Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Juin 2019

POLOGNE 1
HONGRIE 16
REPUBLIQUE TCHEQUE 19
SLOVAQUIE 21
SLOVENIE 24
LETTONIE 25
LITUANIE 25
ESTONIE 27

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,3 PLN

Remaniement ministériel

- Suite aux élections européennes, certains ministres polonais partent à Bruxelles. Ils viennent d'être remplacés le 4 juin. Ainsi Mme Bożena Borys-Szopa est nommée au poste de Ministre de la Famille, du Travail et de la Politique Sociale en remplacement de Mme Rafalska. La Ministre des Finances Mme Teresa Czerwińska est remplacée par son vice-ministre, M. Marian Banaś. Le Ministre de l'Intérieur, M. Joachim Brudziński est remplacé par Mme Elżbieta Witek et M. Piontkowski prend la place de la Ministre de l'Education, Mme Zalewska. Dans les secteurs liés au développement durable, les ministres actuels gardent leurs postes. Il faut seulement mentionner le départ de M. Tobiszowski, secrétaire d'Etat au Ministère de l'énergie et plénipotentiaire du gouvernement pour la restructuration du secteur charbonnier. Parmi ses éventuels successeurs on cite le député M. Grzegorz Matusiak ou le sénateur M. Adam Gawęda (tous deux membres du parti au pouvoir PiS), mais ces candidatures feraient l'objet du désaccord entre le Premier Ministre et le Ministre de l'énergie. Par ailleurs, à la demande du Ministre de l'environnement, le Premier Ministre a démissionné le Vice-Ministre de l'environnement et le géologue en chef du pays, M. Mariusz Orion Jędrysek. On lui reproche d'importants retards dans l'examen et la délivrance de concessions d'exploitation, ainsi que dans la préparation de la politique polonaise portant sur la protection et l'utilisation de ressources en matières premières. Il serait probablement remplacé par Mme Lidia Król, jusqu'à récemment directrice de l'Office Minier de Gdańsk.

Financements

- La Commission européenne, la BEI et Breakthrough Energy Ventures viennent de constituer un nouveau fonds d'investissement avec une enveloppe de 100 M EUR pour le soutien aux investissements dans l'énergie verte. Le Fonds soutiendra des sociétés européennes innovantes désireuses de mettre sur le marché de nouvelles technologies vertes devant entraîner une importante et durable réduction des émissions de GES. Les premiers investissements cofinancés par ce fonds sont attendus au second semestre 2019.
- La BEI a signé des contrats avec la Banque de l'Economie Nationale (BGK) et la société PKP PLK (gestionnaire du réseau ferré national) pour le cofinancement des investissements routiers et ferroviaires en Pologne. La valeur totale des contrats s'élève à 700 M EUR. Le crédit de 300 M EUR a été octroyé à la BGK pour l'achèvement de la construction de l'autoroute A1 grâce à la modernisation du tronçon Tuszyn-Częstochowa. Le second crédit, de 400 M EUR, permettrait à PKP-PLK de moderniser la ligne ferroviaire E59 entre Poznań et Szczecin. Les deux projets font partie du réseau TEN-T sur l'axe

européen Nord-Sud. Par ailleurs la BEI souhaite cofinancer deux projets de construction de parcs éoliens off-shore, dont le premier serait réalisé par une société privée (Polenergia) et le second par une entreprise publique (probablement PGE).

- Le Ministre des investissements et du développement, M. Kwieciński, a informé que la Pologne recevrait de Bruxelles 5,1 Md EUR de la « réserve d'exécution », qui est une sorte de prime payée aux Etats-membres au titre de l'utilisation efficace des fonds européens alloués pour la période 2014-2020. Elle est constituée de 6% des fonds en réserve octroyés à la Pologne, dont 1,9 Md EUR alimentera les programmes régionaux et 3,2 M EUR – les programme opérationnels nationaux.
- Pendant le sommet des pays des Trois Mers (Bulgarie, Croatie, Rép. Tchèque, Estonie, Lituanie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie et Hongrie), tenu les 17-18 septembre 2018 à Bucarest, les banques centrales de six pays (Pologne, Croatie, Rép. Tchèque, Lettonie, Roumanie et Slovaquie) ont signé la lettre d'intention pour la constitution d'un Fonds spécial d'Investissement qui financera les projets stratégiques transfrontaliers, infrastructurels, numériques et énergétiques des pays concernés. Le Fonds vient d'être enregistré le 29 mai de cette année par la banque polonaise BGK SA, initiateur de la constitution de ce Fonds, et son homologue roumain. Les autres pays concernés vont le rejoindre après l'obtention des autorisations requises. Le Fond disposerait d'un budget estimé à hauteur de 3-5 Md EUR et permettrait de générer des investissements d'une valeur de 100 Md EUR. Les besoins en investissements dans cette zone sont toutefois plus importants et s'élèvent d'ici 2030 à 165 Md EUR pour les routes, à 100 Md EUR pour les voies ferrées, à 13 Md EUR pour la navigation fluviale et à presque 11 Md EUR pour l'infrastructure aéroportuaire. La carte ci-dessous présente les pays des Trois Mers (en vert). Ils totalisent 112 M d'habitants (22% de l'UE), 27% de la surface de l'UE et contribuent à 10% au PIB de l'UE (1600 Md EUR).

Climat/Environnement

- Lors du Conseil à Bruxelles jeudi 20 et vendredi 21 juin la Pologne, soutenue par la Hongrie, la République tchèque et l'Estonie, s'est opposée à l'objectif de neutralité carbone en 2050. Après ce résultat, le Premier ministre polonais s'est félicité du fait que « *les intérêts des entrepreneurs et des compatriotes polonais ont été défendus* ». Il a expliqué qu'il ne voulait pas que « *les entrepreneurs polonais subissent des coûts hors de proportion avec leur consommation d'énergie et les émissions de CO2 qu'elle entraîne* » et qu'il souhaitait *« donner plus de temps pour trouver un compromis ».* Selon Michal Kurtyka, vice-ministre de l'environnement et président de la COP24, « *nos partenaires européens connaissaient notre position avant le sommet* » et le refus « *ne signifie pas un blocage des plans ambitieux mais une nécessité de disposer de plus de temps et de moyens pour que la Pologne s'adapte aux changements* ». Il a également souligné que la Pologne souhaitait discuter d'une politique climatique plus ambitieuse avec la nouvelle Commission Européenne. Pour la Pologne, cette neutralité carbone devait être atteinte à condition qu'elle « préserve la compétitivité », « soit juste et socialement équilibrée, prenne en compte les circonstances nationales des Etats membres et respecte leur droit de décider de leur propre mix énergétique ». Elle veut qu'un mécanisme soit développé avant que le Conseil adopte un objectif » : un tel mécanisme doit permettre aux régions productrices de charbon d'abandonner les énergies fossiles sans crise sociale et économique. Le gouvernement polonais exprime sa volonté de travailler avec la nouvelle Commission européenne sur ce thème.

- Le 21 juin Inga Zasowska, une collégienne de 13 ans, inspirée des actions menées par la jeune Suédoise Greta Thunberg, a commencé sa « Grève Climatique de Vacances ». La jeune fille a l'intention de faire un sit-in devant le parlement polonais (*Sejm*) chaque vendredi de juillet pour inciter les députés à agir sur le plan climatique.

Qualité de l'air

- La presse polonaise fait état d'une lettre envoyée par la Commission européenne au ministre de l'Environnement Henryk Kowalczyk, à Jerzy Kwieciński, ministre des Investissements et du Développement, à Jadwiga Emilewicz, ministre de l'Entrepreneuriat et des Technologies, à Piotr Woźny – plénipotentiaire du Premier ministre portant sur le programme « air pur » (*Czyste Powietrze*), ainsi qu'aux représentants du Fonds national de l'Environnement et de la Banque mondiale. Dans cette lettre, Marc Lemaître, Directeur général de la Commission européenne pour la politique régionale et urbaine (DG REGIO), demande les autorités polonaises de s'adapter aux modifications du programme « air pur » proposées par la Commission, sinon, le soutien communautaire de ce programme serait annulé. Il s'agit d'une enveloppe de 6 à 8 Md EUR pour lutter contre la pollution de l'air. « Le programme actuel n'est pas éligible aux fonds structurels » - spécifie Marc Lemaître. Il souligne que pour améliorer la qualité de l'air en Pologne, il faudra débourser 35 Md EUR dans les 15 prochaines années, et que les experts de la Commission et de la Banque mondiale étaient prêts à modifier le programme pour que l'argent puisse être transféré plus rapidement aux bénéficiaires décidés à changer leur système de chauffage polluant. La Banque mondiale estime à 400 000 le nombre de contrats de modernisation des installations qui devraient être signés avec les bénéficiaires des subventions. La Commission propose donc d'impliquer dans la distribution des fonds les collectivités locales et les banques commerciales ce qui permettrait de la rendre plus efficace. Actuellement, seulement seize bureaux régionaux du Fonds National de la Protection de l'Eau et de la Gestion de l'Eau (N*FOŚiGW*) accueillent et valident les demandes de cofinancement. De plus, *Gazeta Wyborcza* a informé que la Commission européenne avait finalement rompu la coopération avec la Pologne sur le projet phare du PiS « Air pur », car le gouvernement polonais n'avait pas respecté les procédures, qui prévoient une gestion déconcentrée des crédits par les collectivités locales et des banques commerciales. Le ministre de l'environnement Henryk Kowalczyk a démenti ces informations en expliquant que les fonds européens pour le programme « Air Pur » proviendraient de l'enveloppe européenne 2021-2027 et que les discussions avec la CE concernant ce soutien financier sont en cours. En 2019 et 2020 le programme sera financé avec les fonds nationaux. En ce qui concerne la participation des collectivités locales à la distribution des fonds, M. Kowalczyk a informé qu'à partir du 1er juillet dans le cadre d'un pilotage, 600 communes seraient intégrées dans le processus de vérification et de réception des demandes de cofinancement. Quant à la participation des banques commerciales, M. Kowalczyk est sceptique et veut que ce sujet soit vérifié au niveau juridique.
- Le président Andrzej Duda a signé l'amendement de la loi sur la protection de l'environnement et de la loi sur la gestion des crises relatives aux programmes de protection de l'air. L'objectif de la règlementation modifiée est de se conformer à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 22 février 2018 dans lequel la Cour a constaté que la Pologne enfreignait la législation européenne sur la qualité de l'air et a indiqué que les valeurs limites de concentration dans l'air de particules fines (PM10) étaient dépassées « de manière persistante ». Conformément à la loi amendée, les programmes de protection de l'air seront toujours préparés par les maréchaux des voïévodies, mais le délai de préparation de ces programmes sera raccourci de 3 mois (15 mois au lieu de 18 mois). De plus, afin de renforcer le contrôle d'exécution des programmes de la protection de l'air, le projet de loi prévoit une obligation du suivi annuel de réalisation de ces programmes par les communes. Les maréchaux devront informer le ministre de l'environnement sur la mise en œuvre des programmes. Par ailleurs, le projet prévoit aussi des amendes supérieures à 50 000 PLN pour le défaut de réalisation de ces programmes.

