

Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Mars 2019

POLOGNE.....	1
HONGRIE.....	18
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	20
SLOVAQUIE.....	23
SLOVENIE.....	26
LETTONIE.....	27
LITUANIE.....	28
ESTONIE.....	29

POLOGNE

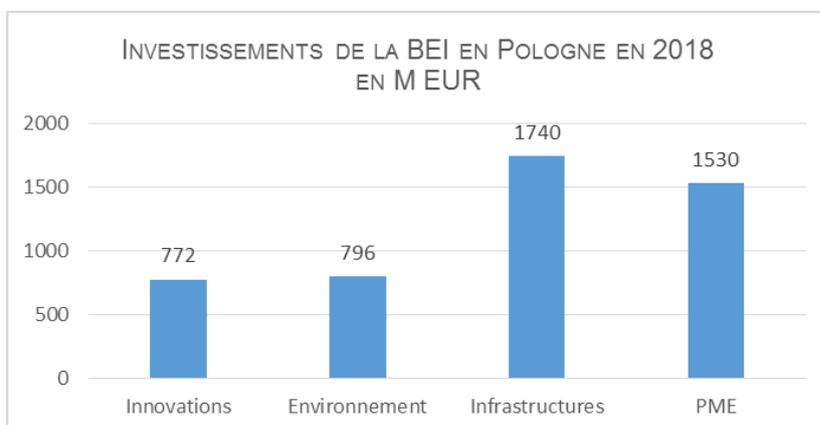
Pour information : 1 € = environ 4,3 PLN

Nominations

- M. Marek Chodkiewicz, Vice-ministre des Infrastructures en charge du transport routier, vient de prendre sa retraite. Selon des informations officieuses son départ du Ministère est lié à l'abandon par le parti au pouvoir PiS du projet de loi sur le système de contrôle des véhicules devant améliorer la sécurité routière.

Financements

- En 2018, les investissements de la BEI en Pologne se sont élevés à plus de 4,8 Md EUR (dont 3,74 Md EUR de prêts) et ont servi à cofinancer des projets portant sur les infrastructures de transport (routes et chemins de fer), le transport écologique, la revitalisation des villes, l'éducation, les services de santé, ainsi que certains investissements réalisés par des sociétés. En 2019, la BEI prévoit de continuer son soutien financier aux projets dans le secteur de l'infrastructure énergétique et de l'énergie verte et envisage de se concentrer sur les innovations, l'éducation, la R&D et le développement des PME. Le graphique ci-dessous présente les investissements de la BEI en Pologne en 2018.



Source : BEI

- La Commission européenne a annoncé le lancement d'un programme d'investissements d'une valeur de plus de 10 Md EUR pour le développement des technologies innovantes à basse émissivité. Ce programme s'inscrit dans le cadre de la stratégie européenne à l'horizon 2050 visant à atteindre la neutralité climatique tout en gardant la compétitivité sur le marché européen. Le programme sera financé du Fonds d'Innovation créé à cet effet et alimenté des revenus de la vente de 450 M droits d'émission de CO₂. Les invitations à déposer les demandes de cofinancement dans ce cadre sont attendues l'année prochaine.
- Les négociations portant sur le futur budget de l'UE, menées depuis presque neuf mois, n'ont toujours pas permis le rapprochement des positions de différents groupes d'Etats-membres. Les pays du nord, Pays-Bas en tête, optent pour une réduction des fonds dans le cadre de la politique de cohésion, tandis que ceux qui reçoivent de Bruxelles plus qu'ils n'y mettent souhaitent une augmentation des montants destinés à cette politique. Certains pays (Allemagne, Grèce, Belgique) proposent de faire dépendre l'octroi des fonds européens de la préservation de l'état du droit dans les pays-membres. Selon le Ministre polonais des Investissement et du Développement, M. Kwieciński, la Pologne ne pourrait pas compter sur les fonds tels qu'elle s'est vue octroyer dans la perspective financière actuelle. Il a rajouté que la proposition de la Commission en la matière était injuste, car elle favorisait les pays du sud européen au détriment de ceux d'Europe Centrale. Selon le ministre l'information positive pour la Pologne est l'acceptation par l'UE du cofinancement de l'infrastructure d'accès au futur Aéroport Central et de la construction de la Via Carpatia (voies express devant relier les pays baltes, via la Pologne, à la Bulgarie, la Roumanie et la Grèce).
- Les représentants des Etats-membres, du Parlement européen et de la Commission européenne se sont mis d'accord quant aux modalités de cofinancement des projets infrastructurels dans le cadre de l'instrument « Connecting Europe Facility » (CEF) dans la période 2021-2027. Il en résulte que le cofinancement des projets favorables à l'environnement sera prioritaire. Le programme CEF devrait ainsi soutenir le passage vers la neutralité climatique conformément à la proposition « Une planète propre pour tous ». Seraient ainsi privilégiés les investissements ferroviaires et l'augmentation du réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques. Bruxelles a proposé pour le CEF 42,3 Md EUR, soit une augmentation de 50% par rapport au budget de la perspective financière actuelle.

Climat/Environnement

Qualité de l'air

- Le Ministère de l'Environnement a informé que 38 500 demandes de cofinancement pour un montant de 848 M PLN (197 M EUR) ont déjà été déposées dans le cadre du programme « Air pur ». Le programme qui a démarré en septembre 2018 prévoit d'ici 2028 le cofinancement de la modernisation thermique de quatre millions de maisons individuelles ainsi que le cofinancement du remplacement des chaudières très polluantes par des unités plus modernes. Son budget s'élève à 103 Md PLN (24 Md EUR), dont 63,3 Md PLN pour les subventions et 39,7 Md PLN pour les prêts remboursables. Selon l'association 'Alerte au smog' le nombre de demandes soumises est très faible à cause de la défaillance du système de gestion du Programme. Actuellement, seulement seize bureaux régionaux (*WFOŚiGW*) du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau accueillent et valident les demandes du cofinancement. Piotr Woźny, plénipotentiaire du gouvernement pour le programme « Air pur » a exprimé un avis favorable à la mise en place des agences du *WFOŚiGW* dans les *powiats* (districts) afin d'accélérer le processus d'attribution de subvention et de prêt. Il a également annoncé la mise en place d'un programme pilote concernant la création de l'inventaire des sources de la basse émission (soit les chaudières à charbon utilisées par les ménages polonais) pour lutter contre la pollution de l'air d'une façon plus efficace.
En ce qui concerne le budget du programme « Air pur », il sera aussi cofinancé de l'enveloppe européenne 2021-2027. Néanmoins, la Commission Européenne a signalé qu'elle ne pourrait pas financer le remplacement des vieilles chaudières à charbon par de nouvelles modernisées.

Déchets

- Le Ministère de l'Environnement vient de publier un projet d'amendement de la loi sur la propreté et l'ordre dans les communes. La modification de cette loi se donne pour objectif de bloquer l'augmentation des tarifs de la collecte des déchets, éliminer les pratiques nocives telles que l'abandon des déchets dans les forêts ou le brûlage des déchets dans les chaudières et faire augmenter le taux de recyclage pour atteindre en 2020 50% imposé par l'UE. La troisième version du projet prévoit entre autres :
 - l'obligation de séparer les appels d'offres pour la collecte et pour le traitement des déchets ;
 - l'interdiction de décompte forfaitaire entre les communes et les entreprises (les collectivités locales ne pourront pas payer les entreprises en avance uniquement sur la base moyenne de déchets remis) ;

- la proposition que les tarifs pour la collecte des déchets non triés soient deux fois supérieurs au tarifs pour les déchets triés (la version précédente de l'amendement prévoyait les tarifs pour les déchets non triés égales à quatre fois les tarifs pour les déchets triés) ;
- le changement concernant la collecte des déchets des biens immobiliers inhabités, soit bureaux, restaurants, hôpitaux, magasins etc. : si la commune adopte un arrêté correspondant et décide de couvrir ces biens immobiliers de son système de gestion des déchets, les propriétaires pourront décider eux-mêmes s'ils veulent adhérer à ce système ou s'ils préfèrent signer les contrats avec des entreprises privées ;
- la suppression de l'obligation de régionalisation des déchets : le Ministère de l'Environnement veut assouplir les restrictions définies dans les plans régionaux de la gestion des déchets (*WPGO*) pour permettre aux collectivités locales de transporter leurs déchets vers une installation spécialisée se trouvant dans une autre voïévodie ;
- la facilitation de la construction des installations de traitement des déchets : le Ministère de l'Environnement envisage d'abroger l'article 38a de la loi sur les déchets ce qui permettrait de construire les installations de traitement des déchets non prévues dans les plans régionaux de la gestion des déchets.

De plus, le Ministère de l'Environnement et le Ministère de l'Energie travaillent sur la réglementation qui permettrait de produire de l'énergie à partir de l'incinération des déchets résiduels. Cela montre que le gouvernement a dernièrement assoupli sa position concernant l'incinération des déchets. Vu que conformément aux décisions de la CE il n'y aura plus de cofinancement européen pour la construction ou pour l'extension des incinérateurs, les collectivités locales polonaises devraient recourir aux sources nationales. Ainsi, pour répondre à ces besoins, le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (le *NFOŚiGW*) a mis en place un programme pilote « Le chauffage urbain dans les *powiats* (districts) » qui permettra aux entreprises communales de cofinancer la production d'énergie et de chaleur sur la base de l'énergie provenant de l'incinération des déchets.

Nombre de déchets produits en Pologne en 2018 :

environ 12,5 M t de déchets municipaux
plus de 300 kg de déchets par habitant

En Pologne il y a environ 1 700 points de
collecte sélective des déchets communaux
(*PSZOK*)

environ 22 000 d'habitants par *PSZOK*

Niveau de recyclage:

27% en 2018
50% en 2020
65% en 2035

prix moyen de collecte des déchets
triés (par personne/mois): 9 zlotys

Nombre d'incinérateurs opérationnels ou en cours de construction: 8

Eau

- Le Ministère de l'Economie Maritime et de la Navigation Fluviale a présenté le rapport de réalisation du Programme National du traitement des eaux urbaines résiduaires dans la période 2016-2017. Ainsi, ont été réalisés 196 investissements concernant les stations d'épuration des eaux urbaines résiduaires qui comprenaient :
 - construction des quatorze nouvelles stations ;
 - modernisation de 73 stations,
 - extension de 6 stations,
 - modernisation de la partie « boues d'épuration » dans 61 stations,
 - travaux de modernisation et d'extension de 42 stations.

De plus, environ 4 000 km de réseau de canalisation ont été construits et environ 390 km de réseau existant ont été modernisés. Le montant total de ces investissements s'est élevé à environ 4,4 Md PLN (1 Md EUR).

ENR

- Les sociétés Polenergia et Wind Power détenue par le groupe norvégien Equinor (ex-Statoil), ont reçu l'accord de l'Office de la Protection de la Concurrence et des Consommateurs pour créer une joint-venture « Polenergia Baltique I ». Elle sera détenue à 50% par chacune des sociétés, Polenergia ayant vendu à Wing Power 50% de ses parts moyennant 33,3 M PLN (7,7 M EUR). Le gestionnaire du réseau énergétique polonais, société PSE SA, a déjà délivré à « Polenergia Baltique I » la décision définissant les conditions de connexion au réseau de son futur parc éolien off-shore d'une puissance maximale de 1560 MW. La société Polenergia envisage d'autres investissements dans les ENR. A part la réalisation

de ses projets off-shore d'une puissance totale de 3000 MW, elle s'apprête à construire des parcs éoliens on-shore de 199 MW et des installations photovoltaïques de 46 MW.

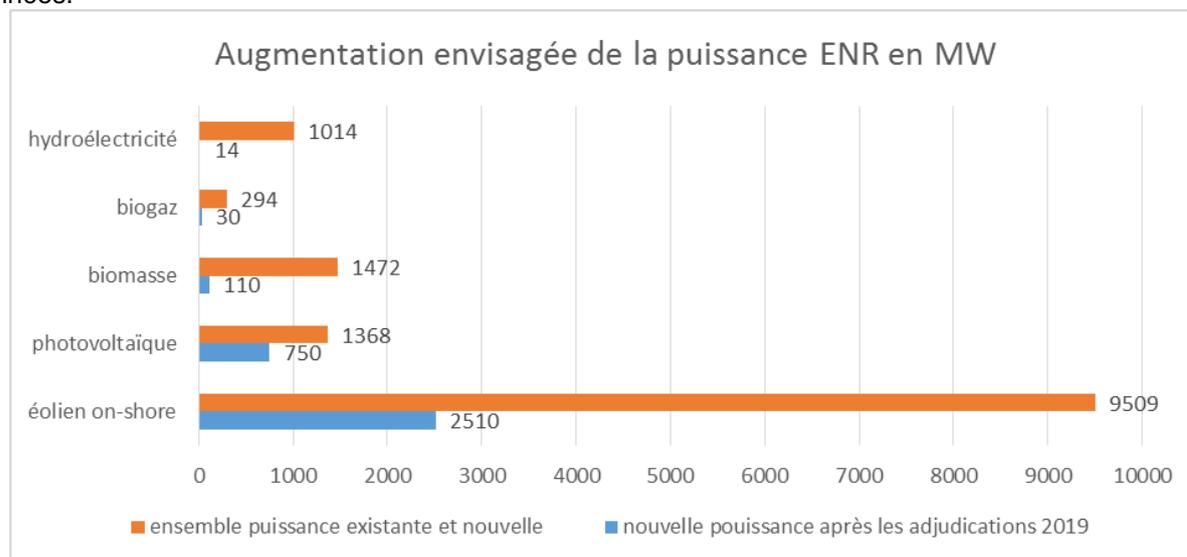
- La société Innogy Renewables Polska a mis en exploitation son premier parc photovoltaïque en Pologne à Nowy Staw dans la voïvodie de Poméranie. Le parc, d'une puissance de 594 kW, est composé de 2200 panneaux photovoltaïques et produira environ 640 MWh d'énergie électrique/an. Innogy Renewables Polska possède aussi dans son portefeuille polonais huit parcs éoliens on-shore d'une puissance totale de 242 MW.
- Le groupe énergétique PGE a créé une filiale dédiée à ses projets de parcs éoliens off-shore. La filiale, PGE Baltica, sera en charge de développer les investissements du groupe dans l'éolien off-shore sur la Baltique qui devraient disposer d'une puissance d'environ 2,5 GW d'ici 2030. Mme Monika Morawiecka, jusqu'à présent, directrice du département de la stratégie du groupe PGE vient d'être nommée au poste de PDG de cette nouvelle filiale.
- Selon les données de l'Office de Régulation de l'Energie (URE), en 2018 la puissance installée des ENR en Pologne n'a augmenté que de 0,6% (55,083 MW) par rapport à 2017 en atteignant 8593,430 MW. Cette augmentation est notamment l'œuvre des centrales photovoltaïques dont la puissance installée a cru de 41,5%. Les centrales hydroélectriques ont noté une baisse de la puissance de 0,7%. L'URE a publié la liste des installations ENR au 31 décembre 2018. Elles sont 3043, dont 1198 parcs éoliens, 671 centrales photovoltaïques, 752 centrales hydroélectriques dont 68 d'une puissance entre 1 et 5 MW, 303 installations à biogaz, dont 95 à biogaz agricole, 42 installations à biomasse et 38 installations de co-combustion. Le tableau ci-dessous présente la structure des ENR en 2017 et en 2018.

Type d'installation ENR	Puissance en 2017 (en MW)	Puissance en 2018 (en MW)	Augmentation de la puissance en MW 2018/2017	Changement en %
Biogaz	235,373	237,618	2,245	1,0
Biomasse	1 362,03	1 362,87	0,840	0,1
Photovoltaïque	103,896	146,995	43,099	41,5
Eolien on-shore	5 848,670	5 864,440	15,770	0,3
Centrales hydroélectriques	988,377	981,504	- 6,873	-0,7
TOTAL	8 538,346	8 593,427	55,081	0,6

Source : Office de Régulation de l'Energie (URE)

- M. Marek Kaźmierczak, président de l'association « Développement Durable – Géothermie » estime que les ressources polonaises en eaux géothermales se trouvant à la profondeur de 3 km excèdent 120 fois la consommation nationale annuelle d'énergie. Toutefois pour mieux exploiter ces ressources il faudrait creuser jusqu'à la profondeur de 4 km, car l'énergie potentiellement disponible est cumulée non seulement dans les eaux géothermales, mais aussi dans les rochers chauds. Le coût d'un forage de 4 km de profondeur est estimé à environ 30 M PLN (7 M EUR). Selon M. Kaźmierczak la Pologne pourrait ainsi se doter d'au moins 2000 installations basées sur les eaux géothermales et produire entre 2 et 4 GW d'électricité.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a lancé un concours pour le soutien financier d'investissements dans la production et la distribution de la chaleur provenant des ENR. Ce programme, dont l'enveloppe s'élève à 200 M PLN (46,5 M EUR), prévoit des dotations à hauteur de 85% du coût d'un projet sélectionné, mais pas plus que 15 M. EUR. L'argent provient des fonds européens disponibles dans le cadre du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ».
- Le Ministère de l'énergie a transmis aux consultations publiques son projet d'amendement de la loi sur les ENR. L'amendement doit permettre d'accélérer le développement des sources ENR afin de minimiser les conséquences financières pour la Pologne en cas de non-respect de son engagement européen (15% des ENR dans la consommation finale de l'énergie) et de réduire la charge pesant sur les clients finaux au titre de soutien au développement des ENR. A cet effet, l'amendement prévoit une réduction de la « taxe compensatoire » (pénalités payées par les distributeurs d'électricité en cas de non rachat d'un pourcentage obligatoire de l'énergie verte) dont le montant serait désormais fonction des prix d'électricité et déterminerait ainsi le prix maximal des certificats verts dont bénéficient la plupart des installations ENR existantes. L'amendement fixe aussi pour 2019 la quantité maximale et la valeur globale d'électricité à contracter lors des adjudications, ainsi que le niveau des prix de référence (prix maximum) pour chaque panier technologique. Les adjudications pour les parcs éoliens on-shore porteront sur 2500 MW, celles pour les centrales photovoltaïques sur 750 MW. Au total l'augmentation de la puissance des ENR résultant des adjudications organisées en 2019 devrait atteindre 3400 MW. Avec les installations ENR existantes et celles en cours de construction la puissance totale des ENR fin 2019 devrait atteindre 13600 MW et leur production – plus de 35 TWh. L'Association Polonaise de l'Energie Eolienne (PSEW) reproche au Ministère un trop grand optimisme. Elle estime que l'éolien on-shore contracté lors des adjudications de cette année pourrait ne pas voir le jour, car les banques refuseraient de financer les

projets dont la validité des permis de construire expirerait en cours de construction. En effet, les parcs éoliens détenteurs des permis de construire peuvent ne pas respecter la règle de 10 H (localisation des parcs éoliens à une distance minimale de dix fois la hauteur de la tour éolienne des zones habitables et des parcs nationaux), mais ces permis ne sont valables que jusqu'au mai 2021. Il faudrait prolonger leur validité jusqu'à au moins 2023. Sans cela, l'application de la règle 10H que le législateur ne souhaite pas alléger, stoppera le développement de l'éolien, comme elle l'a déjà fait au cours des trois dernières années.



