif des sociétés de transport. Une partie de ces entreprises est sur le point de cesser les activités, voire de déposer le bilan.
- Avec 13,336 M de t traitées, le volume de marchandises transportées par le rail au cours des sept premiers mois de 2020, a chuté de 46,7% par rapport à la même période en 2019. Le fret international



représente plus de 94% du volume transporté par les chemins de fer lettons (12,6 M t), dont presque 83% sont des marchandises passant en transit (-53% par rapport à janvier-juillet 2019).

ESTONIE

Environnement

- Le ministre des Affaires économiques, Taavi Aas, a présenté un plan de long terme qui prévoit la rénovation de la plupart des bâtiments anciens encore utilisés sur une période de 30 ans. Le coût total du programme est estimé à un peu moins de 22 Md€. Selon les calculs, le programme permettrait de réaliser des économies d'énergies de 60% à 90% sur les émissions de CO₂ causées par les bâtiments.
- A la suite des négociations sur le paquet de relance européen et le futur budget de l'UE pour la période 2021-2027, et selon les estimations, l'Estonie devrait recevoir 340 M€ du Fonds de transition juste, avec une clé de répartition de 141 M€ issus du nouveau CFP et 199 M€ issus du plan de relance. En revanche, à l'issue de cette première phase de négociations, le Premier ministre, Jüri Ratas, et le ministre des Finances, Martin Helme, ont maintenu leur opposition quant à l'introduction d'une taxe plastique au niveau européen.
- L'Estonie et la Finlande ont signé un mémorandum afin de renforcer leur coopération dans le cadre de leur lutte contre la pollution marine.

Infrastructures

- Le ministre de l'Administration publique, Jaak Aab, a proposé au gouvernement de ne pas lancer la procédure pour la conception d'un plan national visant la construction potentielle d'un tunnel sous-marin entre Tallinn et Helsinki par l'entreprise FinEst Bay Area. Selon le ministre, le projet ne serait pas possible à mettre en œuvre pour différentes raisons : financières (manques de moyens et sources de financement), pertinence du projet (les volumes de frets et passagers seraient trop faibles). En revanche, le Premier ministre, Jüri Ratas, a déclaré qu'il continuait à soutenir l'idée d'un tunnel tant que les deux parties, finlandaise et estonienne, porteraient le projet, mais non celui de cette entreprise. En réponse, Joel Jesse, directeur de l'Association des municipalités du comté d'Harju, a rappelé pourtant que la nécessité d'un tunnel sous-marin entre Tallinn et Helsinki a été clairement prouvée et le lancement d'un plan spatial national serait la prochaine étape logique. Il estime également que le promoteur devrait participer au financement de la procédure de planification.
- A l'issue des négociations sur le plan de relance européen et du futur CFP pour la période 2021 – 2027, l'enveloppe du projet Rail Baltica devrait être renforcée de 1,56 Md€.
- Les travaux géotechniques de la section Tootsi – Ikla du projet Rail Baltica ont débuté.
- La municipalité de Rae, dans la banlieue de Tallinn a annoncé un marché public pour un projet de ligne de tramway entre Ulemiste et Jurie. L'objectif de l'appel d'offres est de trouver le meilleur emplacement possible pour la ligne de tramway afin d'augmenter de manière significative l'utilisation des transports publics et réduire ainsi les trajets quotidiens.
- La société publique Tallinna Lennujaam, qui assure la gestion de l'aéroport de Tallinn, a annoncé l'ouverture d'un appel d'offre pour la rénovation et l'extension du terminal de l'aéroport de Pärnu, pour un montant de 2 M€. De même, la société a annoncé un autre appel d'offre pour l'exécution des travaux visant à étendre l'espace réservé aux bagages et le système de traitement des bagages de l'aéroport de Tallinn, pour un montant de 1,5 M€.

Energie

- Les revenus des ventes de l'entreprise publique d'électricité Eesti Energia ont diminué de 18% (168 M€) au second trimestre 2020 par rapport à l'année passée, et les profits de 26% (7 M€). L'entreprise continue à subir la concurrence de l'électricité en provenance des pays nordiques, produite à bas coûts.
- Enefit Green, la filiale d'énergie renouvelable d'Eesti Energia, envisage de construire un parc éolien dans le comté de Lääne, dans l'ouest de l'Estonie, avec des éoliennes de 290 m de haut, soit bien plus que les 150 m en moyenne dans les autres parcs éoliens du pays. La municipalité de Laane-Nigula serait privilégiée, mais le conseil municipal doit rendre sa décision.
- Enefit Green a signé un contrat de trois ans avec l'opérateur de télécommunications Orange Polska pour la fourniture d'électricité, à hauteur de 510 MW/an, pour couvrir la totalité des besoins de l'opérateur.
- La production d'électricité d'Enefit Green issue de ressources renouvelables a augmenté de 30% sur un an en juillet 2020, pour un montant de 84 GWh.
- Le gouvernement estonien a donné le feu vert à la restructuration du producteur d'électricité public Eesti Energia, en transférant le projet de parc éolien de Tootsi à Enefit Green. Cette opération vise en partie à