Déchets

- La société *Dobra Energia dla Olsztyna* appartenant au fonds d'investissement *Meridiam* a remporté le 14 juin, le marché pour la valorisation énergétique des déchets à Olsztyn (chef-lieu de la Voïvodie de Varmie-Mazurie), d'un coût total de 165 M EUR. Les offres des concurrents de *Meridiam* : SUEZ Termika et INTEC Energies GmbH (Allemands) ont été exclues de l'appel d'offres. Le projet, de type partenariat public privé qui bénéficiera de subventions de l'Union européenne, comprend la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance d'une unité de valorisation des déchets pour l'électricité et le chauffage. Il permettra à la municipalité de remplacer ses installations actuelles alimentées au charbon par des sources d'énergie renouvelables. Le contrat répondra aux besoins en électricité et en chaleur des 270 000 habitants d'Olsztyn. *Meridiam* détient 80% du projet, dans lequel il a pour partenaire le groupe espagnol Urbaser (20%), un spécialiste des services urbains, des déchets et du traitement des eaux.

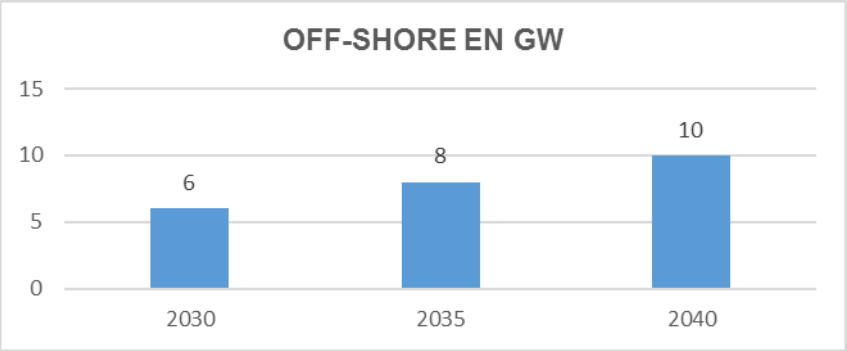
ENR

- L'Office de Régulation de l'Energie (URE) a publié les statistiques portant sur les petites installations ENR (50-500 kW). Il en résulte que ces installations ont produit en 2018 près de 208,444 GWh d'électricité dont 142,284 GWh ont été vendus au réseau. Le tableau ci-après présente la production et la vente d'électricité par ces installations.

Type d'installation	Production d'électricité en 2018 (en GWh)	Vente d'électricité au réseau de distribution (en GWh)
Centrales hydroélectriques	109,640	100,694
Parcs éoliens	9,995	9,127
Centrales photovoltaïques	27,514	15,070
Centrales à biogaz non agricole	60,794	17,055
Centrales à biomasse	0,501	0,338
Total	***208,444***	***142,284***

Source : Office de Régulation de l'Energie

- Selon le rapport de la Société Polonaise de Transport et de Distribution d'Electricité (PTPiREE) le nombre des micro-installations ENR (jusqu'à 50 kW) connectées au réseau national en 2018 s'est élevé à environ 26 000. Quant aux cinq principaux distributeurs d'électricité qui desservent 17,7 M de clients finaux, la société PGE Dystrybucja disposait fin 2018 de 19 100 micro-installations connectées à son réseau, Tauron Dystrybucja – de 17 100 micro-installations, Energa Operator – de 10 100, Enea Operator – de 6800 et Innogy Stoen Operator – de 1100.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) travaille sur la consolidation des programme de soutien à la géothermie pour créer un seul programme « Géothermie polonaise + » qui devrait faciliter les investissements dans la recherche, l'analyse de gisements, les forages et la mise en place de centrales géothermiques. Ce nouveau programme devrait être présenté dans un mois. Dans les années 1995-2018, le NFOSiGW a déjà dépensé 219 M PLN (51 M EUR) en cofinancement de travaux de recherche des eaux géothermales et entre 2016 et 2018 il a contribué à la réalisation de sept projets dans ce secteur. Par ailleurs, l'Agence Géologique Nationale (PAG) s'est vu confier la coordination du programme géothermique sur les terrains des voïvodies de Silésie, d'Opole et de Basse Silésie. Dans ce cadre il est prévu de réaliser jusqu'à 20 forages de recherche dont les plus profonds atteindront 7 km. Leur coût, à la charge de la PAG, oscillerait autour de 150 M PLN (soit environ 34,9 M EUR).
- Le développement de l'éolien off-shore va constituer un élément important de la politique énergétique polonaise. Un consensus politique a pu être trouvé dans ce domaine et le marché attend le projet de loi en la matière. Le Vice-ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, a déclaré que la législation sur l'éolien off-shore devrait pouvoir être votée encore avant les élections parlementaires de l'automne. Selon les premières estimations du Ministère de l'énergie, au cours des 20 prochaines années les investissements polonais en éolien off-shore pourraient coûter environ 140 Md PLN (32,5 Md EUR). L'ambition du Ministère est que la Pologne dispose de 6 GW de puissance dans les parcs éoliens off-shore d'ici 2030 et de 9 à 10 GW d'ici 2040 (voir le graphique ci-après).



Source : PSEW

- Le parti de l'actuelle coalition de droite, « Porozumienie » (Entente) de Jarosław Gowin, a présenté au début de 2019 son projet « Energia+" qui est piloté par la Ministre de l'Entreprenariat 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 diffuse, à accroître le rôle des prosommateurs et à éliminer les barrières juridiques afin de faciliter la mise en place d'installations ENR. 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% et de lever certaines autres réglementations qui rendent difficile la connexion des prosommateurs aux réseaux de distribution. Elle a

informé qu'au cours du premier trimestre de cette année plus de 11 000 installations photovoltaïques ont été connectées aux réseaux de distribution.

- Le Ministère de l'énergie poursuit les travaux sur le 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 finales de l'énergie). Son objectif principal serait de réduire la charge pesant sur les clients finaux au titre de soutien au développement des ENR et d'étendre la définition du « prosommateur » aux PME. En ce qui concerne l'éolien on-shore, 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), ne serait pas supprimée dans un proche avenir. Le Ministère de l'énergie déclare que le projet d'amendement de la loi sur les ENR devrait être prêt encore avant les vacances.
- L'Agence Internationale des ENR (IRENA) prévoit dans son rapport annuel que les coûts de la production d'énergie à partir des ENR vont bientôt devenir moins onéreux que ceux des centrales à combustibles fossiles, sans aucun système de soutien. A l'échelle globale le coût pondéré de la production d'électricité par les parcs éoliens on-shore et les centrales photovoltaïques a baissé de 13%, celui des centrales hydroélectrique a baissé de 11% et celui des centrales à biomasse – de 14%.
- Les associations des ENR de la Pologne, de la Rép. Tchèque, de la Slovaquie et de la Hongrie ont créé à Prague une « Plateforme Višegrad + » en vue d'aider à augmenter la part des ENR dans les mix énergétiques de ces pays. Les Autrichiens y ont été invités en guise d'observateurs. Dans un mémorandum signé à cet effet il est écrit que la part des ENR dans les mix des pays de Višegrad est une des plus basses dans l'UE et qu'il est urgent de remédier à cette situation. Effectivement, selon les données d'Eurostat, en 2017 la part des ENR dans le mix polonais s'est élevé à 10,9%, dans le mix tchèque – 14,8%, dans le mix slovaque – 11,5% et dans le mix hongrois – 13,3%.
- Le groupe PGE a signé avec la filiale du combinat chimique Azoty en charge des mines de soufre une lettre d'intention portant sur la construction d'un parc photovoltaïque d'une puissance de 5 MW qui devrait être opérationnel vers mi-2022. Le parc, qui sera probablement réalisé en dehors du système d'adjudications, occupera 10 ha des terrains du Groupe Azoty Siarkopol à Osiek dans la région de Sainte-Croix et se composera d'environ 16000 panneaux photovoltaïques. Par ailleurs, la société Innogy Renewables Polska commence la construction d'un parc éolien on-shore à Zukowice en Basse Silésie. Le parc aura la puissance de 33 MW et jouira d'un soutien financier après avoir remporté l'adjudication organisée en novembre 2018. Il se composera de 11 turbines fournies par la société Nordex (d'origine danoise) et devrait être prêt en 2020. Son coût est estimé à 24,8 M PLN nets (5,77 M EUR).
- Le fonds d'investissement français Meridiam, principal actionnaire de la société « Dobra energia dla Olsztyna », a annoncé avoir été retenu pour le projet de construction d'une centrale en cogénération à Olsztyn, dans le nord-est de la Pologne. La centrale sera équipée d'une installation d'incinération des déchets communaux et approvisionnera les habitants de la ville en électricité et en chaleur. Le contrat, d'un montant de 165 M EUR, sera signé dans la formule de partenariat public privé et comprendra la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance de la centrale pendant la période de 25 ans. La partie chauffage serait prête en 2020 et la production d'électricité à partir du combustible alternatif RDF démarrerait en 2022. Le projet recevra le cofinancement des fonds européens à hauteur de 172 M PLN (40 M EUR). Le Fonds Meridiam contribue à 80% à ce projet et son partenaire, le groupe espagnol Urbaser spécialisé dans les services communaux - à 20%.