Source : Ministère de l'énergie

- Le gestionnaire du réseau de transport d'électricité, société PSE SA, a déjà délivré à plusieurs sociétés les décisions sur les conditions de connexion de leurs futurs parcs éoliens off-shore d'une puissance totale de 7100 MW. Les décisions en la matière ont été délivrées à Polenergia/Equinor, PGE, PKN Orlen et Baltic Trade ans Invest. Les parcs éoliens off-shore seront construits entre Ustka et Władysławowo, en dehors des eaux territoriales polonaises, mais dans sa zone économique exclusive. Leur distance minimale de la côte s'élèvera à 20 km.

Efficacité énergétique

- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) lance un deuxième concours dans le cadre du programme « Sowa » (Hibou) pour le cofinancement des projets portant sur la modernisation de l'éclairage extérieur dans les villes et les communes. L'enveloppe du programme s'élève à 50 M PLN (11,6 M EUR). Le programme est destiné aux collectivités locales et leurs unions, ainsi qu'aux sociétés, dans lesquelles les collectivités détiennent la majorité des parts. Le cofinancement aura la forme de prêts aux taux préférentiels avec la possibilité d'annulation de 10% du montant prêté, mais n'excédant pas 1 M PLN (232 558 EUR).
- La Ministre de l'Entrepreneuriat et des Technologies a annoncé pour bientôt le démarrage du programme pilote de thermo-modernisation de maisons individuelles et d'échange de sources de chauffage à émissions élevées. Le programme est tout spécialement dédié aux villes de moins de 100 000 habitants qui se trouvent sur la liste des villes polonaises les plus polluées. Les villes sélectionnées financeront à hauteur de 30% la réalisation du programme sur leurs terrains, les 70% restants proviendront du Fonds de Thermo-modernisation mis en place auprès de la Banque de l'Economie Nationale (BGK SA). Le Fonds disposera de plus de 1,2 Md PLN (presque 280 M EUR) d'ici 2024.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) vient de dépenser 30 M PLN (7 M EUR) pour cofinancer dix projets dans le domaine de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le cofinancement provient des fonds européens dans le cadre du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ». Les projets cofinancés portent sur la modernisation de l'éclairage dans les sites de production, la modernisation des pompes pour l'eau de refroidissement dans les centrales électriques de Połaniec et de Kielce, l'amélioration de l'alimentation en chaleur pour les processus de production et la thermo-modernisation des bâtiments industriels.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) lance deux nouveaux programmes de cofinancement. Le premier, « Energia+ » avec l'enveloppe de 4 Md PLN (presque 931 M EUR), est destiné aux entreprises qui envisagent d'investir dans la réduction de la consommation de matières premières et des émissions de GES lors de la production d'énergie (électricité, chaleur, froid) dans les installations d'une puissance comprise entre 1 et 50 MW. Le soutien financier est prévu sous forme de prêts, mais des dotations de l'ordre de 50% du coût d'un projet sont également possibles, mais seulement pour les projets utilisant la technologie ORC (Organic Rankine Cycle). Cette technologie permet de remplacer la vapeur d'eau comme fluide de travail dans des turbines

à vapeur par un autre fluide caloporteur organique. Ceci rend possible une production décentralisée à partir de sources d'énergies renouvelables telles que la biomasse ou la géothermie. Le second programme « Ciepłownictwo powiatowe » (Chauffage cantonal) est destiné aux producteurs de chaleur pour les besoins du chauffage urbain détenu à 70% au moins par les collectivités locales. Le budget du programme s'élève à 500 M PLN (116,3 M EUR), dont 150 M PLN (34,9 M EUR) sous forme de dotations (maximum 30% du coût du projet, mais 50% dans le cas de l'application de la technologie ORC).

Energie

Politique énergétique

- Les Etats-membres de l'UE sont divisés quant à l'adoption de la stratégie climatique. D'un côté certains appellent à présenter un scénario prévoyant la satisfaction à 100% des besoins en énergie par les ENR à l'horizon de 2050, et de l'autre se placent ceux, dont la Pologne, qui optent pour une « transformation énergétique juste ». Un compromis dans ce domaine est encore loin d'être atteint. M. Tchórzewski, Ministre polonais de l'énergie, a souligné qu'une transformation juste, prenant en compte les aspects socio-économiques et respectant les conditions individuelles de chaque pays était absolument essentielle, alors que les grandes lignes de l'actuelle stratégie n'y contribuaient pas, car les coûts de la transformation proposée ne se répartiraient pas équitablement. La position polonaise a été partagée par les pays de Visegrad et la Bulgarie. La Pologne attend aussi de Bruxelles la présentation de « bonnes propositions » pour les régions minières qui paieront le plus pour la transition vers l'économie sans émissions. Sa vision de la transformation énergétique s'appuie sur une approche évolutive permettant une réduction graduelle de la part du charbon et une augmentation, aussi graduelle, de la part des ENR et du nucléaire dans le mix énergétique. Par ailleurs, le Premier Ministre Morawiecki a annoncé le 2 mars à Rzeszów que la Pologne ferait un grand pas vers le soutien à l'énergie dispersée, produite par des sources à petite puissance. « Ce processus vient à peine de commencer » a-t-il annoncé.
- Deux groupes de travail composés de représentants du gouvernement et du syndicat « Solidarité » ont été créés afin de trouver un accord relatif à la réalisation des postulats syndicaux dans le domaine de l'énergie. Tel a été le résultat de la récente rencontre des deux parties tenue au siège du parti PiS. Le premier groupe travaillera sur les problèmes fiscaux et les rémunérations dans les services publics, tandis que le second élaborerait des solutions permettant de réduire l'impact des hausses des prix d'électricité sur l'économie et adoucir les effets négatifs de la politique énergétique et climatique de l'UE sur l'industrie polonaise.
- Le parti de l'actuelle coalition de droite, « Porozumienie » (Entente) de Jarosław Gowin, a présenté son projet « Energia+ » qui est piloté par la Ministre de l'Entrepreneuriat et des Technologies, Mme Emilewicz. Le projet consiste à construire massivement des installations ENR par les PME, les petites collectivités locales et les ménages grâce à un système spécial de crédits et de prêts, à développer l'énergie dispersée, à accroître le rôle des prosommateurs et à éliminer les barrières juridiques afin de faciliter la mise en place d'installations ENR. Le terme « prosommateur » devrait se rapporter également aux PME et aux collectivités. Sont visés 200 MW de puissance à installer en 2019, notamment 50 000 installations photovoltaïques. La Ministre propose aussi de baisser le taux de la TVA pour les prosommateurs investissant dans le photovoltaïque de 23% à 8% (achat d'installations et leur montage). Elle est en tête d'un groupe de travail pour l'énergie générée par les prosommateurs qui devrait bientôt présenter la liste des régulations nécessaires à la réalisation du programme « Energia+ » qui devrait démarrer au printemps de cette année.
- Le Premier Ministre, M. Mateusz Morawiecki, a déclaré dans une interview accordée au quotidien « Rzeczpospolita » que la Pologne était l'un des plus importants centres de production de batteries modernes lithium-ion, qu'elle était très active dans le développement de l'électromobilité urbaine et œuvrait pour augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation de l'énergie. Selon le Premier Ministre, le développement des ENR devrait permettre de minimiser les coûts excessifs économiques et sociaux du recours au charbon.

Nucléaire

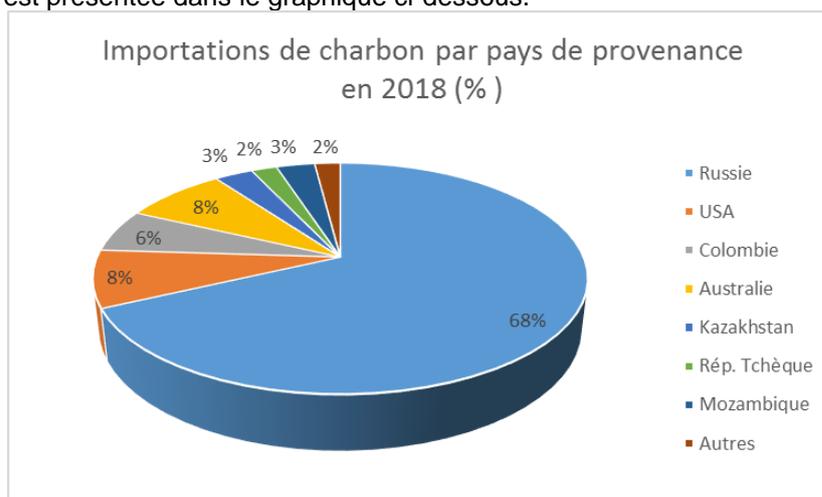
- Bien que le déploiement du nucléaire civil fasse partie du projet de la « Politique énergétique de la Pologne à l'horizon 2040 » (PEP 2040) et que le Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski, considère le nucléaire comme instrument-clé de la réduction des émissions de CO₂, sans lequel il ne serait pas possible de réaliser les exigences de la politique climatique de l'UE, aucune décision à ce sujet n'a été encore prise par le Conseil des Ministres. Selon le Ministère de l'énergie, la décision en la matière ne sera prise qu'après l'adoption par le gouvernement du texte définitif de la PEP 2040. Dans le projet actuel il est prévu que le premier bloc nucléaire (1-1,5 GW) serait mis en exploitation en 2033 et cinq autres blocs de la même puissance seraient mis en exploitation successivement tous les deux ans jusqu'à 2043.
- Les expériences des industriels polonais acquises lors de la construction des centrales nucléaires en Finlande (Olkiluoto 3) et en France (Flamanville 3) leur permettent de faire partie de la chaîne de fournisseurs du secteur nucléaire. L'usine polonaise de General Electric à Elbląg produit déjà certains

équipements pour la turbine de la future centrale nucléaire en Grande Bretagne (Hinkley Point C). Selon le Ministère polonais de l'énergie plus de 70 entreprises polonaises ont pris part au cours des dix dernières années, en coopération avec des groupes étrangers, à la réalisation de plusieurs projets nucléaires (centrales électriques ou usines de production du combustible nucléaire).

- Lors d'une visite de trois jours à Varsovie (14-16 février), le Secrétaire américain pour l'énergie, M. Mike Pence, a souligné l'importance de la coopération bilatérale dans le domaine de l'énergie nucléaire et aurait déclaré « qu'il était impatient de voir cette coopération se réaliser ». Si la Pologne décidait de choisir la technologie nucléaire américaine ce serait certainement le réacteur AP 1000 de la société Westinghouse. Le Secrétaire américain aurait réassuré le gouvernement polonais de la volonté de son pays de s'engager dans la construction d'une centrale nucléaire en Pologne. L'éventuel soutien technologique à ce projet pourrait être accompagné d'une participation financière.
- La Commission européenne appelle à la Pologne de procéder à une entière transposition dans la législation nationale de la directive européenne 2014/87 sur la sûreté nucléaire. La Pologne a deux mois pour amender sa législation en la matière. Après cette date, la Commission pourrait porter plainte auprès de la Cour de Justice de l'UE.
- La société PGE EJ1, filiale du groupe PGE en charge du programme nucléaire, a présenté les résultats de son dernier sondage (novembre-décembre 2018) auprès des habitants des communes où la première centrale nucléaire pourrait être construite. Il s'agit des communes Choczewo, Gniewino et Krokowa en Poméranie. Dans ces communes le soutien à la construction de la centrale nucléaire s'élève à 69%, soit une augmentation de 2% par rapport au sondage précédent du printemps 2018. 78% des habitants estiment que la Pologne a besoin d'une centrale nucléaire, car les installations existantes ne suffisent pas pour satisfaire les besoins énergétiques du pays.

Charbon

- Selon le Ministère de l'énergie, la situation dans le secteur charbonnier n'est pas mauvaise et se trouve sous contrôle ministériel. Le principal défi qui se pose pour les mines est l'augmentation du niveau d'extraction. En 2018 la production de charbon s'est élevée à 63,4 M t, soit une baisse de 3,2% par rapport à 2017. Les ventes de ce combustible se sont élevées à 62,5 M t contre 66,3 M t un an plus tôt (soit -5,7%). En même temps la productivité par mineur a noté une baisse de 761 à 744 t/an. Toutefois toutes les sociétés charbonnières ont généré des bénéfices, à l'exception des mines détenues par le groupe Tauron. Le bénéfice du groupe PGG a atteint 490 M PLN (114 M EUR), celui de Węglokoks s'est élevé à 113 M PLN (26,3 M EUR) et celui du groupe JSW – à 1440 M PLN (335 M EUR). Les investissements des mines de charbon ont atteint 2,3 Md PLN (535 M EUR). Selon le Vice-Ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, l'augmentation de l'actuel niveau de production de charbon ne sera pas possible sans ouverture de nouvelles mines.
- En 2018, les importations de charbon ont atteint 19,7 M t, battant ainsi le record de 2011 (15 M t). Presque 68% du charbon importé provenaient de Russie. Selon le Vice-Ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, les centrales électriques n'ont utilisé que 13% du charbon importé, le reste ayant été consommé par les ménages et les chaufferies locales à charbon. La structure des importations du charbon en 2018 est présentée dans le graphique ci-dessous.



Source : Agence de Restructuration de l'Industrie

- Le groupe JSW SA est le plus grand producteur européen de charbon à coke en couvrant 30% des besoins de l'UE en cette matière première. Le groupe envisage d'augmenter sa production de charbon de 14,9 M t en 2017 à 18,2 M t en 2030 et le charbon à coke devrait constituer environ 85% de la production globale du groupe. JSW SA a signé dernièrement un contrat avec l'autrichien Voestalpine Rohstoffbeschaffungs GmbH pour les livraisons de coke dans la période allant du 1^{er} avril 2019 au 31 mars 2024. La valeur du contrat s'élève à 2,1 Md PLN (488 M EUR).

- La Commission européenne a accepté six des 19 projets polonais présentés dans le cadre de l'initiative européenne de soutien aux régions minières en transition (Coal Regions in Transition). Les projets acceptés portent sur l'extension du système de gestion des terrains post-miniers dans la voïvodie de Silésie, sur la création d'une plateforme d'information sur les terrains post-industriels et dégradés (OPI-TPP), sur la lutte contre le smog dans les immeubles d'habitations communales, sur la mise en place d'une plateforme d'information et d'éducation « InfoSMOG-MED », sur la création d'une plateforme régionale d'activation économique, sur la modernisation du Parc Silésien de Chorzów et sur le programme anti-smog « Silésie sous le ciel bleu ». Les autres projets exigent des précisions et d'un complément de documentation. Une rencontre suivante de la partie polonaise avec les représentants de la Commission européenne aurait lieu en avril.
- En dépit du projet de politique énergétique de la Pologne et des documents envoyés à Bruxelles, le Vice-Ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, déclare nécessaire de mettre en place une mine de lignite à Złoczew. La mine permettra de prolonger le fonctionnement de la centrale électrique de Bełchatów. – le plus grand producteur d'électricité en Pologne. Cette déclaration est d'autant plus surprenante qu'il y a un mois le Ministère de l'énergie annonçait son intention d'y construire une centrale nucléaire. Le Vice-Ministre Tobiszowski n'y voit pas de contradiction assurant que la mine à construire ne fonctionnera que jusqu'à 2040. Sa construction coûterait 10-15 Md PLN (2,3-3,5 Md EUR) à la charge du groupe PGE, propriétaire de la centrale de Bełchatów. Cet investissement semble pourtant assez incertain du point de vue de son financement.
- La maire de Jastrzębie-Zdrój (Haute Silésie), Mme Anna Hetman, vient d'être élue la nouvelle présidente de l'Association des Communes Minières en Pologne. Elle entend se concentrer sur le programme gouvernemental « Air Pur » et sur l'initiative européenne prévoyant le soutien aux régions minières en transition.
- La société australienne Prairie Mining envisageait de creuser dans la région de Lublin une mine de houille « Jan Karski ». La production de charbon pourrait s'y élever à 6,3 M t/an. La mine devait être située auprès de la mine existante Bogdanka, détenue par le groupe public Enea. En octobre 2016, moyennant 2 M EUR, la même société Prairie Mining a racheté au groupe tchèque NWR la société NWR Karbonia – propriétaire de la concession pour la mine Dębieńsko (Silésie), actuellement non exploitée. Les Australiens souhaitaient réactiver cette mine qui possède d'importants gisements de charbon à coke de très bonne qualité, estimés à 260-300 M t. Le même site intéresse la société publique JSW SA. Dans les deux cas Prairie Mining a du mal à obtenir les concessions d'exploitation auprès des autorités polonaises qui privilégient les sociétés nationales publiques. Les Australiens ont donc décidé de nouer une coopération avec le groupe JSW SA pour développer ces projets. JSW SA maintient son intérêt pour les deux projets et déclare négocier avec les Australiens leur reprise. L'accord sur la coopération entre JSW SA et Prairie Mining vient d'être prolongé jusqu'à 28 septembre 2019. Néanmoins, Prairie Mining a informé le Premier Ministre, le Président, le Ministre des Affaires Etrangères et le Maréchal de la Diète d'avoir entamé la procédure d'arbitrage international à l'encontre de la Pologne. Cette décision fait suite au refus des autorités polonaises de délivrer à Prairie Mining la concession d'exploitation pour la future mine « Jan Karski ». La procédure d'arbitrage d'appuierait sur l'accord polono-australien sur la protection réciproque des investissements. Les Australiens vont demander à la Pologne le paiement des dédommagements pour les travaux effectués, soit 8-10 Md PLN (1,8-2,3 Md EUR), mais ils déclarent avoir l'intention de résoudre à l'amiable ce litige.