consolider la valeur d'Enefit avant l'introduction en bourse prévue à l'automne, après avoir été retardée par la pandémie. Eesti Energia avait acheté aux enchères, en février, le terrain de 160 hectares à Tootsi déjà destiné au parc éolien, dans le comté de Pärnu, et a versé à la commission forestière (appartenant à l'État) 51,5 M€ pour ce projet. Le prix d'ouverture était de 12 M€.

- Au cours du premier semestre 2020, 4318 demandes d'adhésion au réseau de distribution d'électricité Elektrilevi ont été déposées par les producteurs d'électricité, soit autant qu'en 2019. Les nouvelles demandes d'adhésion proviennent principalement de producteurs d'énergie solaire. Elektrilevi estime qu'il y aura environ 6 100 producteurs d'électricité avec une capacité totale de 530 MW en Estonie d'ici la fin de cette année, soit plus du double du nombre et de la capacité totale enregistrés à la fin de l'année dernière. Une capacité de production de 530 MW équivaut à deux tiers de la consommation du réseau Elektrilevi pendant les mois d'été.
- Viru Keemia Grupp (VKG) et Eesti Energia, tous deux groupes énergétiques, ont décidé, après une étude préliminaire de faisabilité, d'interrompre le processus de préparation d'un projet de création d'une pré-raffinerie d'huile de schiste dans le pays. Pour rappel, les deux entités avaient signé l'année dernière un projet de coopération sur ce projet, pour une usine d'une capacité de 1,6 Mt, représentant un investissement de 650 M€. En effet, à la suite de la mise en œuvre de la directive sur le soufre dans les combustibles marins, l'huile de schiste produite en Estonie a gagné en valeur sur le marché international. Par conséquent, la valeur ajoutée obtenue par le raffinage est devenue relativement plus faible et le retour sur investissement moins intéressant. En mars 2020, le gouvernement avait confirmé son soutien au projet via le renforcement du capital social d'Eesti Energia.
- Par ailleurs, VKG a enregistré un bénéfice net de 35,7 M€ pour l'année 2019, soit une augmentation de 32,8%. Le chiffre d'affaires de la société a augmenté de 22,9% sur un an. VKG a traité cinq millions de tonnes de schistes bitumineux au cours de l'année, produisant 659 000 tonnes de pétrole et de produits phénoliques.
- L'autorité estonienne de la concurrence a autorisé Fortum Heat, filiale du groupe public énergétique public finlandais Fortum, à acquérir toutes les actions de l'entreprise de chauffage urbain Fortum Tartu. À ce jour, 40 % des actions de Fortum Tartu appartenaient à la société Giga gérée par Janek et Franek Veeber, et 60 % à Fortum Heat Estonia. Fortum avait précédemment annoncé en février de cette année qu'elle envisageait de vendre toutes ses activités de chauffage dans les pays baltes.
- La branche estonienne de Swedbank a annoncé une offre de prêts non garantis afin de faciliter l'achat de panneaux solaires, pour des montants allant de 3000 à 20 000 € et une durée maximale de 10 ans.
- Le ministère de l'Environnement a préparé un MoU intitulé « Possibilités pour le déploiement de l'énergie nucléaire en Estonie » sur le déploiement potentiel d'une centrale nucléaire en Estonie qui doit être discuté cet été par le gouvernement. Celui-ci prévoit notamment : si option nucléaire il y a, elle ne pourrait être déployée qu'en 2035, l'établissement d'un groupe de travail interministériel, l'organisation éventuelle d'un référendum, la préférence pour un financement par des investisseurs privés, la nécessité du dialogue avec les pays voisins.
- Le conseil municipal de Tori a approuvé le projet d'un parc éolien supervisé par Enefit Green, qui prévoit d'installer trois éoliennes sur les villages de Polendmaa et Kildemaa.
- La société Sustainable Investments a annoncé le développement d'un parc solaire à Maramaa, dans le comté de Tartu, sur une superficie de 32 500 m², d'une capacité de 5MW.
- Le gestionnaire de réseau de transport Elering a versé 8 M€ de soutien pour les énergies renouvelables et pour la cogénération à haut rendement en juillet 2020.
- Elering entend également améliorer la sécurité d'approvisionnement des îles grâce à un nouveau câble sous-marin de 110 kV que l'opérateur a installé entre le continent et l'île de Muhu. L'approvisionnement des îles représente un investissement de 30 M€.
- En raison de la forte production d'électricité issue de l'éolien et de l'hydraulique, le prix moyen de celle-ci a baissé de 21,6% en un mois en juillet 2020, soit 32,45 €/MWh, pour une baisse de 25,3% sur un an.