Efficacité énergétique

- Le gouvernement envisage d'amender la loi sur le soutien à la thermo-modernisation et à la rénovation des bâtiments. Le projet, préparé par le Ministère des Investissements et du développement, prévoit d'augmenter la prime de thermo-modernisation si, dans le cadre de la thermo-modernisation des maisons individuelles ou des immeubles d'habitations, est installé une source ENR sous forme d'une installation photovoltaïque ou d'une turbine éolienne. Ainsi cette prime s'élèverait non plus à 16%, mais à 21% du coût de l'investissement visant à améliorer l'efficacité énergétique du bâtiment. Pour les maisons individuelles la puissance minimale d'une source ENR est fixée à 2 kW, et pour d'autres immeubles – à 10 kW. Le projet prévoit aussi le soutien à la rénovation des immeubles construits de panneaux préfabriqués et des immeubles communaux. La prime s'élèverait dans ce cas à 50% du coût de l'investissement et à 60% dans le cas des immeubles inscrits sur la liste du patrimoine historique. La valeur potentielle des investissements dans les immeubles construits de panneaux préfabriqués est estimée à 25,8 Md PLN (6 Md EUR), dont 17,2 Md PLN (4 Md EUR) pour la seule thermo-modernisation de ces immeubles.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a décidé de dépenser 123,2 M PLN (28,6 M EUR) du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement » pour soutenir les projets d'extension et de modernisation de réseaux de chauffage urbain dans quinze villes polonaises. Les projets visent à améliorer l'efficacité énergétique de ces réseaux de chauffage grâce à la réduction de la consommation d'énergie primaire et des émissions de GES et de poussières. Parmi les bénéficiaires de ce soutien se trouve la société Veolia Energia Varsovie qui, grâce à

10,5 M PLN (soit 2,4 M EUR) de cofinancement, va procéder à la modernisation de 8 km de son réseau de chauffage dans la capitale polonaise.

- Les villes de Suwałki et de Grajewo viennent de recevoir 4,7 M PLN (1,1 M EUR) du programme opérationnel régional de Podlachie pour changer l'éclairage urbain actuel en éclairage économe. Les deux projets seront réalisés en 2020.

Energie

Politique énergétique

- Le 30 avril, la Chancellerie du Premier Ministre a lancé un concours pour le poste de Président de l'Office de Régulation de l'Energie (URE). Le mandat de l'actuel Président, M. Bando, a expiré le 2 juin 2019, mais conformément à la législation en vigueur il continue à exercer ses fonctions, son successeur n'étant pas sélectionné et le concours s'étant soldé par un échec. Un deuxième concours vient d'être lancé fin juin. Rappelons qu'à maintes reprises M. Bando a dénoncé la politique du Ministère de l'énergie et il a été particulièrement critique au vote de la loi sur le gel des prix d'électricité reprochant aux autorités de monopoliser le secteur et de faire marche arrière au bout de 30 ans de libéralisation du marché de l'énergie.
- La récente visite du Président polonais, M. Andrzej Duda, aux Etats-Unis a eu un volet consacré à la coopération bilatérale dans le domaine de l'énergie. Dans ce cadre, le groupe gazier public PGNiG et la société américaine Venture Global LNG ont signé un accord sur l'augmentation de 1,5 M t/an du volume de GNL que la Pologne achètera à Venture Global à partir de 2023. Ainsi les livraisons au départ du terminal Plaquemines s'élèveront à 2,5 M t/an, soit 3,38 md m^3 après la regazéification et le volume global du GNL contracté auprès de Venture Global s'élèvera à 3,5 M t/an et sera acheminé à partir de deux terminaux de cette société qui sont en cours de construction en Louisiane. Rappelons que les contrats de PGNiG avec Venture Global LNG ont été signés en septembre 2018 pour 20 ans dans la formule FOB (Free-on-Board). La signature de l'accord entre Venture Global LNG et PGNiG a eu lieu en présence du secrétaire américain de l'énergie, M. Rick Perry, et du plénipotentiaire du gouvernement polonais pour l'infrastructure énergétique stratégique, M. Piotr Naimski. MM. Rick Perry et Piotr Naimski ont aussi signé le 12 juin, un mémorandum sur la coopération dans le domaine du nucléaire civil. Le Président Duda a exprimé à cette occasion son espoir quant à la bonne réalisation du programme de coopération dans ce domaine qui serait profitable à la protection de l'environnement et du climat dans le monde et à la sécurité de la Pologne. Le Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski, interpellé au Parlement à ce sujet, a constaté que la volonté de coopération de la part des USA semblait assez forte. « Nous voulons la technologie avec un partenaire qui souhaiterait participer à hauteur de 49% dans l'investissement nucléaire, mais cet investissement ne porterait pas sur un bloc (réacteur), mais à terme, sur 20 ans, sur la construction de 6 à 9 blocs nucléaires » a-t-il ajouté.

Nucléaire

- L'ancien ministre du Trésor et député du parti d'opposition PO, M. Andrzej Czerwiński, estime que dans la perspective de 2030 la Pologne ne devrait pas se doter d'une centrale nucléaire, car ce serait un investissement trop coûteux. D'autres éléments de la politique énergétique semblent plus urgents, tels que le développement des ENR, dont l'éolien off-shore, l'amélioration de l'état des réseaux électriques et le retrait plus rapide de la production d'électricité à partir du charbon.
- La société PGE EJ1, en charge du programme nucléaire, a déjà dépensé 447 M PLN (104 M EUR) au cours des dix ans de son fonctionnement. Toutefois, elle n'a toujours pas réussi à terminer les analyses environnementales et de localisation permettant d'établir le meilleur site pour la première centrale nucléaire polonaise. La société est détenue à 70% par le groupe PGE et à 30% par les électriciens Tauron et Enea et le combinat de cuivre KGHM, chacun contribuant à 10% à son capital social. Le groupe PGE envisageait de racheter ces 30%, mais depuis il s'est retiré de cette transaction sans en communiquer les raisons. Toutefois un des associés, groupe énergétique Tauron, déclare qu'il envisage malgré tout de vendre ses 10% dans PGE EJ1 et cherche un acquéreur de ses parts.

Charbon

- Le Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski, a donné un avis favorable à la demande de concession d'exploitation du gisement de lignite Złoczew déposée par le groupe PGE au Ministère de l'environnement. Le gisement, estimé à 611 M t de lignite, est situé à 50 km en ligne droite de la centrale électrique de Bełchatów. Son exploitation est nécessaire pour prolonger le fonctionnement de la centrale électrique de Bełchatów, car les gisements exploités actuellement s'épuiseront en 2028 (Bełchatów) et en 2037 (Szczerców). Le groupe PGE se prépare aussi à déposer une demande de concession pour le gisement de lignite Gubin situé en Basse-Silésie, près des frontières polono-tchèque et polono-allemande. L'exploitation de ce gisement permettrait de faire fonctionner au-delà de 2040 la centrale électrique de Turów où un nouveau bloc à lignite de 496 MW est en cours de construction.

- Malgré les protestations des syndicats miniers de groupe charbonnier JSW SA, son PDG, M. Daniel Ozon a été démissionné par le Conseil de Surveillance. Plusieurs centaines de mineurs sont venus à Varsovie où se tenait la réunion du Conseil de Surveillance pour protester contre cette démission, mais ils ont été repoussés par la police. Rappelons que le Conseil de Surveillance du groupe charbonnier JSW SA a déjà essayé à deux reprises de démissionner le PDG du groupe qui serait en conflit avec le Ministre de l'énergie. Il se serait agi notamment du refus du PDG de JSW d'alimenter la construction du bloc à charbon dans la centrale d'Ostrołęka et le fonds de stabilisation (1,85 Md PLN actuellement, soit env. 430 M EUR) constituant une réserve financière en cas des problèmes sur le marché du charbon. Par ailleurs, M. Ozon serait favorable à la poursuite des négociations sur le rachat du paquet majoritaire des actions de l'entreprise australienne Prairie Mining qui envisageait de creuser dans la région de Lublin une mine de houille « Jan Karski » et de réactiver en Silésie la mine Dębieńsko qui possède d'importants gisements de charbon à coke de très bonne qualité. Cette vision de M. Ozon ne plaisait pas au Ministre de l'énergie qui, a demandé à JSW SA de ne travailler que sur la reprise du site Dębieńsko et de laisser le projet « Jan Karski » à la mine de Bogdanka, contrôlée par le groupe public Enea. Les syndicats du groupe se rappellent bien qu'avec M. Ozon en tête de JSW SA, les salaires des mineurs ont augmenté de 8% et leurs privilèges pécuniaires, suspendus pendant la crise du secteur, leur ont été restitués. C'est une des raisons pour laquelle ils défendaient et défendent M. Ozon. Ils ont écrit au Premier Ministre une lettre lui demandant la démission du Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski et des membres du Conseil de Surveillance. Ils ont lancé un avis de grève et une action collective et demandent aussi au Premier Ministre la prise de contrôle sur le fonds de stabilisation de JSW SA pour qu'il ne serve pas à d'autres fins que ceux de la société. Le 17 juin une deuxième lettre a été adressée par les syndicats à M. Kaczyński, président du parti au pouvoir PiS. Ils s'y plaignent de la politique du Ministre Tchórzewski envers leur société et rappellent que la victoire du PiS lors des élections européennes a été entre autres due aux voix des employés de JSW SA et de leurs familles. La bataille sur l'avenir de JSW SA est en cours et le résultat des législatives prévues en automne de cette année dépendrait aussi partiellement de ces voix. A l'annonce de la démission de M. Ozon, le prix des actions de JSW a perdu à la Bourse plus de 6%. Le 24 juin les syndicats de JSW SA sont venus protester à Varsovie devant le siège du PiS malgré l'annonce du nouveau PDG par intérim, M. Małłek, sur son intention de payer aux employés une prime pour l'année 2018. Cette annonce a été considérée par les syndicats comme une tentative d'obtenir l'apaisement au sein de la société.
- L'Agence de Développement de l'Industrie (ARP) a publié les résultats officiels du secteur charbonnier pour 2018. Le bénéfice net du secteur s'est élevé à 881,9 M PLN (205,1 M EUR) contre 2,9 Md PLN (soit 674,4 M EUR) en 2017. Par contre les mines ont augmenté leurs dépenses en investissements qui se sont chiffrées à 2,82 Md PLN (655,8 M EUR), soit une augmentation de 77,7% par rapport à 2017. La production de houille s'est élevée à 63,4 M t, soit une baisse de 3,2% par rapport à 2017 et les ventes ont baissé de 5,7% en atteignant 62,5 M t. La quantité de charbon sur les terrils a augmenté de 1,7 M t fin 2017 à 2,4 M t en décembre 2018. La productivité des mineurs a aussi baissé de 825 t/mineur en 2017 à 804 t/mineur en 2018. Le secteur était endetté à 12,8 Md PLN (2,98 Md EUR) contre 11,8 Md PLN (soit 2,74 Md EUR) fin 2017. Les importations de charbon se sont élevées à 19,7 M t, dont 13,5 M t en provenance de la Russie. Les exportations de charbon ont atteint à peine 3,9 M t.
- Le Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski, a annoncé qu'il fallait compter avec une augmentation des importations de charbon au cours de quelques prochaines années, d'autant plus que la demande en charbon irait croissant suite à la mise en exploitation de nouvelles centrales (Opole, Jaworzno), tandis que la production des mines affichait une baisse (de 3,2% en 2018 par rapport à 2017). Cette baisse de la production est essentiellement due au retard noté dans les investissements des mines entre 2014 et 2017 dans la préparation de nouveaux filons d'exploitation. Le Ministre a aussi déclaré que le charbon polonais était actuellement compétitif par rapport au charbon importé quel que soit le pays de provenance.
- Le groupe charbonnier PGG envisage de reprendre 100% des parts dans les sociétés PGE Paliwa de Cracovie et Inter-Balt de Gdansk. Ces deux sociétés se spécialisent dans la vente de charbon et de biomasse et dans la logistique de livraisons de charbon, de biomasse et d'autres combustibles. Le groupe PGG estime que la reprise de ces sociétés lui permettrait de réduire les coûts de la distribution de ses combustibles. Il évalue sa part du marché des ventes du charbon aux clients individuels à environ 53,2%.