Électricité

- Les quatre principaux électriciens publics viennent de présenter leurs résultats préliminaires pour l'année 2018. Le CA du groupe Tauron s'est élevé à 18,1 Md PLN (4,2 Md EUR), l'EBITDA – à 3,6 Md PLN (soit 837 M EUR) et le bénéfice net à 395 M PLN (91,8 M EUR). La production de charbon dans le groupe a atteint 5,01 M t, ses ventes – 4,87 M t, la production d'électricité – 16,21 TWh, la production de chaleur – 11,29 PJ et la distribution d'électricité - 51,97 TWh. Le groupe PGE a produit 65,9 TWh d'électricité, dont 39 TWh dans les centrales à lignite et 20,7 TWh dans les centrales à houille. Il a vendu 42,57 TWh aux clients finaux et a distribué 36,41 TWh. Son CA s'est élevé à 25,9 Md PLN (6 Md EUR), l'EBITDA à presque 6,4 Md PLN (1,5 Md EUR) et le bénéfice net à 1,5 Md PLN (348,8 M EUR). En 2018 les dépenses de PGE en investissements ont totalisé 6,9 Md PLN (1,6 Md EUR). Le groupe Enea a noté le CA de 12,7 Md PLN (3 Md EUR), l'EBITDA de 2,3 Md PLN (535 M EUR) et le bénéfice net de plus de 719 M PLN (167 M EUR). Le CA du groupe Energa a atteint 10,3 Md PLN (2,4 Md EUR), l'EBITDA – près de 1,87 Md PLN (435 M EUR) et le bénéfice net – 744 M PLN (173 M EUR). Energa a produit 3,9 TWh d'électricité et 3,9 TJ de chaleur. Ses ventes de détail d'électricité se sont élevées à 19,7 TWh et la distribution à 22,5 TWh.
- La loi sur le gel des prix d'électricité, votée à la hâte le 28 décembre dernier et amendée le 21 février de cette année, suite à l'intervention de la Commission européenne qui veillait sur la conformité des réglementations au droit communautaire, doit permettre de stabiliser les prix d'électricité au niveau de 2018. Le secteur de l'énergie attendait avec impatience la publication du texte d'application à cette loi pour savoir comment calculer les montants des compensations qui lui seraient dues. En attendant les quatre

principaux électriciens publics ont constitué des réserves liées à l'éventuel impact de la loi sur leurs revenus. La réserve annoncée de Tauron s'élève à 214 M PLN (50 M EUR), celle d'Enea à 79 M PLN (18,4 M EUR), celle d'Energa à 136 M PLN (31,6 M EUR) et celle de PGE – à 261 M PLN (60,7 M EUR). Le 14 mars a vu le jour le projet d'arrêté définissant les principes de calcul des compensations pour les vendeurs d'électricité. Le Ministère n'a prévu que cinq jours pour les consultations du projet, dont deux jours non ouvrés. Le projet d'arrêté fixe les formules pour définir le prix moyen pondéré sur le marché de gros de l'énergie. Ce prix sera calculé séparément pour chaque type de contrat conclu en 2018 et 2019, ainsi que pour les transactions réalisées directement par le client final à la Bourse de l'Energie. L'algorithme prend en compte le volume de consommation de l'électricité (en période de pic et en dehors des pics) et la hausse des cours de la deuxième moitié de 2018. Différents coefficients prennent aussi en compte les profils de consommation d'électricité, les transactions sur le marché spot et les achats à terme. Le montant de la compensation sera établi comme suit :

Volume vendu au consommateur en 2019
x
(prix moyen de marché pondéré 2018 – prix imposé par la loi sur le gel - réductions fiscales)

Selon le Ministère de l'énergie, la stabilisation des prix de l'électricité au niveau de 2018 coûterait 9,09 Md PLN, (soit 2,11 Md EUR), dont 6,24 Md de compensation : 4 Md PLN (930 M EUR) provenant à 80% des revenus de la vente des droits d'émission de CO₂ et 2,24 Md PLN (521 M EUR) provenant de la réduction de la taxe compensatoire. Le projet d'arrêté suscite des controverses. L'Union des Employeurs Privés du Secteur de l'Energie (ZPPE) et une partie des vendeurs estiment que les compensations calculées selon l'algorithme ministériel ne couvriront pas entièrement leur manque à gagner. D'autres en tireront plus de profits. Tous trouvent que si l'on se base sur le calcul selon les formules proposées, le montant global de compensations devrait avoisiner environ 12 Md PLN (2,8 Md EUR), soit deux fois plus que prévu par le Ministère. Tandis que les grands groupes publics déclarent que bien que les formules proposées par le Ministère ne soient peut-être pas optimales il n'y aura pas de meilleures, nombre de vendeurs indépendants annoncent qu'ils entameraient la procédure judiciaire contre le Trésor de l'Etat s'ils ne recevaient pas des compensations couvrant entièrement leur manque à gagner. Telle serait la position de la société PKP Energetyka. Une hausse considérable des prix sur le marché de l'électricité au cours de la deuxième moitié de l'année passée a déjà entraîné la faillite de sept vendeurs indépendants sur un total de 119.

- Le gestionnaire du réseau de transport d'électricité, société PSE SA, a annoncé que l'adjudication principale dans le cadre du marché de capacités pour les livraisons prévues en 2024 aurait lieu le 12 décembre 2019. Les adjudications supplémentaires pour les livraisons en 2021 auront lieu le 18 mars 2020. PSE SA a aussi informé que suite à la première adjudication pour 2021 près de 22 427 MW avaient été contractés auprès de 160 installations. 120 installations ont remporté l'adjudication principale pour 2022 avec 10 580 MW et 94 installations avec 10 631 MW ont remporté l'adjudication pour 2023.
- En janvier 2019, la Pologne a exporté 419,5 GWh d'énergie électrique, principalement à destination de la Lituanie, de la Slovaquie et de l'Allemagne. Les importations d'électricité ont atteint 623,5 GWh en provenance de Suède, d'Allemagne et de Lituanie. La production d'électricité en janvier 2019 a atteint 15 693 GWh, soit une augmentation de 6,28% par rapport à janvier 2018, tandis que la consommation s'est élevée à 15 876 GWh, soit une augmentation de 3,32%.
- Le think tank « Forum Energii » a présenté les données sur l'âge de différents éléments des réseaux de transport et de distribution d'énergie électrique en Pologne. Ces données sont présentées dans le tableau ci-après.

Eléments de réseaux	Tranches d'âge (en %)			
	Moins de 10 ans	10-25 ans	25-40 ans	Plus de 40 ans
Lignes aériennes HT	9	15	34	42
Lignes par câble HT	80	17	0	3
Transformateurs HT/MT	17	20	33	30
Lignes aériennes MT	7	17	39	37
Lignes par câble MT	32	28	24	16
Transformateurs MT/BT	31	25	29	15
Lignes aériennes BT	13	21	35	31
Lignes par câble BT	31	31	25	13

Source : société PSE SA

- Le groupe Energa, Hitachi et la société PSE SA viennent de commencer la construction du plus grand site de stockage d'électricité en Pologne. A terme la puissance du site s'élèvera à 6 MW et sa capacité à 27 MWh. Ce site hybride est situé près du parc éolien Bystra en Poméranie, exploité par Energa. Il sera

construit selon la technologie japonaise, disponible grâce à la coopération bilatérale avec l'organisation gouvernementale japonaise NEDO (New Energy and Industrial Technology Development Organisation).

- La société britannique Tempus a porté plainte auprès de la Cour de Justice de l'UE contre la décision de la Commission européenne acceptant le schéma du marché polonais de capacités. Selon Tempus le marché de capacités en Pologne favorise la production d'énergie à partir des fossiles (charbon et gaz) et discrimine d'autres méthodes, telles que le DSR (Demand Side Response), soit la réduction de la consommation d'électricité sur demande. La méthode DSR, bien qu'elle soit admise sur le marché polonais de capacités, ne peut compter que sur des contrats d'une année, ce qui est par principe discriminatoire selon Tempus. En réponse aux reproches de Tempus le Comité Polonais de l'Energie Electrique (PKEE) a déclaré qu'il n'existait aucun fondement pour remettre en question le système polonais.
- Le Ministère de l'Entrepreneuriat et des Technologies a préparé le projet de loi sur les compensations de la hausse des prix d'électricité aux industries à haute consommation d'énergie. Auront droit à ces compensations les installations de production d'aluminium, de plomb, de zinc, d'étain, de fonte, d'acier, de cuivre, d'alliages de métaux, de minerais de fer, de certaines matières plastiques, de produits de la chimie non organique, d'extraction de minéraux pour la production de produits chimiques, d'engrais et de composés azotés, de papier et de carton. La loi se rapporterait à environ 300 entreprises. Ne sont pas pris en compte les fabricants de ciment qui expriment officiellement leur mécontentement. Le projet prévoit de destiner aux compensations jusqu'à 25% des revenus de l'Etat de la vente des droits à l'émission de CO₂ au cours de l'année précédente. Si la valeur des demandes de compensations excède le montant disponible, les compensations seraient réduites proportionnellement pour tous les ayants droit. Les compensations seront versées pour l'année écoulée. Ainsi, en 2019 les entreprises recevraient les compensations pour 2018 et l'enveloppe disponible serait calculée sur la base des prix des droits de CO₂ appliqués en 2017. Le projet prévoit que l'enveloppe pour les compensations pour 2018 s'élèverait à 531 M PLN (123,5 M EUR) et pour 2019 – à 1281 M PLN (298 M EUR) sous réserve que les montants des compensations seront réduits cette année des compensations obtenues suite aux dispositions de la loi sur le gel des prix d'électricité. La loi sur le gel des prix ne s'applique qu'à la seule année 2019. Après 2019 et jusqu'à 2028 les enveloppes annuelles des compensations se situeraient entre 1 et 1,77 Md PLN (entre 232,5 et 411,6 M EUR). Puisque selon certains experts les compensations résultant de la loi sur le gel des prix et celles prévues dans le projet peuvent interférer et susciter des doutes quant au respect des règles de non cumulation de l'aide publique, la Commission européenne a décidé d'appliquer au projet une procédure complète de notification, ce qui pourrait durer 8-9 mois.

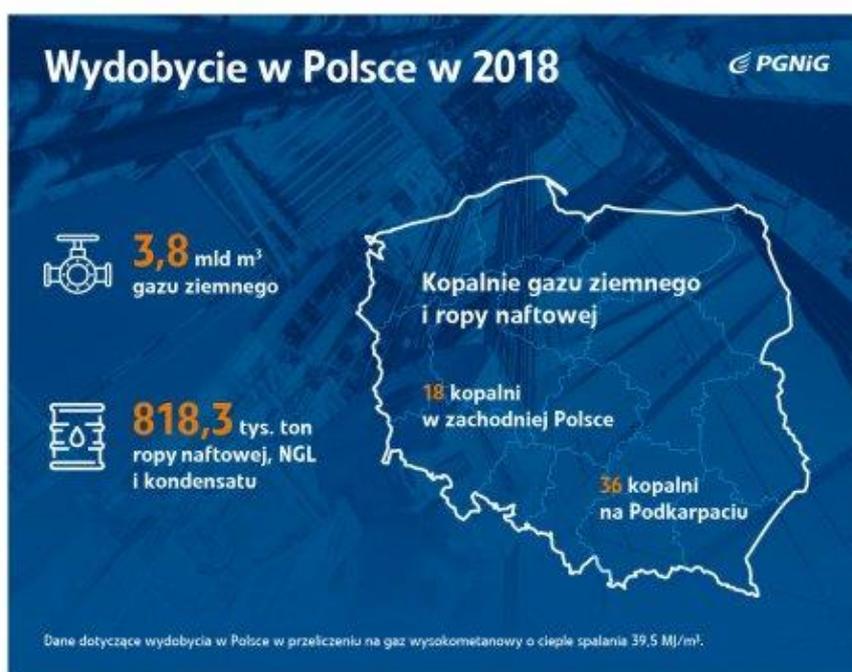
Électromobilité

- Le groupe énergétique Energa dispose d'un réseau de onze bornes de recharge pour les véhicules électriques situées dans la Triville (Gdańsk, Sopot, Gdynia). Il envisage d'en installer une centaine d'ici 2022, dont 54 avant la fin de cette année. Ces bornes de recharge, dont plusieurs bornes de recharge rapide, se trouveront le long de principaux axes routiers et dans la plupart des grandes villes situées sur les terrains desservis par Energa (Triville, Toruń, Olsztyn, Elbląg, Słupsk et Koszalin).
- La société GreenWay Polska, détentrice du plus grand réseau de bornes de recharge en Pologne, a mis en place dans son réseau le premier site de stockage d'énergie travaillant directement avec une borne de recharge de grande puissance. L'équipement, appelé GridBooster, utilise les batteries usées qui sont récupérées des véhicules électriques. GridBooster permet une gestion intelligente de l'infrastructure de recharge de véhicules électriques en fonction de la puissance disponible dans le réseau électrique dans les différentes périodes de la journée.
- La Pologne a rejoint la France et l'Allemagne dans une alliance européenne destinée à développer la production de batteries électriques. Cette initiative, où participeraient aussi l'Espagne et la Suède, s'inscrit dans la volonté de créer une nouvelle stratégie européenne pour une industrie puissante, indépendante et autonome. Il s'agit de constituer un consortium d'entreprises privées, couvrant toute la filière, de la recherche fondamentale et de l'extraction des matières premières - le cobalt et le lithium - jusqu'à l'installation des batteries sur les voitures. L'Allemagne a alloué 1 Md EUR à cette opération, la France 750 M EUR, tandis que la Pologne devrait annoncer prochainement le montant de sa contribution. La première usine pilote devrait s'ouvrir en France entre 2020 et 2021, tandis qu'aucune décision n'a encore été prise quant aux futurs autres sites de production. Le projet a été salué par Mme Emilewicz, Ministre de l'Entrepreneuriat et des Technologies. Varsovie propose d'accueillir prochainement une table ronde industrielle dans le format du triangle de Weimar (Allemagne-France-Pologne) pour réunir les entreprises intéressées. Un forum économique polono-allemand consacré au numérique, à l'énergie verte et à l'électromobilité a eu lieu le 18 mars à Berlin et la coopération bilatérale dans la fabrication de batteries pour véhicules électriques y a été abordée.
- Le Centre National des Recherches et du Développement (NCBiR) vient de se rétracter du contrat avec la société Ursus pour le cofinancement du programme relatif à la réalisation du projet d'un bus électrique polonais. Rappelons qu'à la mi-février 2019 l'offre du consortium d'Ursus et de sa filiale Ursus Bus a été retenue contre celle du consortium de l'entreprise Autosan et de l'Ecole Polytechnique de Silésie. Le

programme se compose de trois étapes : 1^{ère} étape de recherche et de développement (22,35 M PLN net) concerne la réalisation du projet d'un bus électrique ; 2^{ème} étape prévoit la création d'un prototype ; 3^{ème} étape : la production d'ici la fin 2023 des 1082 bus électriques pour les 26 villes polonaises. La valeur totale du programme s'élève à 2, 5 Md PLN net (0, 6 Md EUR net). Le *NCBiR* a pris la décision sur l'annulation du contrat suite aux problèmes financiers d'Ursus. Ursus est un constructeur de tracteur polonais qui a récemment créé une filiale chargée de la production des véhicules électriques.

Gaz et pétrole

- Le Parlement a voté la loi sur les investissements stratégiques dans le secteur pétrolier. L'objectif de la loi est de faciliter et de simplifier les investissements dans la construction, l'extension, la modernisation ou la réfection d'oléoducs et de pipe-lines transportant des produits pétroliers. Les décisions de localisation seraient ainsi délivrées par les voïvodes et non par les collectivités locales, l'obtention des décisions environnementales serait simplifiée, ainsi que l'expropriation des terrains concernés moyennant dédommagement. La réalisation de ces investissements, dont les plus importants sont la construction d'oléoducs Gdańsk-Płock et Boronów-Trzebinia, sera confiée à la société publique PERN (opérateur logistique d'oléoducs) et servira à renforcer la sécurité énergétique de la Pologne.
- Le groupe PGNiG a présenté ses résultats financiers préliminaires pour 2018. Le CA du groupe a atteint 41,27 Md PLN (9,6 Md EUR) et le bénéfice net - 3,21 Md PLN (746,5 M EUR), soit une augmentation de 9,93% par rapport à 2017. L'EBITDA s'est élevée à 7,1 Md PLN (1,65 Md EUR) en notant une croissance de 8% par rapport à l'année précédente. Les ventes de gaz par le groupe ont atteint 29 Md m³ et celles de pétrole – 1,41 Md t. La production d'électricité s'est élevée à 4 TWh. PGNiG compte maintenir la production locale de gaz au niveau de 2018, soit environ 3,8 Md m³. Le groupe prévoit de réaliser cette année une trentaine de forages, dont certains en Haute Silésie en vue d'examiner les possibilités d'extraction du méthane à partir de gisements de charbon (programme « Geo-Metan »). Le graphique ci-après présente l'extraction de gaz et de pétrole du groupe en Pologne en 2018.



Source : PGNiG SA

- Grâce à la présidence roumaine du Conseil de l'Union européenne, les travaux sur la directive gazière ont pu s'accélérer. Le 13 février, les représentants du Parlement européen, des Etats-membres et de la Commission européenne se sont mis d'accord sur le texte de la directive gazière. Les nouvelles réglementations donnent plus de pouvoir à l'exécutif européen. Pour les nouveaux gazoducs, la Commission sera l'instance décisionnaire finale pour accorder toute dérogation aux règles de l'UE et donnera son autorisation pour qu'un Etat-membre puisse ouvrir des négociations avec un pays tiers. Pour les gazoducs déjà connectés, l'Etat-membre où se situe le premier point d'entrée pourra déroger aux nouvelles règles pour autant que cela ne nuise pas à la concurrence au sein de l'Union. Le compromis franco-allemand définit le champ d'application directe du droit européen aux seules parties sous-marines qui traversent les eaux territoriales du dernier Etat-membre sur le trajet d'un gazoduc. Dans le cas de Nord Stream 2 seule sa partie située sur les eaux territoriales allemandes sera soumise à la directive et c'est le régulateur allemand qui sera chargé de son application. Bien que la directive ne remette pas en cause la construction de Nord Stream 2, elle rend possible son contrôle par les instances européennes.