Transport

- La société de gestion du port de Tallinn a annoncé la réouverture du terminal D du vieux port après deux ans de travaux, représentant un coût de 18,5 M€.
- Le projet de développement des infrastructures pour la liaison maritime Tallinn-Helsinki « Twin Port 4 » devrait recevoir un soutien de 10 M EUR de l'Union européenne dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Le volume total des investissements prévus s'élève à 33 M€. Le projet doit être mis en œuvre entre 2020 et 2023.



- Estonian Railways a enregistré une baisse de 20,8% au cours du premier semestre 2020 par rapport à l'année précédente du transport de cargaisons, à hauteur de 5,46 Mt. Cette baisse s'explique avant tout par la crise sanitaire, mais également une diminution du transport local de schiste bitumineux.
- Au cours du premier semestre 2020, le transporteur de passagers Elron a enregistré un nombre de 2,77 M de personnes sur ses lignes, avec une hausse de 10% sur un an en janvier 2020, mais une baisse d'un dixième au pic de la crise sanitaire.
- Les ventes au détail de diesel en Estonie ont augmenté de 8,4% par rapport à l'année précédente. En cause, la baisse du prix du diesel, qui a réduit la différence de prix entre l'Estonie et ses voisins, plus basse. Par conséquent, les transporteurs routiers reviennent faire le plein dans le pays.
- L'Estonie fait partie du groupe des neuf Etats membres de l'UE qui ont lancé un appel au Parlement européen afin de s'opposer à l'adoption du paquet mobilité, estimant que celui-ci enfreint les principes du marché unique et paralyserait la compétitivité des entreprises de transport. Le désaccord de l'Estonie se fait particulièrement sentir sur l'obligation imposée aux conducteurs de retourner au bout de quatre semaines dans son pays de résidence, pour laquelle le pays s'estime particulièrement lésé.
- L'aéroport de Tallinn a enregistré une baisse de 92% du nombre de passagers en juin 2020 par rapport à l'année précédente. Néanmoins, 14 580 passagers supplémentaires ont été décomptés entre mai et juin 2020.
- La licorne estonienne Bolt a lancé un service de vélos électriques partagés à Paris.
- Operail, opérateur public de fret ferroviaire prévoit de tripler la quantité de céréales transportées par rail cette année. L'opérateur a renforcé ses capacités de transport via l'achat de 75 nouveaux conteneurs, avec l'ambition de réduire le trafic routier de 6000 chargements de céréales. Le service de fret multimodal a connu une croissance notable dans le pays permettant d'envisager une réduction du trafic de marchandises sur les routes de 16 000 camions en 2020, toutes marchandises confondues.
- Edelaraudtee, l'opérateur chargé des infrastructures ferroviaires, en collaboration avec Elron, société de transport de passagers, est sur le point d'organiser un test sur des sections spécifiques de la voie ferrée Tallinn-Viljandi où la limite de vitesse des trains devrait être portée à 140 km/h dans un avenir proche. L'idée étant ainsi de déterminer les conséquences de cette accélération sur les horaires de trains.
- Les ports estoniens ont traité 2,95 Mt de cargaisons en juillet 2020, soit 3,2 % de moins que l'année précédente à la même période. Le chargement du fret a augmenté de 2,2 % par rapport à l'année précédente pour atteindre 1,94 Mt et le déchargement a diminué de 12,1 % pour atteindre 1,01 Mt. De janvier à juillet, les ports estoniens ont traité un total d'environ 21,6 Mt de marchandises, soit 42,6 % de moins qu'à la même période l'année précédente. Le chargement des marchandises s'est élevé à quelque 13,9 Mt et le déchargement à 7,8 Mt, soit une baisse de 45,4 % et 36,7 % respectivement par rapport à l'année précédente. Les ports estoniens ont traité 37,6 Mt de marchandises en 2019, soit 4,7 % de plus que l'année précédente. En 2019, le chargement du fret représentait environ deux tiers ou 25,3 Mt du volume total de fret des ports. Le déchargement des cargaisons s'est élevé à 12,2 Mt.

© 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.