Électricité/chaleur

- La centrale électrique à lignite de Bełchatów occupe depuis longtemps la première position sur la liste des plus grands pollueurs en Europe. En 2018, la centrale de Bełchatów a émis 38 348 000 t de CO_2 (soit une augmentation de 700 000 t par rapport à 2017), 2,24 t de mercure (2,15 t en 2017), 45 112,7 t de soufre (39 300,2 t en 2017) et 1133,5 t de poussières (889,8 t en 2017). Le Directoire du groupe PGE, propriétaire de la centrale, explique que cette croissance des émissions résulte de l'augmentation de la production d'électricité par Bełchatów, nécessaire pour compléter la production des installations ENR inférieure en 2018 suite aux conditions climatiques défavorables. La Fondation écologique ClientEarth a

demandé à la Chambre Suprême de Contrôle NIK (équivalent de la Cour des Comptes) de procéder au contrôle de la centrale et la NIK a adressé à l'Inspecteur Général de la Protection de l'Environnement une demande d'informations sur les résultats des mesures d'émissions réalisées dans cette centrale. La centrale de Bełchatów est tenue de réduire substantiellement ses émissions afin de remplir les exigences communautaires en la matière à partir du mois d'août 2021. Selon les experts cet objectif serait toutefois irréalisable en si peu de temps, bien que des opérations de modernisation soient en cours depuis quelques années sur 10 de ses 13 blocs énergétiques.

- La loi sur le gel des prix de l'électricité, votée à la hâte le 28 décembre dernier et amendée le 21 février de cette année, a dû encore être amendée suite à une intervention de la Commission européenne qui voyait dans la régulation des prix pour les entreprises une aide publique. La loi amendée prévoit que le gel des prix au niveau du 30 juin 2018 pour toute l'année 2019 s'appliquera à 15,1 M de ménages, 1000 hôpitaux, 61 400 établissements du secteur des finances publiques (les collectivités locales), 1 937 000 de micro-entreprises et 57 000 petites entreprises. A partir du 1er juillet 2019 les vendeurs d'électricité ne seront plus obligés d'appliquer le prix de juin 2018 aux moyennes et grandes entreprises. Ces entreprises pourraient demander des compensations pour l'électricité consommée au cours du second semestre de cette année dans le cadre de l'aide *de minimis* selon les réglementations européennes. Cette aide sera limitée à 200 000 EUR sur trois années fiscales. Pour le premier semestre de 2019, les compensations seront payées à tous ceux qui seront éligibles selon les dispositions de la version précédente de la loi (tous les consommateurs y ont droit). Entretemps les discussions avec la Commission européenne se poursuivent, car émet des réserves quant à la différenciation des principes d'octroi d'aide publique entre le premier et le second semestre 2019. L'amendement peut perturber de nombreuses entreprises prestataires de services communaux. Certaines peuvent être considérées comme faisant partie du secteur des finances publiques, tandis que d'autres sont des sociétés de droit commercial (Sarl ou SA) et ne pourraient pas bénéficier du gel des prix d'électricité. Devant payer le prix du marché à partir du mois de juillet, elles seraient ainsi obligées d'augmenter leurs prix (p.ex. pour l'approvisionnement en eau potable ou l'enlèvement des déchets) ou de réduire leurs investissements. Le Ministre de l'énergie annonce pour le mois de juillet la publication de l'arrêté sur le calcul des compensations et pour fin août le commencement de leur versement.
- L'énergéticien public Tauron envisage de vendre ses actifs dans l'exploitation du charbon et dans le secteur du chauffage. Ils se composent de trois mines de charbon, de trois centrales de chauffage à Bielsko-Biała, Tychy et Katowice et de 49 chaufferies locales d'une puissance totale de 160 MWt. Rappelons aussi que le groupe est en train de réaliser d'importants investissements (notamment la construction du bloc à charbon de 910 MW à Jaworzno), tandis que ses mines de houille ne sont pas rentables et travaillent à perte. Tauron est intéressé à vendre tous ces actifs en une seule transaction. Le Ministère de l'énergie a annoncé de son côté qu'il travaillait sur les solutions à apporter aux actifs miniers de Tauron. A ce jour ni les compagnies charbonnières (PGG et JSW), ni le plus grand électricien polonais, groupe PGE, ne manifestent leur intérêt pour la reprise des actifs offerts. Dans sa stratégie récemment actualisée Tauron prévoit qu'en 2030 la puissance de ses blocs s'élèverait à 4,6 MW. Les blocs dans les centrales de Łagisza (460 MW) et de Jaworzno (910 MW) seront les seuls blocs à charbon qui fonctionneront dans le groupe après 2025. La stratégie prévoit aussi l'augmentation à 65% de la part des installations non émissives dans le mix du groupe en 2030. Tauron envisage de se doter de 900 MW dans des parcs éoliens on-shore et de 300 MW dans des parcs photovoltaïques et de s'engager dans la construction de parcs éoliens off-shore.
- L'opérateur du réseau de transport d'électricité, société PSE, et cinq principaux distributeurs d'électricité ont dépensé en 2018 plus de 8,2 Md PLN (1,9 Md EUR) en investissements dans leurs réseaux. Le tableau ci-dessous présente la structure de leurs dépenses de l'année dernière.

Société	Investissements en nouvelles connexions (en M EUR)	Investissements dans la réfection et la modernisation des réseaux (en M EUR)	Autres investissements dans les réseaux (en M EUR)	Total des dépenses (en M EUR)
Enea Operator	75,1	137,2	17,8	230,1
Energa Operator	118,8	169,4	23,1	311,3
PGE Dystrybucja	145,4	253,7	30,6	429,7
Innogy Stoen Operator	18,3	24,6	7,7	50,6
Tauron Dystrybucja	154,3	265,6	50,3	470,2
PSE	360,8	46,7	13,4	420,9
Total	***872,7***	***897,2***	***142,9***	***1912,8***

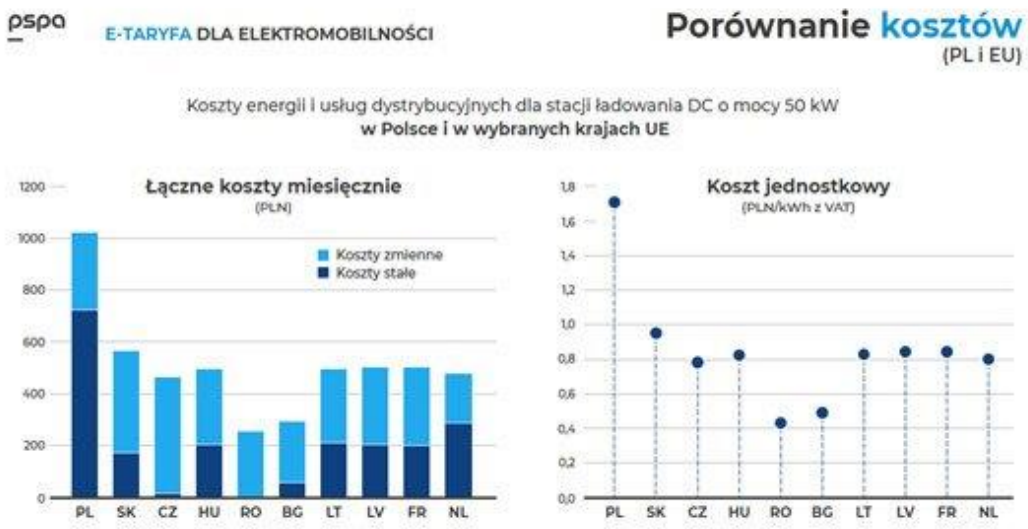
Source : Société Polonaise de Transport et de Distribution d'Energie Electrique (PTPiREE)