Les réglementations pour les parties restantes de Nord Stream 2, en dehors des eaux territoriales allemandes, devront faire l'objet des négociations entre l'Allemagne et la Russie dans le cadre d'un accord intergouvernemental dont le contenu devra être approuvé par la Commission européenne. Le 18 mars, la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie du Parlement européen (ITRE) a soutenu le texte de la directive gazière qui sera ensuite présenté pour le vote lors de la session plénière du Parlement qui est prévue le 4 avril. Le Ministre polonais de l'énergie estime que bien que la directive gazière ne permette pas d'arrêter la construction de Nord Stream 2, elle constitue un pas en avant vers l'application du droit européen à tous les gazoducs venant des pays tiers. La Ministre de l'entrepreneuriat et des technologies, Mme Emilewicz, en visite récente à Berlin, a bien souligné que le projet Nord Stream 2 était un projet politique et non pas économique. Son opinion a été partiellement partagée par le ministre allemand de l'économie, M. Peter Altmaier. Par ailleurs, l'Allemagne semble surprise par les annonces du Kremlin de sa volonté de mettre fin au transit de gaz par l'Ukraine après la mise en exploitation de Nord Stream 2. Ces annonces sont en opposition aux déclarations précédentes de la partie russe sur le maintien d'un transit minimal de gaz par l'Ukraine et démontrent clairement ses vraies intentions politiques en la matière.

- Le consortium qui réalise le projet Nord Stream 2 aurait trouvé une solution pour contourner les réglementations européennes. Il envisage de transférer le dernier tronçon de Nord Stream 2, tronçon allemand, à une société séparée. Ainsi seul ce tronçon d'environ 50 km, serait soumis aux dispositions de la législation européenne. Les 1200 km restants traversant le fond de la Baltique resteraient en dehors de la juridiction de l'UE. Cette solution pourrait toutefois entraîner d'autres complications pour le projet, car, conformément à la nouvelle directive gazière, les connexions sortant du territoire de l'UE devraient faire l'objet des négociations avec les pays tiers. Dans ce cas l'accord devrait être négocié entre l'Allemagne et la Russie et soumis à la notification par Bruxelles avant sa signature.
- Grâce à l'extension récente du site de stockage de gaz à Kosakowo, les capacités de stockage de gaz en Pologne ont dépassé 3 Md m³. La gestion du système de stockage de gaz est confiée à la filiale du groupe PGNiG, société Gas Storage Poland. Sept sites de stockage sont exploités : Husów (500 M m³), Wierchowice (1,2 Md m³), Mogilno (589,85 M m³), Swarzędz (90 M m³), Brzeźnica (100 M m³), Strachocina (360 M m³) et Kosakowo (239,4 M m³) (voir la carte ci-après). Les sites de Mogilno et de Kosakowo sont situés dans les cavernes salines.



Source : PGNiG SA

- Le groupe public gazier PGNiG envisage de développer ses activités amont. En Pologne il se concentre sur la région des Basses Carpates, aux environs de Przemyśl. Il prévoit qu'au cours des cinq prochaines années l'exploitation de gaz dans cette région augmenterait de 28%, jusqu'à 1,75 Md m³/an. PGNiG a aussi remporté un appel d'offres pour la concession de recherche de gaz dans les Emirats Arabes à Ras Al Khaimah. Les travaux géophysiques sur cette concession dureront une année. En Norvège le groupe possède au total 24 concessions et l'extraction de gaz y a atteint 0,54 Md m³ en 2018. Elle devrait augmenter à 2,5 Md m³ de gaz par an d'ici 2022 et le transport de ce gaz sera assuré par le gazoduc Baltic Pipe. PGNiG est aussi présent au Pakistan et exploite les gisements Rehman et Kirthar (sept forages au total). La production dans ce pays s'est élevée en 2018 à 0,2 Md m³.
- Le groupe public gazier PGNiG envisage de nouveaux achats de GNL aux Etats-Unis. En 2019 il est question d'importer 3 Md m³, ce qui signifie une hausse des importations venant d'Amérique de 40% par rapport à 2018. En 2024, les importations globales de GNL pourraient avoisiner 13,5 Md m³, dont presque 11 Md m³ en provenance des Etats-Unis. Bien que PGNiG ne révèle pas le prix d'achat du gaz

américain le qualifiant seulement de « relativement attrayant », la Pologne peut compter sur des rabais importants en tant que pays soutenant l'expansion gazière des Etats-Unis en Europe.

- La société charbonnière PGG et le groupe gazier PGNiG ont signé un accord de coopération portant sur l'extraction de méthane de gisements de charbon avant leur exploitation. Les travaux seront réalisés dans la mine Ruda Ruch Bielszowice. En 2018, PGG a déjà augmenté de 18% l'utilisation du méthane provenant de ses mines. La société exploite des installations d'une puissance totale de 11 MWe et de 11,5 MWt qui ont utilisé l'année dernière 15 M m³ de méthane. PGG envisage aussi de se lancer dans la production carbochimique – gazéification du charbon pour les besoins du secteur chimique. Le projet de construction d'une installation de gazéification du charbon dans une des mines de PGG pour la production du méthanol coûterait environ 500 M EUR. L'installation pourrait traiter 1,2 M t de charbon/an et la production prévue de méthanol atteindrait 619 000 t/an. La décision sur la poursuite de ce projet serait prise au cours du deuxième semestre de cette année. Le projet de gazéification du charbon est aussi en cours de développement par l'électricien Tauron et le combinat chimique Azoty. Une société de projet pour cet éventuel investissement serait créée cette année.
- La Pologne et le Danemark ont pris la décision définitive de construire un gazoduc Baltic Pipe sous la Mer Baltique, permettant à la Pologne de s'approvisionner en gaz exploité en Norvège et de réduire ainsi sa dépendance des livraisons du gaz russe. Les gestionnaires de réseaux de gaz polonais et danois, Gaz-System SA et Danish Energinet SOV ont conclu l'accord prévoyant la mise en service de l'interconnecteur d'ici octobre 2022. Le gazoduc aura une capacité annuelle de 10 Md m³. En Pologne les représentants de Gaz-System ont organisé plusieurs rencontres consultatives avec les populations locales portant sur la réalisation de la partie sous-marine du gazoduc et notamment sur l'impact de l'investissement sur leur fonctionnement. Au Danemark viennent de démarrer les consultations publiques du rapport d'impact environnemental de l'investissement. Rappelons que le Parlement polonais a donné son accord pour ratifier l'accord polono-danois sur la séparation de leurs zones économiques maritimes. La ratification mettra fin au litige de 40 ans entre les deux pays quant à la zone maritime de 3600 km² entre la côte polonaise et l'île Bornholm. La Pologne recevra 20% de la zone concernée, soit 715 km². L'accord polono-danois portant sur la réalisation de Baltic Pipe prévoit que le maître d'ouvrage polonais sera propriétaire et opérateur de la partie sous-marine du gazoduc et en financera entièrement la réalisation. Il cofinancera aussi la station de pompage de gaz Everdrup sur l'île danoise Seeland dont la gestion sera confiée au danois Energinet.
- Le gazier public polonais PGNiG s'opposait dès le début à la décision de l'exécutif européen qui avait décidé de n'imposer aucune amende à Gazprom, accusé d'abus de position dominante sur plusieurs marchés en Europe centrale et orientale. La Commission avait émis un avis favorable aux engagements proposés par ce géant russe et avait accepté le 24 mai 2018 les concessions faites par Gazprom afin de dissiper les reproches d'abus de position dominante dans huit pays d'Europe Centrale et Orientale, ce qui a permis au géant gazier russe d'échapper à une amende. Malgré l'entrée en vigueur de l'accord, "Gazprom n'a pas cessé de violer le droit communautaire et continue de pratiquer des prix excessifs du gaz pour ses destinataires en Europe Centrale et Orientale", a écrit PGNiG dans son communiqué en ajoutant que « la Commission n'a pas fait preuve de la diligence requise lors de la préparation de la décision, elle l'a annoncée en contradiction flagrante avec les preuves recueillies et a violé un certain nombre de dispositions procédurales du droit de l'Union ». En octobre 2018, le groupe PGNiG a porté plainte auprès de la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE), dénonçant cette décision de l'UE. Le 28 février de cette année la Pologne a demandé officiellement à la Cour de se joindre à la plainte portée par PGNiG. Les mêmes demandes ont été déposées par le gouvernement lituanien et la société bulgare Overgas Inc.
- La société « Polskie LNG » a lancé en décembre 2018 un appel d'offres pour l'extension du terminal GNL de Swinoujście de 5 à 7,5 Md m³/an. Cette capacité devrait être atteinte vers la fin de 2021. L'appel d'offres se compose de deux parties : terrestre et maritime. Dans la partie terrestre il est envisagé de construire un troisième réservoir, des installations augmentant les capacités de regazéification, une installation de transbordement de GNL et un embranchement ferroviaire. La partie maritime de l'investissement comprend l'aménagement d'un quai pour permettre le transbordement de GNL et le ravitaillement de bateaux. Le choix des réalisateurs des deux parties devrait intervenir encore cette année. La société « Polskie LNG » a reçu neuf offres pour la partie terrestre et six pour la partie maritime. Parmi les intéressés à la réalisation des deux parties se trouve le consortium composé de sociétés du groupe français Vinci : Vinci Construction Grands projets, Entrepose Contracting et la filiale polonaise Warbud SA. La Commission européenne vient d'accepter le projet le trouvant conforme aux principes communautaires de l'aide publique. La société « Polskie LNG » recevra pour la réalisation de l'investissement un cofinancement des fonds européens d'un montant de 128 M EUR en provenance du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ». La société internationale Tractebel a été choisie pour jouer le rôle de conseiller technique pour ce projet.

Infrastructures de transport

- Le projet de construction de l'Aéroport Central, est piloté par M. Mikołaj Wild, secrétaire d'Etat au Ministère des Infrastructures. L'Aéroport sera localisé le plus probablement à Baranów, à 40 km à l'ouest de Varsovie. Sa construction coûtera environ 31-35 Md PLN (soit environ 7,3 - 8,3 Md EUR). Il devrait être opérationnel en 2027. L'ensemble des travaux sur le projet d'Aéroport Central est coordonné par la société de projet CPK. Son président, M. Jacek Bartosiak, a démissionné au bout de sept mois d'exercice des fonctions, apparemment pour des raisons personnelles, mais selon les informations officielles il a compris que l'échelle de l'investissement et des travaux accompagnants excédait ses compétences. Il a été remplacé par le vice-président de la société CPK, M. Piotr Malepszak, en charge du volet ferroviaire et routier du projet. Actuellement, la société CPK travaille sur les paramètres de l'investissement et sa future rentabilité. Selon le Ministère des Infrastructures, l'Aéroport Central pourrait augmenter le revenu du Budget de l'Etat d'environ 2,4 Md PLN/an (558 M EUR par an) et sa réalisation générerait presque 150 000 emplois. M. Mikołaj Wild attend cette année l'adoption par le Conseil des Ministres du document stratégique pour ce projet comprenant la liste complète des investissements à réaliser dans ce cadre. La société de projet CPK négocie aussi avec le gestionnaire du réseau ferré, PKP-PLK SA, la répartition des tâches dans le cadre du volet ferroviaire qui devrait être prêt au moins six mois avant la mise en exploitation de l'Aéroport Central. La construction de nouvelles voies ferrées serait probablement à la charge de la société CPK, tandis que la modernisation de lignes existantes et la construction de petits tronçons de connexion serait à la charge de la société PKP PLK SA. Au début du mois de mars, le Ministre des Investissements et du Développement, M. Kwieciński, a informé que le futur Aéroport Central ferait partie du réseau transeuropéen TEN-T et serait inscrit dans l'annexe au programme « Connecting Europe Facility » pour pouvoir bénéficier d'un cofinancement pour une partie des investissements, notamment pour le volet ferroviaire et routier. Les communes de Baranów, Teresin et Wiskitki où l'Aéroport Central serait probablement situé se sont mises d'accord pour constituer un Conseil Social pour conseiller M. Wild et les dirigeants de la société CPK dans toutes les affaires essentielles pour la population locale.
- Le Ministre de l'économie maritime et de la navigation fluviale, M. Gróbarczyk, a présenté les principaux investissements envisagés dans les ports maritimes polonais. Le port de Gdańsk sera doté d'un port central sur la Baie de Gdańsk, dans le port de Gdynia il est prévu de construire un port extérieur, avancé vers la mer, et un nouveau terminal pour les ferry-boats, tandis que le port de Szczecin-Swinoujście s'enrichira d'un nouveau terminal conteneurisé. Par ailleurs, l'accès maritime au port de Szczecin sera approfondi à 12,5 m pour pouvoir accueillir des bateaux plus grands. Ce dernier investissement a déjà obtenu le cofinancement européen du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement » à hauteur de 1,4 Md PLN, soit 325,6 M EUR. Le Ministère de l'économie maritime et de la navigation fluviale estime à plus de 25 Md PLN, soit environ 5,8 Md EUR le coût des investissements dans ces ports d'ici 2030.
- La commune de Słupsk (Poméranie) a signé son premier contrat dans la formule PPP. Aux termes de ce contrat le consortium BDB Partnerstwo, composé de plusieurs entreprises locales, financera et construira six routes locales assurant l'accès aux nouveaux parcs résidentiels aux alentours de Słupsk et en assurera la gestion et l'entretien pendant dix ans. Au cours de cette période la commune les paiera par annuités pour l'accessibilité de ces routes. Elle dépensera au total 50,3 M PLN (11,7 M EUR). Le Ministère des infrastructures prévoit de son côté la construction dans la formule PPP de quatre tronçons des voies express S6 et S10, dont les contournements de la Triville et de Szczecin.
- Fin mai 2016, le gouvernement polonais a décidé d'entreprendre les travaux permettant d'ouvrir la lagune de la Vistule à la Baie de Gdańsk. A cet effet il a été décidé de creuser un canal qui rendrait à Elbląg et aux communes avoisinantes l'accès direct à la mer. L'investissement devrait être réalisé dans les années 2019-2022 par l'Office Maritime de Gdynia. Le canal creusé aura la longueur de 1,3 km et 5 m de profondeur. Il devrait permettre à Elbląg d'accueillir les bateaux à paramètres maritimes (100 m de longueur, 20 m de largeur et 4 m de tirant d'eau). La construction du canal sera financée du Budget de l'Etat. Son coût est estimé à plus de 880 M PLN (205 M EUR). M. Marek Gróbarczyk, Ministre de l'économie maritime et de la navigation fluviale, a déclaré que grâce à cet investissement, le port d'Elbląg pourrait accueillir jusqu'à 1,5 M t de marchandises contre 0,12 M t actuellement. Par ailleurs, il sera possible d'y construire de nouveaux terminaux et sites de stockage et de développer des services touristiques tels que le yachting et le windsurfing. Toutefois, certains experts ne voient pas d'intérêt économique dans cet investissement. Etant donné que le trajet d'Elbląg à Gdańsk par la voie express S7 ne prend qu'une heure, il est difficile de s'attendre à ce que l'acheminement de marchandises entre les deux ports par la voie maritime puisse être compétitif. Le projet de canal a été favorablement accueilli par les autorités de la région Warmie-Mazury et le Ministère de la Défense, tandis que la région de Poméranie tout comme plusieurs organisations écologiques s'opposent à la réalisation de ce projet, d'autant plus que l'ensemble de la presqu'île de la Vistule fait partie de la zone Natura 2000 et l'ouverture de la lagune impactera profondément le paysage de cette zone (voir la carte ci-dessous).

WPŁYW INWESTYCJI NA PRZYRODĘ

Przekop Mierzei Wiślanej i budowa toru wodnego do Elbląga oznaczają bezpośrednią ingerencję w Rezerwat Zatoka Elbląska, obszary unijnego programu Natura 2000 Zalew Wiślany oraz Mierzeja Wiślana, a także w Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana wraz z otuliną i otuliną Parku Krajobrazowego Wysoczyzny Elbląskiej.



ŹRÓDŁA: URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO (POMORSKIE.EU), URZĄD MORSKI W GDYNIA, EKOKONSULT, MOSTY GDAŃSK SP. Z O.O., PROJ.MORS SP. Z O.O., PORTY

En rouge le tracé du futur canal et l'île artificielle de 190 ha
En lignes vertes les zones environnementales protégées

La Commission européenne a déclaré avoir des contacts réguliers avec les autorités polonaises au sujet de cet investissement, mais n'a pas délivré de décision définitive à la matière tout en demandant à la Pologne de n'entreprendre aucuns travaux avant leur acceptation par Bruxelles. Les services compétents de la Commission n'auraient pas confirmé la nécessité de la réalisation de ce projet, notamment pour des raisons écologiques. Les opposants au projet ont porté plainte contre la décision environnementale et le permis de réalisation de l'investissement auprès de la Direction Générale de la Protection de l'Environnement (GDOS). L'opinion de la GDOS devrait être connue vers le 20 avril. Entretemps, la direction régionale des forêts a réalisé la déforestation des terrains situés le long du futur canal et l'Office Maritime de Gdynia a lancé un appel d'offres pour la réalisation de la première étape de cet investissement. Le délai de dépôt d'offres est fixé à 15 avril de cette année.