- Le groupe PGE a lancé un appel d'offres pour la construction de deux blocs à gaz/vapeur d'une puissance totale avoisinant 1400 MW dans la centrale électrique Dolna Odra. L'investissement, d'un coût estimé à env. 1 Md EUR, serait transféré « clé en main ». Le choix du constructeur est prévu pour le début de 2020 et l'investissement devrait être terminé au IVème trimestre de 2023.
- Suite à l'enquête commencée en décembre 2018 et menée par l'Office de Régulation de l'Energie (URE) au sujet de la hausse importante des prix d'électricité sur la Bourse de l'Energie entre septembre et décembre 2018, le Président de l'URE a déposé une plainte auprès de l'office du procureur ayant trouvé qu'il pouvait s'agir d'une manipulation ou d'une tentative de manipulation sur le marché de gros de l'énergie électrique. Selon l'URE une si importante hausse des prix n'était pas justifiée par la seule augmentation des coûts des énergéticiens résultants de la croissance des prix de charbon et des droits à l'émission de CO_2.
- Au cours de cinq premiers mois de 2019, la production d'électricité en Pologne s'est élevée à 68 TWh en affichant une baisse de 0,76% par rapport à la période analogue de l'année passée. La consommation d'électricité a atteint 71,56 TWh, soit une baisse de 0,14% par rapport aux cinq mois de 2018. Les importations d'électricité ont été supérieures de 3558 GWh aux exportations.
- Le Conseil des Ministres a accepté le projet de loi sur les compensations de la hausse des prix d'électricité aux industries à haute consommation d'énergie, préparé par le Ministère de l'Entreprenariat et des Technologies. Auront droit à ces compensations l'industrie sidérurgique, métallurgique, pétrochimique, chimique et papetière, soit environ 300 entreprises. Elles contribuent à 11% du PIB et totalisent 8% des emplois en Pologne. Le projet prévoit de destiner aux compensations jusqu'à 25% des revenus de l'Etat de la vente des droits à l'émission de CO_2 au cours de l'année précédente. Si le montant des compensations demandées excède l'enveloppe disponible, celles-ci seront réduites proportionnellement pour tous les demandeurs. Les demandes de compensations pour l'année écoulée devront être déposées auprès de l'Office de Régulation de l'Energie (URE) jusqu'au 31 mars de l'année suivante et le Président de l'URE décidera de leur attribution et de leurs montants jusqu'à 30 septembre de chaque année. On estime qu'en 2019 et en 2020 les montants des compensations s'élèveront à environ 890 M PLN/an (207 M EUR). La Commission européenne examine le projet de cette loi qui attend encore le vote par le Parlement pour entrer en vigueur.

Électromobilité

- L'Association Polonaise des Carburants Alternatifs et l'Union Polonaise de l'Industrie Automobile ont mis en place un compteur d'électromobilité permettant de voir combien de véhicules électriques et combien de bornes de recharge existent en Pologne. Le compteur est actualisé régulièrement. Il a indiqué qu'à la fin du mois d'avril 2019, la Pologne comptait 668 bornes de recharge (1205 points de recharge) pour les véhicules électriques, notamment dans les grandes villes : Varsovie, Wrocław, Cracovie, Katowice, Gdańsk et Poznań. 4642 voitures électriques ont été immatriculées en Pologne, dont deux tiers sont des voitures entièrement électriques et un tiers des véhicules hybrides plug in. Il est à noter que les chaînes commerciales présentes en Pologne contribuent de plus en plus activement au développement des bornes de recharge. La chaîne Aldi annonce la mise en place de deux bornes de recharge pendant les vacances, Kaufland en a deux et envisage d'en mettre encore cinq jusqu'à la fin de cette année. Lidl disposera bientôt de cinq bornes de recharge et la chaîne Auchan qui en a déjà douze se dotera de neuf nouvelles bornes avant l'hiver. Intermarché dispose de quatre bornes de recharge et Ikea de 6 bornes, deux autres seront installées bientôt à Janki près de Varsovie et deux autres (Gdańsk et Łódź) l'année prochaine.
- L'entreprise britannique JOHNSON MATTHEY va construire une usine de production de matériaux pour les batteries des véhicules électriques à Konin (voïévodie de la Grande Pologne ; la ville située près de l'autoroute A2). La valeur de l'investissement est estimée à presque 1 Md PLN (0, 23 Md EUR). Le site devrait être opérationnel fin 2021, début 2022 et offrir plus de 200 emplois. L'information a été rendue publique par Jadwiga Emilewicz, ministre de l'Entreprenariat et des Technologies, lors du IIème Forum Polono-Britannique des Entreprises et des Investissements qui s'est tenu à Varsovie. JOHNSON MATTHEY détient déjà un site de production d'accumulateurs à Gliwice (voïvodie de Silésie) qui emploie 700 personnes et qui sera agrandi d'ici la mi-2019. La nouvelle usine produira les catalyseurs pour les différents types de moteur. Elle offrira 350 postes avec une perspective d'emplois supplémentaires pour 100 personnes.
- L'électricien Tauron réalise le programme « Operator II » qui prévoit la mise en place de 150 bornes de recharge pour les véhicules électriques et un système complet pour la gestion de l'électromobilité. D'ici fin 2020 il est prévu de mettre 97 nouvelles bornes de recharge à courant alternatif et 21 bornes à courant continu.
- La société GreenWay Polska possède déjà un réseau de 100 bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques qui disposent globalement de 200 points de recharge, chacun d'une puissance de plus de 22 kW. Jusqu'à la fin de cette année GreenWay Polska envisage de mettre en place plus de 150 points de recharge de ce type.

- L'Association Polonaise des Combustibles Alternatifs (PSPA) a transmis au Ministère de l'énergie le projet d'arrêté portant sur les changements à introduire dans l'arrêté sur les principes de calcul de tarifs et de comptabilisation du commerce d'électricité. Cet arrêté a pour l'objectif de créer un E-tarif spécial pour l'électromobilité devant permettre de liquider des barrières pour le développement de ce secteur. Parmi ces barrières la PSPA cite les taxes de distribution fixes qui sont actuellement très onéreuses. Dans le cas des bornes de recharge à courant continu de 50 kW, nécessaires pour utiliser les véhicules électriques sur de longs trajets, les taxes de distribution fixes s'élèvent actuellement à 1000 PLN/mois (environ 232,5 EUR) et sont parmi les plus élevées en Europe. Selon la PSPA il serait opportun de créer un E-tarif sans taxe de distribution fixe et augmenter éventuellement le montant des taxes de distribution variables qui seraient directement liées au volume d'électricité consommée. Le graphique ci-dessous présente la comparaison des coûts d'électricité et de sa distribution pour une borne de recharge d'une puissance 50 kW dans plusieurs pays européens. A gauche sont présentés les coûts globaux mensuels et à droite le coût unitaire.



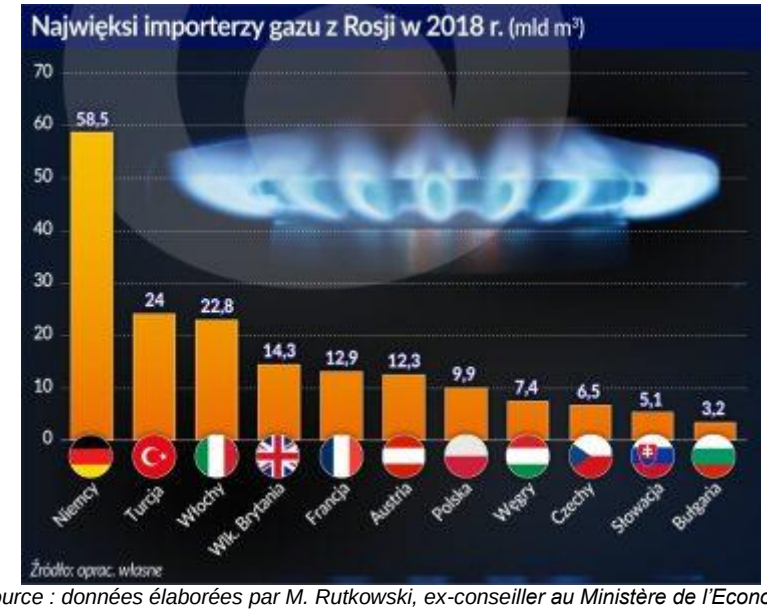
Source : PSPA
En bleu clair – coûts changeants
En bleu foncé – coûts variables

Gaz et pétrole

- Le gestionnaire du réseau gazier polonais, société Gaz-System SA, a choisi le consortium composé de Budimex et de Mostostal Cracovie pour la construction du tronçon polonais de l'interconnecteur gazier polono-slovaque. Ce tronçon, long de 59 km, va de la station de pompage de gaz à Strachocina jusqu'à la frontière polono-slovaque. L'interconnecteur fait partie du corridor gazier Nord-Sud et bénéficie d'un cofinancement du programme « Connecting Europe Facility » à hauteur de 107,74 M EUR, dont 52,5 M EUR pour la construction du tronçon polonais. La capacité de cet interconnecteur serait de 5,7 Md m^3 en direction de la Pologne et de 4,7 md m^3 en direction de Slovaquie. Il devrait être prêt à la fin de 2021. Par ailleurs, Gaz-System SA se prépare au lancement de la procédure « open season » qui permettrait d'évaluer l'opportunité de la construction et la capacité de l'interconnecteur gazier polono-ukrainien. Les négociations à ce sujet sont en cours avec la partie ukrainienne qui procède à la constitution d'un opérateur indépendant du réseau de transport de gaz. Du côté polonais l'interconnecteur aura 1,5 km et sera connecté au gazoduc Hermanowice-Strachocina long de 70 km qui en actuellement en cours de construction.
- Les travaux de construction du gazoduc Nord Stream 2 se poursuivent sur les eaux suédoises, allemandes et finlandaises. Si la Finlande, l'Allemagne et la Suède ont donné leur feu vert pour ce projet, le Danemark n'a pas fait de même et a demandé à la société Nord Stream 2 d'étudier et de présenter un troisième tracé du gazoduc dans sa zone économique. L'Agence danoise de l'énergie a publié récemment la documentation environnementale pour cette troisième variante du tracé de Nord Stream 2 qui passerait au sud de l'île de Bornholm. Cette publication a eu lieu dans le cadre des consultations publiques qui viennent d'être lancées pour ce nouveau tracé, dont des consultations transfrontalières, Toute cette procédure devrait entraîner un retard de quelques mois pour l'achèvement de ce gazoduc, qui ne serait prêt qu'au second semestre 2020. Par ailleurs le coût de l'investissement pourrait augmenter de 270 à 400 M EUR. Selon le quotidien danois « Politikien » les juristes de la société Nord Stream 2 AG auraient porté plainte devant le Conseil des Plaintes Energétiques en demandant des dédommagements à l'Agence danoise pour avoir exigé la présentation d'un troisième tracé pour ce gazoduc.
- Le Congrès américain a présenté le projet de sanctions qui frapperaient les participants à la réalisation du gazoduc Nord Stream 2. Dans le projet il est prévu de refuser les visas aux actionnaires majoritaires

et aux membres des directoires des sociétés se trouvant sur la liste des entreprises à sanctionner, d'exclure ces sociétés de toutes les transactions ayant lieu sous la juridiction américaine, d'interdire les exportations de biens et de technologies pour les besoins de ces sociétés et d'interdire aux opérateurs américains de coopérer avec elles.

- Le 19 avril, la mauvaise qualité du pétrole russe acheminé par l'oléoduc « Przyjaźń » (Droujba) a perturbé les livraisons à destination de plusieurs pays, dont la Biélorussie, la Slovaquie, la Hongrie, la Rép. Tchèque, la Pologne et aussi l'Allemagne. Ces pays ont interrompu la réception du pétrole incriminé. La Pologne qui en aurait reçu 1 M t a constaté que sa distillation aurait été très nuisible pour les raffineries. Lors des rencontres de tous les intéressés avec les représentants de l'opérateur russe de l'oléoduc, société Transnieft, fin mai et début juin, un calendrier de mise en conformité du pétrole dans l'oléoduc par la Russie a pu être arrêté, tandis que la question du montant des dédommagements réclamés par les deux groupes polonais, Orlen et Lotos, fait toujours l'objet des négociations et serait résolue dans quelques semaines. Par ailleurs Orlen demandera séparément des dédommagements pour la cargaison de pétrole russe pollué, acheminé au port de Gdańsk par un VLCC « Mendeleev Prospect ». Le 10 juin une ligne de l'oléoduc « Przyjaźń » (Droujba) a repris le transport de pétrole, tandis que dans deux ou trois mois toutes ses lignes devraient devenir entièrement opérationnelles pour acheminer des quantités normales de pétrole. Quatre raffineries européennes : deux raffineries polonaises de Płock et de Gdańsk, la raffinerie allemande Leuna détenue par Total et la raffinerie allemande Schwedt détenue indirectement par le Russe Rosnieft, ont signé un accord préliminaire sur le traitement du pétrole avarié qui se trouve toujours dans la partie biélorusse et polonaise de l'oléoduc. Il serait nettoyé par ces raffineries et le pétrole non conforme qui s'y trouve serait dilué avec du nouveau pétrole acheminé par la voie maritime. Un tel mélange pourrait déjà être traité dans les raffineries.
- Le groupe gazier PGNiG, investit dans le développement de ses activités upstream. Il a acquis récemment 22,2% des parts dans deux concessions norvégiennes sur la Mer du Nord (gisement Roi Lear) et pourrait y exploiter environ 0,25 Md m^3 de gaz par an. Le début de la production est prévu pour 2025. La filiale du groupe PGNiG a aussi commencé un forage successif sur le gisement Rehman au Pakistan. PGNiG est l'opérateur sur ce gisement et aura droit à 70% du volume de gaz exploité. Au Pakistan le groupe polonais dispose déjà de cinq forages dans le gisement Rehman et de deux dans le gisement Rizq. En 2018 le volume de gaz qui lui revenait s'est élevé à 230 M m^3, soit une augmentation de 33% par rapport à 2017. Par ailleurs, PGNiG a remporté un appel d'offres dans les Emirats Arabes Unis pour la concession de recherche et d'exploitation d'hydrocarbures à Ras Al Khaimah et s'intéresse aussi aux gisements Zohr en Egypte, Tamar en Israël et aux gisements dans la région de la Mer Caspienne.
- La société « Polskie LNG » a lancé en décembre 2018 en en janvier 2019 deux appels à candidature pour l'extension du terminal GNL de Swinoujście de 5 à 7,5 Md m^3/an. Cette capacité devrait être atteinte vers la fin de 2021. Les appels d'offres portent séparément sur la partie terrestre et maritime du terminal. 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 du GNL et le ravitaillement des navires. La société « Polskie LNG » a reçu neuf offres pour la partie terrestre et six pour la partie maritime. Pour la partie terrestre quatre consortia figurent sur la short list, dont le consortium composé de sociétés du groupe français Vinci : Vinci Construction Grands projets, Entrepose Contracting et la filiale polonaise Warbud SA. La short list pour la partie maritime n'a pas encore été publiée. 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 »
- Le groupe PGNiG s'attend cette année à « l'accumulation de phénomènes négatifs » selon les dires du PDG du groupe. En décembre expire le contrat russo-ukrainien sur le transit de gaz en direction de l'Ouest. La Pologne recevait de cette destination 49% de ses importations de gaz russe. Il est presque certain que la Russie, désireuse d'arrêter le transit par l'Ukraine, sera toutefois obligée de prolonger le contrat de transit par ce pays, d'autant plus que le gazoduc Nord Stream 2 a très peu de chances d'être prêt à la fin de cette année. Les négociations sur le nouveau contrat de transit seraient en cours avec la participation des représentants de la Commission européenne. Le Vice-président de la Commission pour l'énergie, M. Maroš Šefčovič, s'est rendu à Moscou le 11 juin pour s'entretenir à ce sujet avec les autorités russes. La Pologne est aussi tenue d'informer jusqu'à la fin de 2019 le fournisseur russe de sa décision quant à la prolongation ou non du contrat Yamal qui expire en 2022. Le gouvernement polonais signalait déjà à maintes reprises qu'il n'envisageait pas de prolonger ce contrat. Toutefois, si l'interconnecteur polono-danois Baltic Pipe d'une capacité de 10 Md m^3/an n'est pas prêt en 2022 comme prévu, on pourrait s'attendre à des perturbations quant à l'approvisionnement du pays en gaz. A ces problèmes s'ajoute l'attente de la décision définitive de la Cour d'Arbitrage de Stockholm devant trancher sur le litige polono-russe en matière de prix de gaz russe fourni à la Pologne. Le graphique ci-dessous présente les plus grands importateurs européens de gaz russe en 2018.



Source : données élaborées par M. Rutkowski, ex-conseiller au Ministère de l'Economie

- Le Parlement polonais travaille sur l'amendement de la loi énergétique qui précise les relations entre l'opérateur du système de transit de gaz et les propriétaires de gazoducs de transit. Il vise tout particulièrement les relations entre Gaz-System qui est l'opérateur du tronçon polonais du gazoduc Yamal et la société EuRoPol Gaz – propriétaire de ce tronçon, détenue à 48% par Gazprom, à 48% par PGNiG et à 4% par Gas-Trading (contrôlée indirectement par PGNiG). Or, le contrat entre EuRoPol Gaz et Gaz System, confiant à cette dernière société les fonctions d'opérateur, expire à la fin de 2019 et doit être prolongé. Par ailleurs, suite à la décision du Président de l'Office de Régulation de l'Energie (URE) de 2010, Gaz-System a été nommée opérateur jusqu'à la fin de 2025. L'amendement proposé vise à résoudre cette contradiction et prévoit que si les deux parties ne se mettent pas d'accord 90 jours avant l'expiration du contrat en cours, ce sera le régulateur, donc l'URE, qui définira les conditions de leur coopération. L'amendement donne aussi au propriétaire du gazoduc le droit de réaliser le transport de gaz résultant des contrats signés avant le 3 septembre 2009 et ceci jusqu'à leur expiration, mais sans la possibilité de leur prolongation. Or, le contrat de transit d'EuRoPol Gaz, faisant partie du contrat Yamal polono-russe signé en 1993, expire le 16 mai 2020. Gaz-System a déjà déclaré qu'après cette date il envisageait de lancer des adjudications pour les capacités de transport du gazoduc Yamal conformément aux régulations européennes (arrêté CAM NC de la Commission européenne).

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 35 Md PLN (8,1 Md EUR), dont entre 16 et 19 Md PLN (soit 3,7-4,4 Md EUR) pour le seul volet aéroportuaire qui devrait être opérationnel fin 2027. L'ensemble des travaux sur le projet d'Aéroport Central est coordonné par la société de projet CPK. Au mois de mai elle a tenu des consultations avec les partenaires sectoriels, tels que des compagnies aériennes, des sociétés logistiques et de transport, des groupes pétroliers, des hôteliers, etc. et avec le Conseil Social composé des représentants des communes concernées. Une première décision stratégique concernant le futur Aéroport a déjà été prise. Il s'agit de l'emplacement de deux pistes de décollage. Il a été décidé qu'elles seraient parallèles. Le choix du partenaire stratégique pour la réalisation de l'investissement, ainsi que du réalisateur du masterplan pour le futur aéroport devrait intervenir encore cette année. La société de projet CPK a annoncé pour le mois de juillet les consultations du projet avec Airport Consultative Committee (ACC) de l'IATA.
- La Commission européenne serait mécontente de la mise en œuvre en Pologne de plusieurs lois spéciales notamment dans le domaine des infrastructures. Ces lois permettent de raccourcir et de simplifier les processus de délivrance de permis et autorisations et de décisions environnementales. La Commission estime que certaines de ces procédures simplifiées ne seraient pas conformes à la directive environnementale. Le Ministère des Affaires Etrangères (MSZ) a émis récemment des réserves quant au projet d'une nouvelle loi spéciale dont le projet avait été préparé par le Ministère de l'Economie Maritime et de la Navigation Fluviale. Le projet vise à faciliter les investissements dans l'extension des ports maritimes et surtout dans la construction de nouveaux terminaux dans ces ports avec la formule de partenariat public-privé. Les réserves du MSZ portent sur le raccourcissement prévu de délivrance des décisions administratives et sur certaines restrictions dans la possibilité de faire appel de ces décisions par les intéressés potentiels à la réalisation de ces investissements.