- Le gouvernement polonais a pris la décision d'augmenter de 3,2 Md PLN (744,2 M EUR) les fonds destinés à la réalisation du Programme National Ferroviaire. Ces fonds supplémentaires proviendront en partie du Budget de l'Etat (1,8 Md PLN, soit 418,6 M EUR) suite au rachat par celui-ci des actions du gestionnaire du réseau ferré PKP PLK SA détenues par la holding PKP SA, et en partie du crédit accordé par la BEI à PKP PLK SA pour financer les projets d'amélioration de l'accès ferroviaire aux ports maritimes et de modernisation de la ligne ferroviaire E59 entre Poznań et Szczecin (1,4 Md PLN, soit 325,6 M EUR).
- La société PKP PLK SA a signé avec la filiale polonaise de l'entreprise française Colas Rail un contrat pour l'extension de la gare ferroviaire centrale dans la ville de Poznań. Le contrat sera réalisé dans la formule « design & build » et les travaux devraient terminer en mars 2022. La valeur du contrat s'élève à 97 M PLN (22,6 M EUR).
- Selon un rapport préparé par la Chambre Suprême de Contrôle NIK (équivalent de la Cour des Comptes) l'insuffisance des fonds alloués par le Budget de l'Etat freine le développement des moyens et petits ports maritimes polonais. Sans investir dans l'infrastructure de ces ports, et notamment dans l'amélioration de l'accès à leurs sites, il serait impossible d'utiliser leur potentiel. Ces 6 ports moyens (Police, Kołobrzeg, Darłowo, Elbląg, Hel et Stepnica) et 21 petits ports ne contribuent qu'à 0,7% dans le CA global de tous les ports maritimes polonais. Les investissements envisagés dans le maintien de leur infrastructure n'ont été réalisés qu'à 38% en 2015, à 34% en 2016 et à seulement 25% en 2017. Les autorités polonaises se concentrent sur le développement des quatre grands ports (Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Swinoujście), dont les investissements consomment la totalité des fonds européens alloués au secteur maritime. Selon la NIK seul le transfert des moyens et petits ports maritimes aux communes correspondantes pourrait les préserver du déclin et leur assurer un développement à l'avenir.
- Le Fonds des Routes Locales vient d'être créé à l'initiative du premier Ministre Morawiecki. Il sera doté de 6 Md PLN (1,4 Md EUR) en 2019 et de 36 Md PLN (8,4 Md EUR) au cours des dix prochaines années. Le Fonds cofinancera la construction, la modernisation et la réfection des routes gérées par les communes ou par les powiats (cantons). Les subventions pour la réalisation des projets qui auront été sélectionnés pourraient s'élever à hauteur de 80% du coût d'un projet, mais pas plus que 30 M PLN (soit

environ 7 M EUR). Le Fonds sera alimenté de versements réalisés par le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau, de subventions du Ministère des Infrastructures et du Ministère de la Défense, du versement par l'entreprise publique « Forêts de Pologne » du montant correspondant à 2% de la valeur de ses ventes de bois et du versement par les sociétés du Trésor de l'Etat du montant correspondant à 7,5% de leurs bénéfices. Le gouvernement a déjà effectué la répartition des subventions par voïvodies. Les plus grandes enveloppes ont été attribuées aux voïvodies de Mazovie, de Lublin et de Grande Pologne. Les voïvodes vont bientôt lancer des concours pour sélectionner les projets qui bénéficieront de cofinancements par le Fonds des Routes Locales.

- Le Ministre des Infrastructures, M. Adamczyk, a déclaré que la Pologne multipliait les efforts afin de faire inscrire le projet de l'axe routier Via Carpatia dans le réseau TEN-T de base avant même sa révision officielle successive prévue en 2023. Via Carpatia est une voie rapide devant relier à terme la Lituanie (Klaïpeda) à la Bulgarie et à la Grèce (Thessaloniki). En Roumanie un embranchement de Via Carpatia serait construit jusqu'au port de Costanza. Selon les autorités polonaises Via Carpatia serait un axe vital pour le développement des régions de l'Est de l'Europe et permettrait un développement accéléré des régions situées aux périphéries de l'UE. Les promoteurs espèrent obtenir une contribution de l'UE pour son financement, dans le cadre du programme Connecting Europe Facility. Le Ministre Adamczyk a récemment informé que la Finlande, l'Estonie et la Lettonie avaient déclaré leur volonté de se joindre au projet Via Carpatia. Le coût du tronçon polonais de cet axe routier est estimé à 30 Md PLN (7,1 Md EUR). Selon les déclarations du Ministre Adamczyk il devrait être prêt en 2024 ou, au plus tard, en 2025. Le tracé de Via Carpatia est présenté sur la carte ci-après.



- La direction régionale de la protection de l'environnement de Mazovie annonce pour fin avril la délivrance de la décision environnementale pour la prolongation de la ligne ferroviaire Varsovie – Modlin jusqu'à l'Aéroport de Modlin. L'appel d'offres pour la construction de ce tronçon est prévu pour l'automne de cette année et les travaux pourraient être réalisés entre mi-2020 et fin 2022. La connexion ferroviaire directe de l'Aéroport permettrait d'y réaliser les vols le soir et la nuit, ce qui arrangerait des compagnies low-cost et des organisateurs de charters qui refusent d'opérer à partir de l'aéroport de Radom, désigné comme aéroport complémentaire du futur Aéroport Central.
- Le 12 mars, l'Assemblée Extraordinaire des Associés de la société « Aéroport de Modlin » a accepté l'augmentation de 50 M PLN (11,6 M EUR) de son capital par la Voïvodie de Mazovie. L'augmentation se ferait par la constitution de nouvelles parts à destination de la Voïvodie qui détiendra 42,3% des parts au capital de Modlin. Cette décision constitue un pas en avant vers le déblocage des investissements dans l'aéroport qui a notamment besoin d'un terminal temporaire et de nouvelles aires de stationnement pour les avions. Par ailleurs, la Voïvodie de Mazovie a l'intention de racheter les parts détenus dans l'Aéroport par l'entreprise publique PPL (Aéroports de Pologne). Toutefois la décision en la matière ne sera prise qu'après la réalisation de la due diligence de la société et l'estimation de la valeur des parts à céder (25,2%).

Bâtiment/Logement

- Selon les données préliminaires du Ministère des Investissements et du Développement, en janvier 2019 le nombre de logements mis sur le marché a noté une croissance de 8,6% par rapport à janvier 2017 en atteignant 16 300. C'est le meilleur résultat mensuel depuis 1990. Par contre, le nombre de permis de construire délivrés en janvier (pour 20 600 logements) a diminué de 0,7% par rapport à la même période de l'année passée.

- La Pologne manque d'environ 2,1 M de logements et ce déficit pourrait s'aggraver, étant donné le nombre grandissant de ménages résultant d'abandon progressif du modèle de famille à plusieurs générations. Le problème touche avant tout les ménages à revenus modestes et moyens qui ont un accès limité aux crédits immobiliers, d'autant plus qu'au cours des dernières années les prix de logements ont rapidement crû, notamment dans les grandes agglomérations. Pour cette raison la plupart des Polonais qui ont l'intention d'acheter un logement choisissent ceux à petite surface et de seulement deux pièces. En 2018, un logement acheté avait une surface moyenne inférieure de 8% par rapport à 2017 et dans les grandes villes cette baisse était encore plus visible. Selon le think-tank Heritage Real Estate, en 2018, la surface moyenne habitable par personne s'est élevée en Pologne à 27,8 m² et la surface moyenne d'un logement/maison n'a pas dépassé 75,2 m² (seulement 61,5 m² dans les villes) contre 131,1 m² en moyenne dans l'UE. Seuls les pays baltes, la Bulgarie et la Roumanie sont derrière la Pologne dans ce classement.
- Dans le cadre du programme « Logement + », le Ministère des Investissements et du Développement travaille sur le projet d'arrêté portant sur les standards urbanistiques pour les immeubles d'habitations et leurs environnements, sur les technologies de construction et d'équipement technique de ces immeubles et sur la localisation des opérations réalisées avec le soutien financier du Fonds de Dotations. L'arrêté a pour l'objectif de maximaliser l'efficacité de l'utilisation des fonds publics pour cofinancer la construction d'immeubles d'habitations pour les ménages à revenus modestes, d'assurer une bonne qualité de ces immeubles et de garantir leur exploitation effective à l'avenir.
- Selon le rapport de la société de conseil CBRE, en 2018 la Pologne s'est enrichie de presque 2,2 M m² de surface de stockage et 2 M m² supplémentaires sont en cours de construction, dont 488 000 m² en Haute Silésie, 295 000 m² dans le centre du pays et 258 000 m² dans l'est de la Pologne. Au total la surface d'entreposage en Pologne avoisine déjà 15,7 M m², soit deux fois plus qu'en République Tchèque et six fois plus qu'en Slovaquie.
- Le groupe Panattoni Europe a décidé de construire en Pologne, près de Legnica (Basse Silésie), un centre logistique moderne de plus de 100 000 m², composé de quatre bâtiments. Le premier bâtiment, d'une surface de 23 300 m², est déjà en cours de construction. Selon le groupe, Legnica, située au croisement de l'autoroute A4 reliant l'Allemagne à l'Ukraine et de la voie express S3 traversant du nord au sud la partie ouest de la Pologne, constitue une des meilleures localisations dans la région pour abriter des centres logistiques.

Transport

- Vers la fin du mois de février lors de la convention du parti au pouvoir *PiS* (Droit et Justice) son leader, Jarosław Kaczyński, a présenté de nouvelles mesures sociales étant des promesses électorales devant les élections européennes et parlementaires. Parmi ces « cinq points du programme de Kaczyński » il y a le rétablissement des liaisons de transport en bus "PKS" dans les *powiats* (districts). C'est une réponse du gouvernement au problème de l'exclusion à cause du manque d'accès aux transports. Actuellement environ 14 M d'habitants n'ont pas d'accès au transport en bus et presque 20% des petits villages sont dépourvus de transport en commun. En conséquence, les habitants ont des difficultés pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, à l'école ou chez les médecins. Ces dernières années les liaisons par autobus en province, avant tout celles assurées par PKS (l'Entreprise de la Communication par Bus dont plusieurs filiales régionales sont sous tutelle du Ministère des Infrastructures) ont été réduites de moitié. Une telle situation peut donc justifier une augmentation régulière d'achats de vieux véhicules d'occasion importés en province. Pour remédier à ces problèmes le Ministère des Infrastructures vient de présenter un projet de loi sur la création du fonds qui subventionnera les transports publics régionaux par bus. A cet effet, le budget d'Etat destina 800 M PLN (186 M EUR) par an et les collectivités locales 150 M PLN (34,9 M EUR) par an.

Urbain

- La régie de transports de Varsovie a choisi le fournisseur des 130 nouveaux bus électriques. L'entreprise SOLARIS Bus&Coach qui a remporté le marché a été le seul soumissionnaire dans cet appel d'offres. Son offre s'élève à 339,59 M PLN (79 M EUR). Le contrat qui sera cofinancé avec les fonds européens comprend la fourniture des bus et la mise en place des bornes de recharge. Les véhicules devraient être livrés entre novembre 2019 et novembre 2020. Actuellement, la régie de transports de Varsovie dispose des 30 bus électriques, des 4 bus hybrides et des 35 autobus au gaz naturel. De plus, en 2018 l'entreprise communale a signé un contrat pour la fourniture des 80 autobus au GNC avec une option pour 110 véhicules supplémentaires.
- A partir du 1^{er} avril courant la société Innogy Polska mettra en place le système d'autopartage à Varsovie. Dans le cadre de ce système, elle offrira 500 voitures électriques BMW i3s. Actuellement à Varsovie il y a 1500 voitures disponibles en car sharing.
- La société communale de gestion des routes municipales de Varsovie – ZDM – vient d'acheter 6 voitures électriques Kangoo Z. E. et 3 Renault Zoe. Les véhicules serviront pour la réalisation des tâches quotidiennes telles que le contrôle de l'éclairage et de la signalisation routière.

Ferroviaire

- Depuis 2017 PKP Intercity, le plus grand opérateur ferroviaire de passagers en Pologne, réalise le plus grand plan d'investissements de son histoire. Le budget de ce programme pour la période 2016-2020 à l'horizon 2023 prévoyant la modernisation et l'achat du matériel roulant ainsi que la modernisation des dépôts de maintenance s'élève à 7 Md PLN (1,6 Md EUR). Pour réaliser son programme PKP Intercity a besoin de 4 Md PLN (0,9 Md EUR). Les fonds indispensables seront garantis dans le contrat de service public qui devrait être signé entre PKP Intercity et le Ministère des Infrastructures vers la fin de l'année 2019 pour une période de 15 ans (une durée maximale conformément aux règles transitoires du IV^{ème} Paquet Ferroviaire). Le montant des subventions prévues dans le CSP mis à jour pourrait s'élever à 1 Md PLN (0,23 Md EUR) par an. L'opérateur prend également en compte un financement externe : les discussions avec la Banque Européenne d'Investissements sont en cours.

HONGRIE

Fonds européens

- La Commission européenne a débloqué 219 M EUR pour deux projets d'infrastructures majeurs en Hongrie. En premier lieu, 203 M EUR vont financer l'extension de l'autoroute M8, qui relie la Hongrie à Graz (AT). La section concernée, 29 km entre Körmend et la douane de Rabafüzes, sera construite par Duna Aszfalt et Mészáros és Mészáros. Un autre financement de 15 M EUR ira à la construction d'une centrale de traitement des eaux servant Budapest et sa proche banlieue. Au total, les fonds de cohésion devraient représenter 25 Mds EUR pour la Hongrie lors du CFP 2014-2020.
- Les financements de la Banque européenne d'Investissement (BEI) se sont élevés à 891 M EUR en 2018, en hausse de 6,4% par rapport à 2017. La majorité des fonds ont abondé des projets dans les secteurs des transports (276 M EUR), de l'énergie (146 M EUR) et du social (142 M EUR).
- La Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a rejeté la plainte de la Hongrie contre la Commission européenne, qui lui demandait le remboursement de 11,7 M EUR de fonds reçus au titre de la Politique agricole commune et de la politique de cohésion. Ces fonds avaient été versés dans le cadre d'un programme visant à accompagner la modernisation de l'industrie sucrière hongroise. En l'espèce, les fonds ont été versés pour financer la démolition de deux silos à betterave, puis la dépollution du terrain, mais les silos n'ont jamais été démolis.

Energie

Gaz et électricité

- Lors d'une rencontre avec le ministre hongrois des Affaires étrangères, le ministre croate de l'Energie a annoncé d'une part que son pays avait rendu une décision finale positive quant au projet de construction d'un terminal de Gaz naturel liquéfié sur l'île de Krk, et d'autre part que la construction d'une station de compression serait achevée dans les temps. Ces infrastructures sont jugées cruciales pour la diversification de l'approvisionnement gazier de la Hongrie, qui est actuellement dépendante de la Russie en la matière.
- Les filiales de la compagnie publique NKM en charge de la distribution d'électricité et de gaz naturel vont fusionner le 30 juin sous le nom de NKM Energia. La nouvelle entité aura des actifs d'1 Md EUR et un capital net de 670 M EUR. NKM Energia sera la première compagnie à fournir à la fois de l'électricité et du gaz en Hongrie.
- Le ministre des Affaires étrangères hongrois Szijjarto et le PDG de la compagnie gazière russe Gazprom ont signé un accord qui garantit la fourniture de gaz russe à la Hongrie jusqu'en 2020, même dans l'hypothèse où la Russie et l'Ukraine ne parviendraient pas à s'entendre sur un accord de transit. Pour parer à cette éventualité, la Hongrie va jouer sur l'interconnexion de son réseau avec ceux de ses voisins et, surtout, sur ses capacités de stockage : la Hongrie va acheter dès cette année suffisamment de gaz pour remplir tous ses réservoirs, d'une capacité de 6,3 Md m³, suffisants pour garantir son approvisionnement pour l'année 2020. Szijjarto a rappelé le soutien de la Hongrie aux projets de pipeline dits Turkish Stream et Nord Stream 2, qui devraient permettre à la Russie de livrer son gaz en Europe en contournant l'Ukraine. A la suite de cette annonce, l'Ukraine a annoncé être disposée à prêter une partie de ses capacités de stockage aux pays européens, y compris la Hongrie.

ENR

- MVM Zöld Generáció, filiale d'énergies renouvelables de la société publique d'énergie MVM, a ouvert à Paks la plus grande centrale photovoltaïque de Hongrie, dans laquelle elle a investi 28 M EUR, dont 35% ont été financés par l'Union européenne. La ferme, d'une capacité de 20,6 MW, est située près de la ville de Paks et dispose de 74 000 panneaux solaires sur 51 h. Elle devrait produire annuellement 22,2 GWh d'électricité, acheminés via le réseau préexistant. L'installation réduira les émissions de dioxyde de carbone de la Hongrie de 22 000 t par an.

- Radix Union, fabricant de cellules solaires basé à Kosice (SK), construit une ferme solaire à Szügy, dans le comitat de Nógrád. Le projet, représentant 101 M EUR, est réalisé par Greentechnic Hungary, et devrait aboutir à la construction de 33 unités de panneaux solaires de 500 kW chacune.

Transports

Aérien

- La compagnie hongroise low-cost WizzAir a commandé au total 256 nouveaux Airbus A321Neo et A320Neo. Selon la compagnie, ces modèles sont les avions qui correspondaient le mieux à ses besoins en termes de places disponibles, d'autonomie de vol et de consommation de carburant. WizzAir disposait déjà d'une flotte totale de 108 Airbus A320 et A321 en Europe.
- Selon son directeur général adjoint, le nombre de passagers empruntant l'aéroport international de Debrecen, situé 240 km à l'Est de Budapest, devrait s'établir à 700 000 en 2019. En 2018, ils étaient 382 000 à y avoir transité. L'aéroport de Debrecen dessert quatorze destinations en Europe.

Routier

- Volanbusz, entité publique nationale de transport par bus, va bientôt fusionner avec ses six homologues régionaux. Une fois l'intégration effectuée, une société d'État unifiée gèrera donc tous les services de transport par autocar, et conservera le nom de Volanbusz. L'objectif de cette fusion est de rationaliser l'organisation et de réduire les coûts des transports publics par autocar.
- Waberer's, le principal transporteur routier hongrois, a accusé une perte après taxes de 20,9 M EUR en 2018, contre un bénéfice après taxes de 18,4 M EUR en 2017. Cette perte s'explique par une hausse des coûts, tirée par les salaires, supérieure à une hausse des revenus pourtant solide (+ 9%). Robert Ziegler, nouveau PDG arrivé en février, a annoncé un plan de court terme visant à renouer avec les bénéfices, et consistant principalement en l'annulation de la commande de 300 camions. A moyen terme, une réduction de la flotte n'est pas exclue, et des plans de rationalisation et d'optimisation de la main-d'œuvre, des procès et de la logistique devraient être mis en place. Waberer's ne paiera pas de dividendes au titre de l'année 2018.