- Les Ministres du transport représentant les pays du Groupe de Višegrad (Pologne, Rép. Tchèque, Slovaquie et Hongrie) ont signé à Bratislava une déclaration sur la construction d'une liaison ferroviaire à grande vitesse (300 km/h) qui relierait Varsovie à Budapest en passant par Brno et Bratislava. Selon le Ministre polonais des Infrastructures, M. Adamczyk, les groupes de travail créés à cet effet en 2018 travaillent sur ce sujet et les gouvernements des pays concernés recherchent des sources de financement de ce projet tout en déclarant qu'il serait impératif de ne permettre aucune réduction des fonds européens destinés aux infrastructures dans la perspective financière 2021-2027.
- La Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA) a rompu cette année plusieurs contrats avec les constructeurs, ayant constaté de sérieux retards dans la réalisation des investissements. Les entreprises de construction concernées expliquent ces retards par une importante augmentation de leurs coûts et le manque de valorisations adéquates de la part du maître d'ouvrage. Les ruptures des contrats ont concerné notamment les sociétés italiennes Salini, Impresa Pizazarotti, Toto Construzioni et l'espagnol Rubau. Pour accélérer le choix de nouveaux réalisateurs de ces contrats, la GDDKiA ne lance pas de nouveaux appels d'offres mais procède aux négociations avec les entreprises de son choix, donc avec les principaux sous-traitants des sociétés ayant abandonné les chantiers. Toutefois les prix offerts dans de nouvelles offres excèdent de loin les devis de la GDDKiA. Pour réaliser le « Programme de construction de routes nationales 2014-2023 » qui prévoit la construction de 252,2 km d'autoroutes, de 2641,1 km de voies express et de 369,4 km de contournements de villes, il faudrait augmenter son budget de 10 à 12 Md PLN (2,3-2,8 Md EUR). En 2019, la Pologne devrait se doter de 493 km de nouvelles routes : jusqu'à présent à peine une quarantaine de kilomètres ont été mis en exploitation.
- 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. L'Office Maritime de Gdynia a lancé un appel d'offres pour la réalisation de la première étape de cet investissement et a reçu sept offres, dont une pour un montant de 1 PLN (23,3 euro cents) émanant du groupe turc Kolin Insaat & Turizm. Les autres offres oscillent entre 992 et 1448 M PLN (soit entre 231 et 336,7 M EUR), alors que le budget prévu pour ce projet ne s'élève qu'à 880 M PLN (soit environ 205 M EUR). Toutefois le Ministère de l'Economie Maritime et de la Navigation Fluviale déclare que la procédure du choix du réalisateur de l'investissement sera finalisée en juillet et le contrat pourrait être signé en septembre de cette année.
- La construction envisagée de la voie express S16 Ełk - Mrągowo, soit 70 km au cœur des Grands Lacs de Mazury suscite actuellement de grandes émotions au sein des populations locales et des écologistes. Plus de 10 000 personnes organisées sous l'enseigne d'un groupement « Sauvons les Mazury » ont signé une pétition contre la construction de cette route. S'y opposent les collectivités de Mrągowo, Mikołajki, Ryn et Orzysz soutenues par Greenpeace. Ils sont d'avis que le projet entraînerait des perturbations de tout le système aquatique des Grands Lacs de Mazury. La route S16 a pour l'objectif de connecter deux corridors européens : Via Carpatia (S19) et Via Baltica (S61).
- La deuxième ligne du métro de Varsovie s'est enrichie de trois stations successives sur la rive droite de la Vistule. L'investissement a été réalisé par la société italienne Astaldi en 38 mois moyennant 1,1 Md PLN (255,8 M EUR). L'investissement a été cofinancé du Fonds de Cohésion dans le cadre du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ». La procédure de réception de l'investissement est en cours. Par ailleurs, le Maire de Varsovie, M. Trzaskowski, a informé du lancement de l'appel d'offres pour la réalisation d'une étude technique qui devrait permettre de choisir le tracé de la troisième ligne du métro devant relier le Stade National au quartier de Gocław. Le Maire de Varsovie a déclaré aussi sa volonté de rallonger la deuxième ligne jusqu'aux quartiers Ursus à l'Ouest et Zerań à l'Est.
- Le start-up polonais Hyper Poland travaille sur la mise en exploitation d'un train magnétique Hyperloop. Le projet vient de recevoir un cofinancement à hauteur de 16,5 M PLN (3,8 M EUR) du Centre National de la Recherche et du Développement (NCBR) pour les travaux R&D sur la traction et la suspension de ce train. Par ailleurs, la start-up a réussi à collecter 1 M PLN (232 600 EUR) dans la campagne de crowdfunding sur la plate-forme britannique Seedrs. Hyper Poland se prépare actuellement à la construction à Zmigród d'une voie d'une longueur de 500 m qui servira aux tests du train Hyperloop qui devrait pouvoir circuler à une vitesse de 300 km/h.
- L'aéroport de Radom devrait jouer le rôle d'aéroport complémentaire au futur Aéroport Central en desservant notamment les compagnies low cost. Pour être opérationnel il a besoin d'investissements évalués à 425 M PLN (100 M EUR). La société Mx Boegl Polska a remporté un premier appel d'offres portant sur le rallongement de la piste de décollage à 2,5 km. La valeur du contrat s'élève à 146,7 M PLN (34 M EUR) et les travaux devraient terminer en août 2020.
- La conception définitive de l'aménagement du futur Port Central dans le Port Maritime de Gdańsk a été présentée par le Directoire du Port. Le Port Central comprendra environ 1400 ha des eaux maritimes et 410 ha de surface terrestre. Il abritera neuf terminaux, quatre bassins d'évitage, trois chenaux d'accès,

19 km de quais d'exploitation et 8,5 km de brise-lames. L'investissement pourrait coûter 12 Md PLN (soit 2,8 md EUR) et les premiers terminaux devraient être opérationnels en 2029.

- Le Ministre des Infrastructures, M. Adamczyk, a annoncé la construction d'ici 2023, de six nouvelles gares ferroviaires, suite au programme d'élargissement d'accès aux chemins de fer à l'échelle de tout le pays. Les gares seront construites à Grudziądz, Olkusz, Gdynia Chylonia, Nisko, Oleśno Śląskie et Lubartów.
- Plusieurs villes polonaises préparent des investissements dans les nouvelles lignes de tramway. A Varsovie il est prévu d'ouvrir d'ici 2022 quatre nouvelles lignes d'une longueur totale de plus de 20 km. Elles coûteront environ 500 M PLN (116,3 M EUR). La ville de Poznań réalise la construction d'une ligne de tramway vers le quartier d'habitation Naramowice. Elle sera ouverte en 2022 et son coût s'élève à environ 270 M PLN (63 M EUR). Gdańsk et Cracovie dépenseront chacun 500 M PLN (116,3 M EUR) en construction de nouvelles lignes de tramway et la conurbation silésienne déboursera 766 M PLN (soit environ 178 M EUR) en modernisation de lignes existantes et en construction de deux nouvelles lignes, de 3,5 km et de 600 m. Wrocław commencera cette année la construction d'une ligne de 7 km vers le quartier Nowy Dwór moyennant 250 M PLN (58 M EUR) et Szczecin envisage de moderniser quelques lignes et d'en prolonger une moyennant 195 M PLN (45,3 M EUR). Ces investissements (y compris l'achat de nouveaux tramways) sont cofinancés des fonds européens. Le cofinancement pour les contrats approuvés s'élève à 4 Md PLN (930 M EUR) et pourrait atteindre 7 Md PLN (1,6 Md EUR) jusqu'à la fin de l'actuelle perspective financière.