Infrastructures

- L'agence nationale de développement des infrastructures (NFI) prévoit d'investir 1,8 Md EUR en 2019. Sur les huit projets les plus importants, six concernent des infrastructures routières et deux des infrastructures ferroviaires. Le projet le plus coûteux est la construction de l'autoroute M30 entre Miskolc et Tornósnémeti pour un montant de 580 M EUR. Parmi les autres investissements importants figurent la construction de la deuxième phase de l'autoroute M4 entre Berettyóújfalu et Nagykereki, la modernisation de l'autoroute M4 entre la M0 et Cegléd, la construction de la route M44 entre Tiszakür et Kondoro, la M85 dans le comté de Győr-Sopron et la construction d'une route de contournement reliant Kaposvár à Látrány sur la route principale 67. Les deux grands projets ferroviaires sont le développement de la ligne Kelenföld-Pusztaszabolcs et le renouvellement de la ligne Budapest-Hatvan. Sur ce dernier, les deux voies seront démontées et remplacées. Le projet consiste également à rénover toutes les stations le long de la ligne.
- Les ministres serbe et hongrois en charge des infrastructures se sont rencontrés dans l'optique d'améliorer l'interconnexion entre les deux pays. Deux grands projets ont été définis comme prioritaires. En premier lieu, la modernisation et la mise à niveau de la ligne ferroviaire Budapest-Belgrade, déjà actée et financée par des capitaux chinois. Les deux ministres se sont accordés pour prendre des décrets visant à faciliter les travaux de chaque côté de la frontière. En second lieu, ils se sont entendus sur la nécessité de développer et améliorer les capacités commerciales de la Tisza, notamment en développant voire créant des ports fluviaux dans les villes qui la bordent.
- Le groupe de BTP français Colas a remporté, en consortium avec le hongrois HE-DO, le marché pour le raccordement de l'usine Bosch de Maklár à l'autoroute M25. Les 4,5 M EUR que coûte le projet sont entièrement financés par l'Union européenne. L'autoroute M25 connectera à terme la région d'Eger, dans le Nord du pays à l'autoroute M3 qui relie Budapest aux frontières roumaine et hongroise. Colas et HE - Do avaient déjà construit la section nNord de l'autoroute M25, et ont également remporté l'appel d'offre pour sa section Sud.

Routier

- Duna Aszfalt et Colas ont remporté l'appel d'offres pour la construction des derniers 27 km de l'autoroute M4 entre Abony et Törökszentmiklós. Un consortium des deux compagnies construira 18,6 km de route pour 215 M EUR, et Duna Aszfalt construira seule une section de 8,5 km, y inclus un pont, pour 182 M EUR. Le coût moyen au km s'élève donc à 11,7 M EUR pour la première section et 21,2 M EUR pour la seconde, soit un coût global moyen de 14,7 M EUR. Ceci alors que l'Union européenne avait refusé de financer un précédent appel d'offre, jugé trop cher et finalement annulé, alors que son coût moyen au kilomètre n'était « que » de 12,7 M EUR.

Urbain

- Pour l'heure, la ligne 4 du métro de Budapest, opérationnelle depuis mars 2014, a engendré des surcoûts d'environ 75 M EUR, principalement en raison de nombreuses procédures judiciaires qui ont suivi sa construction et qui n'ont pas toutes été jugées. Au total, 47 actions en dommages et intérêts ont été intentées contre la société de transport, dont 40 ont été clôturées. Parmi les sept en cours, la plus importante est l'action de compensation lancée par l'entreprise de construction de tunnels (consortium Bamco) à la fin de l'année dernière, qui réclame 35 M EUR supplémentaires au titre des travaux effectués.
- Le gouvernement prévoit d'accorder au moins 2,5 Md EUR sur dix ans pour la rénovation et le développement de Debrecen, deuxième ville du pays. Ces fonds devraient principalement servir au développement de l'Université, d'infrastructures autoroutières et ferroviaires avec la ville voisine roumaine d'Oradea, de l'École internationale et de l'école allemande, dans l'optique de l'arrivée prochaine d'une importante unique BMW dans la région. Le maire de Debrecen et le ministre hongrois des Affaires étrangères assument leur stratégie d'internationalisation de projets locaux, censée faciliter l'obtention de fonds européens. A titre d'exemple, inscrire la réfection des routes locales dans un cadre magyaro-roumain permet aux projets d'être éligible aux fonds Interreg Hongrie-Roumanie.
- La section nord du métro M3 (Ujpest-Központ à Lehel tér) sera de nouveau accessible aux passagers à partir du 30 mars, après que Strabag et Swietelsky auront achevé les travaux de modernisation. La ligne entière ne sera ouverte que quelques jours, la modernisation de la section sud entre Kőbánya-Kispest et Nagyvárud tér commençant le 6 avril.

Ferroviaire

- Lors d'une visite à Budapest du vice-président de la BEI, Vazil Hudak, le ministre hongrois des Affaires étrangères a soutenu le financement par cette banque d'un ambitieux projet ferroviaire commun aux pays du V4. Les pays du groupe de Visegrád prévoient en effet la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse devant relier Budapest à Varsovie via Bratislava et Brno ou Ostrava. Les quatre pays ont entamé les études de faisabilité et comptent sur un financement de la BEI pour les approfondir et, le cas échéant, initier les travaux de construction.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Energie

Nucléaire

- Le Premier ministre a fait le choix d'associer l'opposition qui s'est vu attribuer sept sièges dans le comité nucléaire permanent. Le nombre de membres permanents du comité a été réduit de moitié, de 45 à 22 membres, et il inclut désormais les présidents du directoire et du conseil de surveillance de CEZ ainsi que la présidente de l'autorité de sûreté nucléaire. Le comité nucléaire permanent s'est réuni pour la première fois dans ce format le 28 mars.
- Le Premier ministre a annoncé en février 2019 que CEZ serait responsable de la construction et du financement des nouvelles tranches nucléaires tchèques. L'Etat tchèque conclurait avec CEZ, d'ici l'été, un contrat-cadre définissant le partage de responsabilité. Aux termes de ce contrat-cadre, le projet serait porté par une filiale à 100% de l'énergéticien, Duko-2, et l'Etat se porterait garant de la dette levée par CEZ pour financer la construction des nouvelles tranches, mais seulement à concurrence du coût initial du projet (hors dérives de calendrier et de coûts qui découleraient d'une mauvaise gestion du projet par CEZ). La garantie de l'Etat permettrait à l'énergéticien de se financer sur les marchés financiers à un taux proche de celui dont bénéficie l'Etat. En contrepartie, l'Etat se réserverait un droit de regard et de contrôle sur toutes les étapes clés du projet, de même qu'une option de rachat du projet.
- Selon Jaroslav Mil, trois contrats successifs seraient conclus entre l'Etat et CEZ pour définir les termes de la mise en œuvre du projet à chacune de ses étapes clés. Le premier contrat, qui serait signé d'ici fin 2019, définirait le cahier des charges relatif à la phase de préparation de la construction des tranches nucléaires et à l'appel d'offres. Le deuxième débiterait après les résultats de l'appel d'offres. Le troisième correspondrait à la phase de lancement des travaux.
- L'appel d'offres serait lancé fin 2020 ou début 2021 et la procédure de sélection ne devrait pas excéder trois ans. D'ici 2024, le site d'implantation serait validé par l'autorité de sûreté nucléaire, de même que le plan d'occupation des sols. La mise en opération des nouvelles tranches est toujours prévue à l'horizon 2035.

ENR

- Les écologistes tchèques souhaiteraient qu'au moins 24% de l'énergie du pays proviennent de sources renouvelables. Ils préconisent d'instaurer des taxes plus élevées sur le charbon et s'opposent à la prolongation de l'exploitation des mines de charbon de Bilina, dans le nord de la Bohême. Les énergies

renouvelables représentent actuellement 15% de la production d'électricité tchèque. Or il conviendrait qu'elles atteignent 30% de la production d'ici 2030, estiment les écologistes. Le développement des énergies renouvelables a ralenti en République tchèque selon eux. En 2018, seuls quatre parcs éoliens d'une puissance installée de 8,6 MW ont été construits en République tchèque, contre 26 MW par an auparavant. Selon certains experts, le potentiel de l'éolien en République tchèque est d'environ 3.000 MW, soit dix fois plus que la puissance installée aujourd'hui.

Environnement

- En 2018, Veolia Energie République tchèque a considérablement réduit ses émissions polluantes provenant de la production de chaleur et d'électricité. Les émissions d'oxyde d'azote ont diminué de plus de 1 000 t par rapport à l'année précédente, soit la plus forte baisse en glissement annuel sur les dix dernières années. En remplaçant le charbon et le gaz naturel par la biomasse, les émissions de CO₂ ont été réduites de 116 000 t en 2018, soit une diminution de 10% par rapport à l'année précédente. L'année dernière, le groupe Veolia Energie République tchèque a investi plus de 23 M EUR dans de nouvelles technologies qui ont fortement contribué à réduire les émissions polluantes.
- D'ici 2020, CEZ mettra hors service les centrales à charbon Prunerov 1, Melnik 3 et l'une des deux tranches de Melnik 2. Ainsi CEZ va se priver de 5% de sa production annuelle d'électricité. Suite à cette décision, les émissions de CO₂ dans la région de Melnik devraient diminuer de 80% par rapport au niveau actuel. Selon le président du directoire de CEZ, Daniel Benes, l'énergéticien arrêtera progressivement la production d'électricité à partir du charbon pour passer à des sources d'énergie plus propres.
- Une partie des députés de l'opposition souhaite bannir la culture intensive du colza aux fins de production de biocarburant de première génération qu'ils jugent nocif pour l'environnement. Ils souhaitent que la République tchèque produise des biocarburants de nouvelle génération plus respectueux de l'environnement. Ainsi les Pirates ont présenté un amendement à la loi qui vise à dissuader les producteurs de biocarburants de recourir au colza. L'initiative a le soutien des députés ODS, TOP 09, STAN et SPD. Le ministre des transports Dan Ťok (ANO) a informé que son ministère avait changé de position à ce sujet et ne soutenait désormais plus l'arrêt de la culture de colza pour produire des biocarburants. Le Premier ministre Andrej Babis dénonce l'amendement en objectant qu'aucune alternative n'existe à l'heure actuelle. Un arrêt de la culture colza destinée à produire du biocarburant entraînerait une perte pour Preol, filiale du groupe Agrofert.

Déchets

- En 2019, le ministère de l'environnement et l'office national des statistiques tchèques réduiront les coûts de collecte des données sur les déchets. Les municipalités envoient actuellement des échantillons de données sur les déchets au ministère, conformément à la loi sur les déchets, ainsi qu'à l'office national des statistiques tchèques conformément au décret sur le programme d'enquêtes statistiques. L'office national des statistiques tchèques limitera son enquête statistique en réduisant le nombre d'échantillon de 60% et le nombre de municipalités qui continueront à envoyer des données sur les déchets à l'office national des statistiques tchèques passera de 1 400 à moins de 500.

Transports

Ferroviaire

- La récente série d'accidents sur le réseau ferroviaire tchèque (220 depuis le début de l'année) a fait apparaître des défaillances préoccupantes en termes de sécurité. La majorité des accidents est due à une erreur humaine. C'est pourquoi il est prévu de renforcer le contrôle des conducteurs de train. L'opérateur national, České Drahy, devra rapidement trouver une solution à la pénurie de conducteurs de trains (150 postes sont vacants). En effet, cette pénurie contraint l'opérateur à inciter les conducteurs à faire des heures supplémentaires alors que plus de 50% d'entre eux sont âgés de plus de 50 ans. Attirer des profils plus jeunes s'avère difficile compte tenu du faible niveau des salaires de la profession. En outre, la mise en place du système européen de signalisation et de contrôle ferroviaire (ETCS) en République tchèque demeure inachevée : seule une ligne en est équipée (entre Kolín et Břeclav, 250 km). Son déploiement n'est pour l'instant prévu que sur les lignes internationales (2 600 km sur 9 374 km du réseau ferroviaire tchèque). Par ailleurs, la plupart des trains ne sont pas encore équipés du dispositif ETCS qui deviendra obligatoire à partir de 2025.
- ČD Cargo a achevé un appel d'offres portant sur l'installation du système ETCS sur 78 locomotives. Le marché de 30 M EUR a été remporté par le consortium ČD Telematika et AŽD. Une partie du système ETCS embarqué sera fournie par Alstom. Le coût du système embarqué dans une locomotive est estimé à 0,4 M EUR. Pour ce marché, ČD Cargo a obtenu une aide financière du fonds européen Connecting Europe facility à concurrence de 85% des dépenses.
- Après avoir remporté les appels d'offres pour l'exploitation de lignes en service conventionné, les opérateurs ferroviaires privés lanceront leurs activités sur plusieurs lignes longue distance ainsi que sur

des lignes régionales. Pour ce faire, les opérateurs privés (Arriva, AŽD, GW Train Regio, KŽC, Landerbahn, Leo Expres et RegioJet) ont besoin de recruter notamment des conducteurs de train et du personnel de bord, soit environ 700 personnes.

- Le ministère des transports envisage d'introduire le « billet unique », valable pour l'ensemble des opérateurs dès cette année (la date initialement prévue était 2020).

Routier

- Radim Jančura, propriétaire de RegioJet, a confirmé que des négociations étaient en cours avec BlaBlaBus pour entrer en partenariat. M. Jančura avait refusé il y a deux ans une collaboration avec FlixBus du fait de conditions qu'il jugeait inacceptables. Le modèle de collaboration avec BlaBlaBus serait différent : la plateforme BlaBlaBus disposerait d'une partie des places dans les buses jaunes de RegioJet. La République tchèque est l'un des rares pays où le principal opérateur sur le marché des autocars a résisté à la concurrence de FlixBus tout en restant rentable, notamment grâce à son offre de transport combiné bus/train.
- Pour demeurer compétitif, FlixBus prévoit de développer de nouvelles liaisons entre Zlín et Munich via Brno et Ceske Budejovice, un tracé qu'aucune compagnie d'autobus n'emprunte à l'heure actuelle, puis entre Plzeň et Cracovie, deux segments très rentables selon la compagnie.
- En 2015, le gouvernement s'était engagé à déployer des technologies intelligentes dans le secteur des transports. Sur les 17 Md CZK (0,66 Md EUR) d'investissement prévu d'ici 2020 à cette fin, 2,6 Md CZK ont été dépensés au total à ce jour. Des capteurs ont été installés sur le périphérique de Prague ainsi que sur l'autoroute D1 entre Rudná et Mirošovice. A l'heure actuelle, le système communique des informations sur les conditions de freinage, sur les travaux ou sur la présence de véhicules de secours prioritaires. Le ministère des transports prévoit d'équiper également les piétons et cyclistes de dispositifs C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems) sur leurs téléphones portables afin de leur permettre de communiquer avec les véhicules autonomes pour réduire les risques d'accident.
- Les députés tchèques ont soutenu l'introduction de vignettes autoroutières électroniques. Le projet de loi prévoit que, à partir de 2021, il sera possible d'acheter sa vignette sur internet ou via une application mobile. La validité des vignettes sera contrôlée grâce à des caméras ou, éventuellement, des stations de péage. A terme, le nouveau système devrait permettre d'introduire également des vignettes régionales, demandées par certaines régions tchèques.
- Selon une étude du Centre tchèque d'analyses économiques (CETA), la République tchèque applique l'un des taux de péage et de droits d'accises sur le carburant les plus bas en Europe. C'est une des raisons pour lesquelles les transporteurs étrangers transitent de plus en plus par son territoire. Les poids lourds paient en moyenne 46,50 EUR/100 km contre 58,26 EUR en Allemagne et 58,21 EUR en Pologne. Les données provenant du système de péage confirment cette augmentation du trafic de camions. Le transport routier national de marchandises a augmenté de 13% au 1^{er} semestre 2018 (192 000 t) tandis que le transport international par les transporteurs tchèques a reculé de 8% (18 700 t). Cette baisse s'explique notamment par la pénurie de transporteurs, la concurrence des transporteurs d'Europe de l'Est ainsi que par les complications liées au salaire minimum dans les Etats d'Europe de l'Ouest. Au final, les transporteurs tchèques ont réduit de 10% leur parc automobile.

Urbain

- La ville de Prague a de nouveau exprimé son souhait de trouver un investisseur privé qui faciliterait l'achat des terrains nécessaires à la construction de la nouvelle ligne automatique de métro D et à la conception des futures stations. Le projet de partenariat avec le groupe Penta a été abandonné en 2018 suite au changement de l'équipe municipale de Prague. Le groupe CPI PropertyGroup du milliardaire tchèque Radovan Víték a lui aussi exprimé son intérêt pour collaborer avec la ville sur la construction de la ligne de métro D. Avant de lancer les travaux de construction, le conseil municipal prévoit de construire une nouvelle ligne de tramways entre Pankrác et Budějovická, deux stations actuellement desservies par la ligne de métro C qui serait fermée le temps que dureraient les travaux pour la construction de la ligne de métro D.

Aérien

- Le groupe PENTA est entré en négociation avec le groupe chinois CITIC EUROPE pour vendre l'ancien aéroport militaire de Vodochody, situé à une dizaine de kilomètres au nord de Prague. PENTA avait acquis l'aéroport en 2006 et il souhaitait le transformer en aéroport international pour les vols low cost. Ce plan d'investissement de 4 Md CZK ne bénéficie guère de soutien politique et a suscité une opposition vigoureuse des communes avoisinantes. L'entrée d'investisseurs chinois dans Aero Vodochody, entreprise du groupe PENTA qui produit notamment la nouvelle génération d'avions tchèques d'entraînement L-39NG, n'est pas prévue.

Energie

Electricité

- La consommation d'électricité en Slovaquie s'est ralentie en 2018. Selon les données préalables, elle a atteint 30 911 GWh en 2018, en baisse de 0,5 % par rapport à 2017. La production d'électricité a quant à elle également baissé de 3,3 % pour s'établir à 27 113 GWh en 2018, ce qui a forcé le pays à augmenter le volume d'électricité importée.
- En 2018, le principal producteur d'électricité en Slovaquie, Slovenske elektrarne, a produit 18 638 GWh (soit env. 70 % du total) quasiment sans émission de CO₂, dont 16 778 GWh ont été fournis au réseau. Il s'agit là d'une baisse de production de 4,1 % et de fourniture du réseau de 4,4 % par rapport à 2017. Selon Slovenske elektrarne, cette diminution résulte de la sécheresse estivale, du manque des précipitations en automne et des températures élevées au printemps qui ont impacté le rendement des centrales hydrauliques du groupe (une trentaine soit 7,6% de la capacité totale du groupe, le reste étant réalisé à 82% par des centrales nucléaires). Ces centrales hydrauliques ont fourni au réseau seulement 1 275 GWh l'année dernière soit - 21,3 % par rapport à 2017.

Energie nucléaire

- Fin décembre 2018, Slovenske elektrarne a commencé les essais sur le troisième bloc nucléaire en construction sur le site de la centrale de Mochovce. Il s'agit de l'une des dernières phases avant le lancement de la production commerciale d'électricité. Selon l'Autorité de sûreté nucléaire nationale, les essais se poursuivront au travers de l'augmentation progressive de la température et de la pression, du test des principaux systèmes de secours, et des essais de refroidissement du circuit primaire. Les essais devraient se finir en mars 2019. Fin décembre, les travaux de construction sur le troisième bloc ont été achevés à 98,23 % et sur le quatrième bloc à 86,6 %.

Chaleur

- La société publique chargée de la production de chaleur à Zilina (à 200 km de Bratislava au nord du pays) prévoit un investissement de 31 M EUR afin d'installer une nouvelle turbine à gaz pour la production d'électricité ; la production de chaleur demeurera inchangée. La centrale à Zilina ne planifie pas de valorisation énergétique des déchets.
- L'Autorité de concurrence a donné son feu vert le 30 janvier dernier au rachat de Slovintegra (production de chaleur à Levice, 33 000 habitants) par Veolia. Slovintegra était détenu par M. Slavomir Hatina (ancien propriétaire de la raffinerie Slovnaft). Cet investissement de Veolia vient s'ajouter à celui lié au rachat de la centrale de chauffage à gaz PPC à Bratislava l'année dernière, renforçant la position de leader de Veolia parmi les acteurs privés sur le marché du chauffage central.

ENR

- Le ministère de l'Economie a finalisé le décret listant les secteurs industriels (une soixantaine) concernés par le système de compensation financière octroyée par l'Etat slovaque en raison des prix d'électricité élevés, et définissant la structure et la méthode de calcul pour cette compensation. Les industriels à forte intensité énergétique profiteront d'une baisse de leur redevance obligatoire aux énergies renouvelables payée également par tous consommateurs (ménages, entreprises). Seront ainsi concernés les industriels avec une consommation d'électricité minimale de 1 GWh / an. L'intensité sera calculée par la part des coûts d'électricité sur la valeur ajoutée brute de l'entreprise. Le ministère de l'Economie prévoit que la réduction s'appliquera à 200 entreprises et coûtera au total à l'Etat 80 M EUR.
- 136 producteurs d'électricité verte (contre 146 en 2018) ne bénéficieront pas en 2019 d'un soutien public à la production car ils n'ont pas rempli toutes les conditions nécessaires pour l'octroi de cette subvention : il s'agit notamment de la notification obligatoire des prévisions de production tant au distributeur d'électricité qu'à l'Autorité de régulation. Pour mémoire, le nombre de producteurs d'électricité verte exclus du dispositif de soutien public était de 1 200 sur 3 000 au total en 2015 en raison de cette notification obligatoire introduite par l'Autorité de régulation passée inaperçue (voir veille janvier 2015).
- Si la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables a connu une légère augmentation passant de 17 % en 2016 à 17,5 % en 2017 au sein de l'UE, la Slovaquie a connu une tendance inverse. Cette part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables est passée progressivement de 12,9 % en 2015 à 12 % en 2016 puis à 11,5 % en 2017, selon les données d'Eurostat. La Slovaquie s'éloigne donc progressivement de son objectif de 14 % en 2020.

Ferroviaire

- La société publique chargée du transport de passagers ZSSK ainsi que le ministère des Transports veulent limiter le dédommagement des passagers en cas de retards subis, notamment ceux non imputables directement à la société d'exploitation (selon les statistiques internes de ZSSK, les retards imputables à l'entreprise elle-même ne représentent que 17 % de l'ensemble des retards, les autres étant dus à des intempéries, des obstacles sur les lignes ou des accidents). Or la Commission européenne fait pression au niveau des Etats membres pour imposer un système contraignant de compensations obligatoires des usagers en cas de retards des trains y compris ceux provoqués par des intempéries, des obstacles sur les lignes ou des accidents non imputables directement à la société d'exploitation. Un tel règlement existe déjà depuis 2009, mais les Etats membres peuvent demander tous les cinq ans à en être exemptée à titre exceptionnel, ce qui est le cas de la Slovaquie qui envisage de demander une prolongation de cette exception pour la période 2019-2024. Selon le ministre des Transports, Arpad Ersek, le projet de compensation tel que rédigé par la Commission est calqué sur le transport aérien, et donc difficilement transférable au transport ferroviaire à cause d'un nombre plus élevé de stations et de trains entraînant des coûts disproportionnés.
- La société publique chargée du transport de passagers ZSSK a lancé trois appels d'offres relatifs à la construction d'un centre de maintenance technique des wagons. Le premier doit être construit à Zvolen (Slovaquie centrale) pour un montant de 29,8 M EUR (hors TVA), le deuxième à Humenne (Slovaquie orientale) pour un montant de 25 M EUR (hors TVA) et le troisième à Nove Zamky (sud du pays) pour 36,5 M EUR (hors TVA). Les trois AO sont ouverts jusqu'à 9 avril 2019.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:56567-2019:TEXT:FR:HTML&src=0&tabId=0>
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:53871-2019:TEXT:EN:HTML&src=0>
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:51432-2019:TEXT:EN:HTML&src=0>
ZSSK prévoit également dans le futur la construction de tels centres à Kosice (est) et à Zilina (nord). L'unité d'évaluation des dépenses publiques auprès du ministère des Finances, « Value for Money », a toutefois critiqué le sur dimensionnement des infrastructures et des capacités envisagées pour ces centres.
- Pour répondre à la pénurie en matière de conducteurs de trains, le ministère des Transports et de la construction a élargi les critères à l'embauche. Jusqu'à présent, les candidats devaient avoir une formation secondaire professionnelle ou avoir achevé leur apprentissage dans le domaine électrotechnique, transport, technique ou mécanique. Désormais, le métier sera aussi ouvert aux diplômés des lycées généralistes. Ces derniers s'ils sont retenus bénéficieront d'un stage professionnel afin de les former sur le plan technique.
- Après l'arrivée du premier train chinois en provenance de Dalian (province du Liaoning) en novembre 2017 dans le cadre de la route de la soie, la Chine avait envisagé de faire arriver en Slovaquie 500 trains en 2018 et 2 000 en 2020. Or, la réalité est aujourd'hui tout autre puisqu'il n'a été recensé que 28 trains au total en 2017 et 123 en 2018 en raison d'un arrêt de circulation de ces trains dès le mois de septembre suite aux tensions en Ukraine qui ont provoqué le contournement de la Slovaquie (les trains passent désormais par la Biélorussie et la Pologne).
- Mi-mars, la société publique chargée du transport de passagers, ZSSK, a trouvé un accord sur les hausses de salaires pour les deux prochaines années. Depuis le 1^{er} mars 2019, les salaires mensuels de tous les employés ont augmenté de 30 EUR et des primes pour certaines professions pourront aller jusqu'à 25 EUR. Et, à partir de janvier 2020, une nouvelle hausse salariale de 30 EUR est envisagée, ainsi que une augmentation de 20 EUR des primes de certaines professions.

Routier

- Le différend entre la Société nationale des autoroutes slovaques et le consortium italo-slovaque Salini Impreglio - Duha au sujet des retards concernant la construction de l'autoroute D1 s'est réglé par un accord amiable de résiliation du contrat entre les deux parties (décision gouvernementale du 6 mars). Pour mémoire, le différend portant sur des retards et des renchérissements importants des travaux concerne un tronçon de 13,5 km (dont un tunnel de 7,5 km) au nord du pays (contournement de Zilina) pour un coût initial prévu de 410 M EUR. Le projet a pris du retard dès le départ car la procédure de l'appel d'offres a duré 2,5 ans pour une fin des travaux pourtant prévue en 2019. L'Etat slovaque ne voulant pas résilier le contrat unilatéralement pour éviter une suspension des travaux, avait fait appel, en janvier dernier, à une commission internationale de médiation composée d'experts allemands, américains et britanniques. Selon le ministère des Transports, le consortium italo-slovaque n'était pas capable de terminer les travaux à cause d'une sous-évaluation dès le départ des coûts des travaux et une mauvaise gestion du projet. L'accord prévoit que le consortium paye les fournisseurs pour les travaux déjà réalisés sous forme d'une garantie versée auprès de la banque. En revanche, un désaccord existe encore entre la société nationale et le consortium italo slovaque qui réclame auprès des autorités un montant de dédommagement de plus de 100 M EUR. Le ministre des transports, Arpad Ersek, cherche à relancer les

travaux le plus vite possible, c'est-à-dire de lancer un nouvel appel d'offres afin de pouvoir finir toute la construction avant 2023 – date butoir imposée par la CE ayant versé les fonds européens de la période 2014-2020.

- Le 22 mars, la mairie de Nitra (79 000 habitants) a publié un appel d'offres concernant le transport public en bus de la ville. Il s'agit d'un contrat de dix ans (fourniture des bus et exploitation) dont la valeur est estimée à 121,7 M EUR (hors TVA). Les critères d'évaluation sont basés sur le prix à hauteur de 70 % et le niveau d'équipement technique à hauteur de 30 %. Les sociétés internationales intéressées peuvent déposer leur offre jusqu'au 29 avril. A noter que le service de transport public en bus a été assuré par Veolia Transport jusqu'à 2013, puis par le groupe allemand Arriva suite à son rachat des activités de Veolia Transport en Europe centrale. <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:134007-2019:TEXT:FR:HTML&tabId=0>

Fluvial

- La société publique slovaque Vodohospodarska vystavba (construction hydraulique) a signé fin janvier un contrat avec la société tchèque Metrostav a.s. suite à l'appel d'offres sur la modernisation des écluses à Gabčíkovo que cette dernière avait remporté. Le site comprend également la plus grande centrale hydraulique du pays (720 MW). Le projet de modernisation des écluses est cofinancé sur fonds européens à hauteur de 123 M EUR issus du programme « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ». Il s'agit de leur première grande reconstruction depuis leur mise en opération en 1992. Elle vise l'amélioration du trafic fluvial ainsi que le renforcement de la sécurité. Les portes en amont des deux écluses, chacune de 190 t, seront remplacées, ainsi que les portes en aval (formées par deux vantaux, chacun pesant 450-500 t). La modernisation concernera également le système de remplissage et de vidange ainsi que les vannes de régulation.
- D'après le ministre des transports M. Ersek, la société nationale fluviale pourrait débiter ses activités d'ici deux ans et demi (voire la veille Janvier 2019). D'après lui, le potentiel de Danube est sous utilisé et ce mode de transport fluvial - étant donné son aspect écologique - pourrait être soutenu par la Commission.

Environnement

- La hausse des prix des quotas d'émission qui impactera négativement les plus grands pollueurs slovaques (qui sont dans le même temps les plus grands employeurs dans les différentes régions) sera compensée par l'Etat slovaque grâce au Fonds environnemental qui gère les recettes tirées des quotas d'émission. Le Fonds disposera d'un budget de 692 M EUR en 2019 dont 487 M EUR issus des crédits sur les exercices précédents et 137 M EUR issus des recettes des quotas d'émission. Pour mémoire, en 2017, la compensation s'élevait à 5,4 M EUR pour Slovalco (aluminium), à 1,5 M EUR pour Slovnaft (raffinerie), à 1,1 M EUR pour OFZ (sidérurgie), à 1,1 M EUR pour Mondi SCP (industrie de papier), à 0,4 M EUR pour U.S. Steel Kosice, à 0,3 M EUR pour Zeleziarn Podbrezova (métallurgie) et à 0,2 M EUR pour Metsa Tissue Slovakia. En 2018, le total des compensations pour les entreprises s'est établi à 30 M EUR. La raffinerie Slovnaft a par exemple utilisé cette compensation pour l'achat d'électricité.
- Après avoir présenté le projet de consignment des bouteilles et des canettes (veille novembre 2018), le ministère de l'Environnement a publié les résultats d'une enquête publique selon laquelle la population slovaque soutient à 86% ce système et se dit prête à payer la consigne (12 centimes pour la bouteille et 10 centimes pour la canette). 75% des personnes interrogées ont déclaré que la consignment n'impacterait pas leur habitude de tri des déchets et 80 % sont même disposés à payer davantage pour des produits fabriqués à partir de plastiques recyclés. Selon le ministre Solymos, le système de consignment permettra de passer de 60% à 90% en termes de tri des bouteilles. La consignment devrait être applicable à partir du 1^{er} janvier 2022.
- Le 27 février 2019 le conseil des ministres a approuvé la Stratégie environnementale à l'horizon 2030 intitulé « Une Slovaquie plus verte ». Le pays ne disposait jusqu'à présent d'une stratégie rédigée en 1993, sans aucune mise à jour. Cette nouvelle vision vise à atteindre une meilleure qualité de l'environnement et à développer l'économie circulaire en utilisant le moins possible les ressources naturelles non renouvelables et les substances toxiques dangereuses. Cette nouvelle stratégie présente les principaux grands défis environnementaux du pays tels que la qualité de l'air (en rappelant que la pollution de l'air est à l'origine de 5 000 décès prématurés / an), la gestion des déchets et le taux recyclage trop faible, la protection des habitats et des espèces notamment dans les écosystèmes des forêts, des pâturages et des zones humides ou encore la protection nécessaire des systèmes environnementaux :
 - **Utilisation durable et protection effective des ressources naturelles :**
 - **Abondance de l'eau propre pour tous :** Les agglomérations de 2 000 habitants et plus verront 100 % (et 50% pour les agglomérations plus petites) de leurs eaux usées raccordées au tout à l'égout puis traitées. La stratégie mentionne la baisse inquiétante de la consommation d'eau qui est l'une des plus basses en Europe (78 litres / habitant / jour en 2016). Si 88,6 %

de la population est raccordée au réseau public d'eau potable, seulement 66,4 % de la population est raccordée au tout à l'égout ;

- Protection efficace de la nature et du paysage : d'ici 2030, la Slovaquie rénovera au moins 15 % de ses écosystèmes dégradés. Un dispositif de protection de certaines zones avec différents niveaux permettra une prise en compte plus rigoureuse selon les standards internationaux. Ainsi, les zones de non-interférence avec l'Homme seront au centre de la politique des parcs nationaux. L'objectif de ces zones de non interférence sera de 50 % de la surface totale des parcs nationaux en 2025 et 75 % en 2030 ;
- Gestion durable des terres : La production agricole écologique devra représenter 13,5 % de la superficie totale des terres agricoles. Le contrôle du respect des restrictions dans les zones menacées par les nitrates sera renforcé ;
- Equilibre de toutes les fonctions de la forêt : l'exploitation des forêts se fera d'une manière durable, elle sera interdite dans les zones de non-interférence avec l'Homme. Le contrôle public et institutionnel d'exploitation des forêts se renforcera ;
- Utilisation rationnelle des minerais : les dommages environnementaux seront remboursés par les responsables de ces dommages.

- **Changement climatique et la protection de l'air :**

- Prévention et atténuation du changement climatique : A l'horizon 2030, la Slovaquie parviendra à ses objectifs en matière d'émission des gaz à effet de serre (la réduction de 43 % par rapport à 2005 dans les secteurs couverts par le Système européen d'échanges des quotas SEQUE et de 20 % dans les autres secteurs). Le pays évaluera la mise en place des taxes environnementales. Des zones d'émission dans les villes et des solutions de transport sans impact négatif sur le climat seront mises en place;
- Protection contre les conséquences des inondations.
- Solution pour les sécheresses et le manque d'eau : une meilleure planification des terrains bâtis, des terres agricoles ainsi que des forêts permettra une gestion plus efficace de l'eau. Les sources d'eau seront utilisées d'une manière plus efficace, y compris pour l'eau de pluie et le recyclage. La rétention de l'eau atténuera les impacts de la sécheresse dans le paysage;
- Air propre : la qualité de l'air s'améliorera grâce à la baisse des émissions - d'ici 2030 par rapport à 2005 - de SO₂ de 82 %, de NO_x de 50 %, de NMVOC de 32 %, de NH₃ de 30 % et de PM 2,5 de 49 %. La production d'électricité à partir du charbon sera progressivement diminuée puis totalement abandonnée. Le chauffage des ménages et le transport en ville emprunteront des solutions alternatives plus acceptables pour l'environnement. La protection de l'air sera basée sur le principe pollueur-payeur. La Slovaquie évaluera la mise en place d'un système d'échanges de quotas d'émission pour les matières polluantes ;

- **Economie verte**

- Vers une économie circulaire : D'ici 2030, le taux de recyclage des déchets municipaux passera à 60 % et le taux de la mise en décharge sera réduit à 25 % à l'horizon 2035. La passation des « marchés publics verts » concernera 70 % de la valeur totale des marchés publics. Les autorités augmenteront le soutien à l'innovation, à la R&D verte ;
- Energie économique et écologique : L'intensité énergétique de l'industrie slovaque ciblera la moyenne européenne. Le prix de l'énergie inclura tous les coûts externes. Le soutien public ciblera les ressources qui rempliront les critères de soutenabilité et n'auront pas d'impacts négatifs sur l'environnement. La population sera mieux informée et de façon transparente. La part des énergies renouvelables dans la production et la consommation de l'énergie, dans le transport, les économies d'énergies et la baisse des émissions des gaz à effet de serre seront compatibles avec le plan national et européen énergie-climat 2030 ;
- Outils économiques pour un meilleur environnement.
- Education environnementale à tout âge : avec l'appui des autorités publiques, des organisations professionnelles, du milieu académique, des ONG et des collectivités locales, le système éducatif en matière environnementale deviendra plus efficace.
- Meilleures données pour meilleures prises de décision : On améliorera en particulier l'étendu et la qualité des données dans le domaine des déchets, de l'eau, de l'air et de la biodiversité. Les données seront accessibles à tous et harmonisées au niveau national et international.

SLOVENIE

Nominations ministérielles

- L'Assemblée nationale a confirmé les remplaçants du gouvernement de Marjan Šarec, votant à deux reprises 49 contre 20 pour nommer Simon Zajc au poste de ministre de l'Environnement et de l'aménagement du territoire et Aleš Šabeder au poste de ministre de la Santé. Le nouveau ministre de

L'Environnement et de l'aménagement du territoire reprend un département qu'il a connu comme secrétaire d'État durant les derniers six mois. Il s'engage à poursuivre les projets initiés par son prédécesseur, Jure Leben, considéré comme le ministre de l'environnement le plus actif de ces dernières années. Pendant son audition à l'Assemblée nationale, il a énuméré les modifications apportées aux lois sur la construction et le logement, la loi sur la protection de l'environnement et les eaux, ses priorités principales sur une stratégie climatique à long terme et une gestion améliorée des déchets.

Energie

Electricité

- La centrale thermique de Brestanica (TEB) a commandé des équipements techniques essentiels pour un nouveau générateur de gaz. « Siemens Ljubljana » a été choisi comme fournisseur pour une turbine à gaz, un générateur, une cheminée et un générateur diesel de secours pour l'unité 7 de TEB, au prix de 26,5 M EUR. La centrale thermique de Brestanica, fournisseur d'électricité de secours pour la seule centrale nucléaire slovène située à Krško et fournisseur de services de secours en électricité pour les gros consommateurs, a décidé d'investir dans un nouveau générateur de gaz de 53 MW.

Gaz et pétrole

- Le groupe énergétique « Petrol » a dépassé ses objectifs l'an dernier, générant un chiffre d'affaires de 5,4 Md EUR. Ce chiffre dépassait de près de 1 Md EUR les prévisions et était de 20% supérieur à celui de 2017. Le bénéfice net a progressé de 13% par rapport à l'année précédente, à 91,8 M EUR. Selon le PDG du groupe, il s'agit des meilleurs résultats dans l'histoire de « Petrol ». À la fin de l'année dernière, le groupe disposait de 500 stations-service, dont 319 en Slovénie.

Infrastructures

- La Slovénie a présenté au salon internationale de l'investissement et de l'immobilier (MIPIM) à Cannes onze projets, parmi lesquels figurent le nouveau terminal ferroviaire prévu dans le centre-ville, le nouveau centre de logistique et de distribution du distributeur Mercator et un centre de recherche prévu à Ljubljana.

Transport

Aérien

- La « Fraport Aviation Academy », créée en 2016 par l'exploitant allemand de l'aéroport de Ljubljana, a ouvert un nouveau centre de formation qui sera mis à disposition des employés de « Fraport » ainsi qu'aux clients intéressés du monde entier. Le centre, le plus avancé de ce type, qui a coûté plus de 6 M EUR, devrait accueillir environ 500 utilisateurs par an.

Environnement

- La Slovénie dispose d'un bon service public d'approvisionnement en eau, bien que quelque 130 000 (8%) de slovènes dépendent de leurs propres sources. Le pays a connu une utilisation commerciale d'eau publique en augmentation de 4,7% en 2017 par rapport à l'année précédente. La consommation des ménages est restée globalement stable sur un an, utilisant 79 M m³ d'eau en 2017, tandis que les secteurs de la fabrication et des services ont utilisé 37,6 M m³ d'eau, soit 11,4% de plus qu'en 2016. Même si la Slovénie ne souffre pas de pénurie d'eau, son système d'alimentation en eau devait être modernisé. La majeure partie de l'eau est prélevée sur des sources souterraines (168 M m³ sur 169,4 M m³). La région centrale consomme la plus grande quantité d'eau domestique, en général et par personne - plus de 40 m³ d'eau. La région de Zasavje (à l'est de Ljubljana) consomme le moins d'eau - 26,7 m³ par personne.

LETONIE

Energie

- L'entreprise municipale de chauffage « Salaspils Siltums », envisage de construire le premier système de chauffage centralisé par énergie solaire en Lettonie. Dans le cadre de ce projet, dont le montant s'élèverait à 7,2 M EUR, il est prévu d'installer 1720 collecteurs solaires avec une surface totale de 21 595 m², un réservoir d'accumulation de chaleur de 8000 m³, ainsi qu'une chaudière à biomasse de 3 MW.
- Le fournisseur d'électricité Enefit, filiale de l'entreprise estonienne « Eesti Energia », au cours des trois dernières semaines, a signé les contrats de fourniture d'électricité avec plus de 1200 ménages lettons. Enefit, qui a entamé son activité de fournisseur d'énergie électrique le 5 mars 2019, propose deux plans tarifaires, « Fixed » et « Dynamic ». A long terme, Enefit vise plus de 10% du marché letton d'électricité.

Infrastructures

- Deux groupements d'entreprises, Obermeyer Planen+Beraten – Prointec S.A. et IDOM-INECO, ont répondu à l'appel d'offres lancé le 26 janvier 2018 par la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et portant sur la conception et la supervision de la principale voie ferroviaire traversant la ville de Riga.
- Trois groupements d'entreprises ont répondu à l'appel d'offres lancé le 16 mai 2018 par la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et portant sur la conception et la supervision d'une nouvelle voie ferroviaire entre Vangazi – Salaspils – Misa. Parmi les prétendants figurent Egis Rail SA, DB Engineering & Consulting GmbH and Olimps Ltd, Obermeyer Planen+Beraten - Prointec S.A. et IDOM, Consulting, Engineering, Architecture SAU, Ingeneria y Economia del Transporte S.M.E.M.P.S.A. Ce projet consiste en construction de 60 km de la ligne ferroviaire à grande vitesse Rail Baltica sur le territoire letton. Il est prévu également de construire dix ponts, y compris un pont sur la Daugava d'une longueur de 1,6 km, quatorze passages sur les routes, quinze passages à niveau, ainsi que quatre passages pour animaux, 45 ponceaux et douze passages des gazoducs.

LITUANIE

Infrastructures

- L'entreprise publique Lietuvos Geležinkeliai (Chemins de fer lituaniens) veut accroître la transparence et l'efficacité de la compagnie afin d'être conforme aux exigences du quatrième paquet ferroviaire de l'UE. L'une des sociétés procédant de LR et dédiée au transport de passagers est LG Keleiviams. La structure a été officiellement enregistrée le 28 février et a obtenu sa licence de transport de passager le 27 mars. Un des objectifs majeurs étant de doubler le nombre annuel de passagers pour le porter à 8 M / an. La deuxième, LG Cargo, pour les activités de fret et la 3^{ème} (LG Infrastruktura) pour l'entretien et la construction des infrastructures ferroviaires.
- L'électrification permettra à la Lituanie d'être en accord avec les normes européennes en améliorant le rendement des lignes et en réduisant l'impact écologique. Le gouvernement estime le projet à hauteur de 349 M EUR dont 224 M EUR seraient financés par le fonds de cohésion et le reste par la société des chemins de fer lituaniens. Il est prévu que l'électrification soit ensuite prolongée jusqu'à la frontière biélorusse.
- L'entreprise publique Lietuvos Geležinkeliai (Chemins de fer lituaniens) a commencé à reconstruire un tronçon de chemin de fer de 19 km entre la Lituanie et la Lettonie, qu'elle avait démantelé il y a presque dix ans. L'appel d'offres remporté par l'entreprise Vitras-S appartenant au groupe estonien Skinest Rail pour un montant de 11,35 M EUR.

Energie

- Lors du Sommet de l'Initiative des trois mers, qui s'est tenu à Bucarest le 18 septembre 2018, le secrétaire américain à l'énergie, Rick PERRY, a annoncé sa volonté de renforcer la coopération énergétique transatlantique. Cette initiative se base sur un soutien accru du gouvernement américain et des entreprises privées à des projets dans les domaines des infrastructures énergétiques critiques, de la cyber sécurité, de l'énergie nucléaire, du charbon et du gaz naturel et ceci dans les pays d'Europe centrale et orientale. Une coopération régionale accrue permettrait de raccorder les régions des mers Baltique, Noire et Adriatique grâce à des connexions modernes en matière d'énergie, de transport et de numérique.
- « Le partenariat atlantique dans l'énergie », une institution américaine qui a pour fonction de voir avec ses partenaires de quelle façon les Etats européens pourraient acheter du GNL ou du gaz lié à un terminal (c'est par exemple le cas de la Hongrie pour le terminal en construction de Krk en Croatie), a reçu les 13 et 14 mars dernier à Houston les trois ministres de l'énergie des Etats baltes. Dans la droite ligne de cette rencontre, un événement énergétique a été annoncé le 23 août prochain à l'occasion du 80^{ème} anniversaire du Pacte germano-soviétique l'idée étant que le GNL américain pourra contribuer à l'indépendance des Etats baltes. On rappellera qu'il y a un an, le ministre de l'énergie lituanien avait signé un MoU pour que la société texane Freeport prenne en charge la deuxième phase du projet de gazéification de Klaipėda (la première phase, gérée par une concession opérée par des Norvégiens, fournissant la moitié des besoins gaziers du pays). Selon le lobby américain du GNL, l'Estonie pourrait se lancer prochainement dans un projet d'importation de GNL sur le site de Paldiski. On notera qu'à ce stade, le prix du GNL norvégien étant beaucoup plus compétitif que celui originaire des Etats-Unis et que ce projet n'a pas encore débouché sur un projet d'infrastructures concret.
- A la mi-mars, le ministère lituanien de l'Énergie a signé avec la société américaine « Net Power » et la société d'innovation énergétique « 8 Rivers Capital » un MoU relatif à l'étude de faisabilité d'une centrale électrique à gaz à zéro émission. Cette étude évaluera de manière approfondie tous les aspects techniques et financiers de la construction d'une centrale de 300 MW en Lituanie utilisant cette technologie. Un premier prototype industriel de la technologie « zéro émission » a été lancé en 2018 à

Houston. Si elle est probante, cette technologie permettra aux Etats-Unis de se lancer dans une intensification de son exploration-production dans le domaine du gaz.

- L'entreprise française STERBLUE, qui développe des solutions automatisées pour l'inspection des lignes électriques et l'entretien des éoliennes a attiré 2 M USD lors de son 1^{er} tour de table. Parmi les investisseurs se trouve le groupe Lietuvos Energija qui a investi le capital de l'entreprise à hauteur de 300K\$ par le biais du fonds « Contrarian Ventures ». Cette première opération d'achat technologique lituanienne illustre la volonté du pays d'optimiser ses réseaux électriques et de se donner les moyens pour une stratégie 100% orientée sur les énergies renouvelables.
- Afin de se préparer à la synchronisation avec l'European Network of Transmission System Operators for Electricity (ENTSO-E), le ministère de l'Energie lituanien a présenté au gouvernement, durant la semaine dernière, un projet de la loi en matière d'approvisionnement électrique en provenance de l'Europe continentale. Pour mémoire, l'accord du mois d'octobre 2018 concerne l'extension du réseau d'énergie européen aux pays baltes ; le financement européen de la première étape de la synchronisation s'élève à 324 M EUR pour les pays baltes, dont 125,2 M EUR pour la Lituanie.

ENR

- Dans le prolongement de la stratégie « Une planète propre pour tous » présentée par la Commission en novembre 2018, la Lituanie s'est engagée à amener l'énergie renouvelable à hauteur de 45% de l'énergie mix lituanien d'ici 2030 et à 100% d'ici à 2050, en comptant notamment sur l'énergie éolienne et les mesures telles que l'installation des éoliennes en mer ou le développement du concept de « pro-sommateurs d'énergie » - citoyens qui produisent et consomment de l'énergie. Pour les autorités lituanienes, toute la question consiste à savoir si l'on parle du mix de production qui sera facile à atteindre ou du mix de consommation alors que la Lituanie ne produit à l'heure actuelle que 30% de ses besoins en énergie depuis la fermeture de la centrale nucléaire d'Ignalina.
- Dans le cadre de la mise en œuvre d'un accord bilatéral signé en 2017 la Lituanie transfère au Luxembourg une partie de ses statistiques d'énergies renouvelables (550 GWh) pour un montant de plus de 8 M EUR car la Lituanie est déjà au-dessus des objectifs européens fixés pour 2020. Cet accord permettra au Luxembourg d'intégrer dans ses statistiques une partie de la production d'énergies renouvelables lituanienne sans pour autant qu'il y ait un réel échange d'énergie. On rappellera que les obligations vertes lituanienes sont en double-cotation à Vilnius et au Luxembourg.

Nucléaire

- Le premier ministre Saulius Skvernelis, en campagne pour la présidentielle a proposé à la Biélorussie la conversion de la centrale nucléaire en construction d'Astravets en une centrale à gaz avec le gaz importé fourni par le terminal lituanien de GNL de Klaipeda. Selon lui environ 60 % de la capacité de la centrale pourrait être utilisable dans ces conditions. Cette proposition est critiquée et considérée comme un coup médiatique. Une semaine après cette annonce, une dépêche officielle affirme que la Biélorussie n'a pas reçu de proposition officielle pour un tel projet.

ESTONIE

Energie :

- En février 2019, Enefit Green, la filiale des énergies renouvelables d'Eesti Energia, a produit 124 GWh d'électricité soit dix fois plus par rapport à février 2018 et 30% de plus par rapport à janvier 2019 grâce à d'excellentes conditions de vent. La production de 124 GWh correspond à la consommation annuelle de plus de 40 000 ménages en moyenne en Estonie. Enefit Green exploite aujourd'hui non seulement vingt parcs éoliens (165 éoliennes) dont leur capacité totale est de 398 MW mais également des sources solaires et hydroélectriques (à Paide, Valka, sur l'île de Ruhnu)¹.
- L'opérateur public Eesti Energia a payé 199.5 M EUR d'impôts en 2018, une augmentation de 10% en glissement annuel. Cette augmentation conséquente a notamment pour cause le paiement de dividendes en décembre en 2017, des fonds taxés en janvier 2018 par l'état estonien.
- Dans sa stratégie de croissance au niveau des pays baltes, Eesti Energia a commencé à vendre en mars 2019 sa production électrique aux ménages en Lettonie, ouvrant ainsi le quatrième marché du groupe énergétique estonien pour les consommateurs privés (avec l'Estonie, la Finlande et la Suède). Elle opérait déjà pour les entreprises lettones sous le nom d'Enefit depuis 2006 en leur vendant à la fois électricité et gaz. L'objectif à long terme d'Eesti Energia en Lettonie est d'atteindre une part de 10% sur le marché des ménages privés et de générer une réelle concurrence face à l'entreprise locale Latvenergo (qui détient actuellement 92% du marché letton)². Un nouveau marché d'autant plus intéressant pour Eesti Energia que 45% des ménages lettons envisagent par ailleurs de changer de vendeur d'électricité³.

¹ Source : Eesti Energia

² Ibid.

³ Source : Norstat

- Concernant les prix de l'électricité en Estonie, ces derniers ont baissé (-16%) passant en janvier de 6,79 EUR/kWh à 5,72 EUR/kWh en février 2019⁴. Notons que par rapport à février 2018, la production d'électricité a diminué (-26%) ainsi que la production de chaleur (-2%)⁵.
- Le gestionnaire national de réseau de transport d'électricité et de gaz naturel Elering a signé un accord avec la Commission Européenne visant à lever 140 M EUR du mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour synchroniser le réseau électrique estonien avec le reste du continent européen. Cet accord va permettre à Elering d'ouvrir le premier appel d'offre pour une étude de conception de la révision des lignes électriques de 330 kV dans la zone de Narva. Le premier appel d'offre visant à sélectionner un constructeur devrait avoir lieu début 2020, pour démarrer le chantier fin 2021.

Transport

- En 2018, comparativement à 2017, le nombre de passagers sur les principales lignes maritimes domestiques a augmenté (+3%). Cependant, le nombre de passagers du trafic international desservi par les ports estoniens a diminué (-1%). Le transport des passagers a diminué dans les transports routiers (-1%) notamment les transports urbains (-2%), mais a augmenté dans le transport ferroviaire (+4%) et aérien (+11%). Le nombre de passagers transportés par les entreprises estoniennes de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien en 2018 s'élevait à 208,7 M, dont la majorité a été réalisée par autobus (72%). Concernant le fret, le volume du fret maritime a augmenté (+3%) ainsi que le fret routier (+1%) et ferroviaire (+2%)⁶.
- La société de VTC Taxify, qui s'appelle désormais Bolt depuis mars 2019, va prochainement déployer un service de livraison alimentaire grâce à son réseau de pilotes existants. La startup lancera ce service tout d'abord dans ses marchés clefs où la concurrence est déjà importante, notamment en Estonie où la société Wolt opère déjà.
- Les cargaisons transportées par Eesti Raudtee, la compagnie nationale des chemins de fer estoniens, au cours des deux premiers mois de l'année, représentent près de 2,4 M t (-2,7% par rapport à Q1 de 2018). Ce sont les engrais, les combustibles minéraux et les schistes bitumineux qui restent les produits les plus transportés⁷.
- La municipalité de Tartu pourrait annoncer dans les mois à venir l'ouverture d'un nouvel appel d'offre pour des bus électriques. L'administration a déjà lancé un projet pilote depuis le 3 septembre 2018 dans le cadre du programme BSR electric, un bus électrique gratuit faisant la navette entre le centre-ville et l'aéroport de Tartu. Le fonctionnement du projet étant partiellement financé par le fonds européen de développement régional (FEDER).

Infrastructures

- Les projets FinEst Link et Finest Bay Area Development travaillent actuellement sur la construction d'un tunnel sous-marin entre Helsinki et Tallinn. Le fonds d'investissement chinois Touchstone Capital Partners et Finest Bay Area Development, dont le leader est l'homme d'affaires finlandais Peter Vesterbacka, ont signé un MoU de 15 Md EUR; les détails financiers seront négociés au cours des six prochains mois.
- Le Conseil de Narva-Jõesuu examine actuellement un plan d'étude qui permettrait à Eesti Energia de construire un nouveau complexe de schistes bitumineux à Auvere pour 2022. Ce plan intègre l'agrandissement et le remodelage du site de production déjà existant ainsi que la construction de quatre usines pétrolières. En outre, le plan permettrait de mettre en place une zone de post-traitement des schistes bitumineux et des réservoirs de pétrole. La décision du Conseil municipal et du gouvernement estonien quant à ce plan ne devrait pas être définitivement rendue avant septembre 2019⁸.

© 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.

⁴ Source : Eesti Energia

⁵ Source : Eesti Statistikaamet

⁶ Ibid.

⁷ Source : Eesti Raudtee

⁸ Source : Eesti Energia