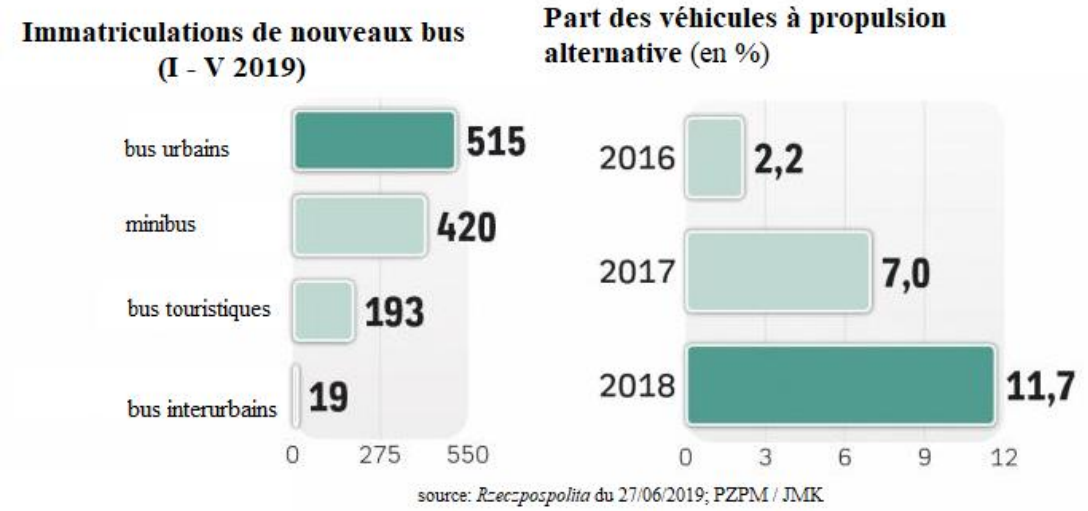
Bâtiment/Logement

- La réalisation du programme public de construction de logements sociaux (Logement+) progresse très lentement. Les autorités ont donc décidé de le modifier et revoir le rôle de la banque des terres constructibles (KZN), créée pour recenser les terrains qui lui sont transférées par les collectivités, institutions ou agences et entreprises publiques. Désormais ce transfert se fera moyennant des compensations d'un montant pouvant avoisiner 90% de la valeur des terrains transférés. De plus, la KZN pourra créer des sociétés de projets non seulement avec les collectivités locales, mais aussi avec les sociétés du Trésor de l'Etat et les fonds d'investissements pour la réalisation de projets concrets de construction de logements. Il est aussi prévu d'abandonner la régulation des montants de loyers qui évolueront selon les prix de marché, par contre les locataires recevront des allocations spéciales en fonction de leurs revenus. Y auront droit des personnes isolées dont les revenus moyens mensuels n'excèdent pas le salaire moyen dans l'économie nationale. Avec chaque personne supplémentaire dans le ménage, le plafond des revenus augmentera de 40%. Dans le cadre du programme « Logement + » 846 logements ont été déjà construits et 650 sont en cours de construction.
- Selon les données de la société de conseil Emmerson Evaluation, le coût de la construction de 1 m^2 de logement (sans le coût d'achat du terrain) excède déjà 4000 PLN (930 EUR) dans la plupart des villes polonaises, dont 4500 PLN (1046 EUR) à Varsovie. En une année ce coût a augmenté de 17% dans la capitale polonaise et de 9% en moyenne dans les autres grandes villes du pays.
- Le groupe Panattoni Europe réalise à Łódź, au centre de la Pologne et au croisement des axes européens Ouest-Est et Nord-Sud, le plus grand complexe logistique en Europe – « Central European Logistics Hub » d'une surface de 600 000 m^2. Dans le cadre de ce projet environ 250 000 m^2 ont été déjà construits et 160 000 m^2 sont en cours de construction.
- Au cours du premier trimestre de 2019, les banques ont octroyé plus de 50 600 crédits hypothécaires pour un montant global de 13 596 M PLN (3162 M EUR). Selon les prévisions sur l'ensemble de l'année 2019 le nombre de crédits hypothécaires avoisinera 200 000 pour un montant global de 55 Md PLN (soit environ 12,8 Md EUR).
- Le Ministère des Investissements et du développement travaille sur l'amendement de la loi sur l'aménagement du territoire. Le projet d'amendement prévoit de supprimer « les études d'aménagement » (studium zagospodarowania) adoptées par les communes et de les remplacer par les « plans de destination » (plany przeznaczenia) à caractère général. Les plans d'occupation des sols seraient remplacés par les « plans de construction » (plany zabudowy) accompagnés de standards urbanistiques adoptés par les communes ou, en leur absence, résultant directement de la loi. Ces plans, plus détaillés que les « plans de destination », serviraient de base pour la délivrance de permis de construire. Les actuelles décisions sur « les conditions d'aménagement » (warunki zabudowy) resteront en version très limitée et changeront d'appellation en « décisions de localisation » (decyzje lokalizacyjne) permettant de poursuivre la réalisation de projets ou de compléter le bâti existant. Elles seront valables jusqu'au vote par les communes des « plans de destination », mais pas plus que trois ans.

Transport

Urbain

- Le nombre de bus à propulsion alternative dans la flotte de bus urbains en Pologne augmente successivement. Sur 515 autobus immatriculés entre janvier – mai 2019 118 étaient à propulsion verte : dont 67 au gaz naturel, 31 bus électriques et 20 hybrides.



- Le 12 juin la société *Tramwaje Warszawskie* (tramways de Varsovie) et Hyundai Rotem ont signé le contrat pour la livraison d'ici 2023 des 123 nouveaux tramways et des 90 tramways en option. Pour rappel, l'offre de la société coréenne s'élevait à 1,82 Md PLN (0,42 Md EUR).
- BVG, régie de transports de Berlin a signé avec l'entreprise *Solaris* (société polonaise rachetée par CAF en juillet 2018) un contrat pour la livraison des 90 bus électriques. C'était l'un des plus importants appels d'offres pour la fourniture des bus électriques en Europe.
- Le Fonds National pour le Développement (*PFR*) aurait renoncé à racheter à CAF 35 % des parts de *Solaris*. Pour rappel, à la mi-2018 CAF (les Espagnols) a acheté Solaris, leader européen de construction d'autobus, trolleybus, autocars de tourisme et tramways créée en 2001 par le couple polonais Krzysztof Olszewski et Solange Olszewska. Ensuite, CAF et *PFR* ont signé une lettre d'intention concernant le rachat de 35% des parts par *PFR* ce qui permettrait à *PFR* à réaliser le programme national du développement de l'électromobilité. Les causes de la décision de *PFR* ne sont pas connues.

Ferroviaire

- L'offre de Fabryka Pojazdów Szynowych H.Cegielski (Pologne) a été retenue par PKP Intercity dans l'appel d'offres pour la modernisation des 13 locomotives type SM42. La valeur de l'investissement qui sera cofinancé avec les fonds européens s'élève à 90 M PLN (21 M EUR). Le projet fait partie du programme d'investissement de PKP Intercity qui prévoit l'achat et la modernisation du matériel roulant ainsi que la construction et la modernisation des dépôts pour un montant de 7 Md PLN (1, 6 Md EUR) d'ici 2023.
- PESA va moderniser 14 rames type ED74 fournies entre 2007 et 2010 pour PKP Intercity. La valeur du contrat s'élève à 275 M PLN (64 M EUR). Une partie de ces trains commandés par Przewozy Regionalne (opérateur responsable du transport local et interrégional de voyageurs) pour un montant de 171 M PLN (40 M EUR) avec un cofinancement européen, n'a été jamais utilisée : pendant des années ils sont restés sur l'embranchement à Bieżanów (à côté de Cracovie).
- PKP Cargo (opérateur ferroviaire de fret) a signé avec Enea Wytwarzanie (filiale de l'électricien polonais Enea) un contrat pour le transport du charbon pour une période de 15 mois. La valeur du contrat s'élève à presque 144 M PLN (33, 5 M EUR).
- Selon les données publiées par l'Officie du Transport Ferroviaire (*UTK*), en mai les opérateurs polonais ont transporté 27, 7 M de passagers ce qui donne une hausse de 3, 7 % par rapport à l'année dernière. La distance moyenne parcourue par un passager était de 66 km. Néanmoins, le volume de marchandises transportées en mai 2019 est tombé à 19, 6 M t ce qui représente une baisse de 5, 3 % par rapport à l'année 2018. La distance moyenne d'acheminement s'élevait à 238 km et était de 2 km plus courte qu'en 2018.

HONGRIE

Environnement

- La Hongrie, aux côtés de la Pologne, de l'Estonie et de la République tchèque, s'est opposée à l'adoption par l'Union européenne de l'objectif de neutralité carbone en 2050. Elle estime que l'effort demandé est trop important pour être soutenu par la Hongrie seule, et pense qu'un soutien financier européen pourrait être pertinent pour atteindre cet objectif.

Energie

- Le ministre hongrois des Affaires étrangères et du Commerce Peter Szijjarto a rencontré ses homologues de Serbie, Roumanie, Monténégro, Bulgarie et de la République serbe de Bosnie. Il a déclaré que la Hongrie avait fait tout ce qui était en son pouvoir pour assurer son indépendance énergétique, et que la concrétisation de cet objectif relevait à présent de décisions à prendre par les États voisins, notamment la Croatie – construction ou non d'un terminal de GNL – et la Roumanie – exploitation ou non des gisements gaziers de la mer Noire. M. Szijjarto a souligné que de telles décisions devraient être prises en tenant compte de l'intérêt régional, et non pas national.
- Depuis 2002, Veolia Energia Magyarország Zrt produit de l'énergie calorifique nécessaire au chauffage urbain à Debrecen suite à un accord avec Debrecen Hőszolgató Zrt, société gérant la commercialisation du chauffage. Cette collaboration a été reconduite jusqu'en 2035 – ont informé les parties concernées dans un communiqué. Le contrat porte sur l'approvisionnement en chauffage et eau chaude de près de 32 000 particuliers et plus de 2 000 institutions et entreprises. Le contrat comprend la remise en service du cycle combiné de la centrale, arrêté en 2013, ce qui améliorera l'efficacité du système de chauffage urbain de la ville. A cela s'ajoute le remplacement des brûleurs des équipements de chauffage urbain prévu pour 2022 afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Veolia est présent sur le marché énergétique hongrois depuis 25 ans. La société emploie actuellement plus de 1 000 personnes et exploite plus de 250 sites dans tout le pays. Le chiffre d'affaires consolidé du groupe s'est élevé à 171 M EUR en 2017. La société fournit ses services à 50 communes, 85 bâtiments publics, 32 établissements de santé et 57 sites industriels. Veolia Hongrie alimente en chauffage urbain 13 villes et produit de l'énergie thermique pour près de 117 000 clients résidentiels et institutionnels à travers le pays.
- La Commission européenne a annoncé que des corrections devraient être apportés au plan national Energie et Climat de la Hongrie : il n'est en l'état ni assez précis – ne présentant pas suffisamment d'objectifs chiffrés et d'engagements dans le temps précis et ambitieux – la Commission estime que le potentiel hongrois en matières d'énergies renouvelables est bien supérieur à ce qui est présenté dans le plan. Pour mémoire, la Hongrie s'est opposée à l'objectif d'une Union européenne neutre en carbone en 2050.

Gaz

- Les volumes de gaz russe livrés à la Hongrie continuent à augmenter. En 2018, Gazprom a fourni 7,6 Md m^3 de gaz, en hausse de 9,3% par rapport à 2017. Cette hausse semble s'accélérer cette année, puisque les volumes livrés entre le 1er janvier et le 5 juin 2019 se sont élevés à 4,3 Md m^3, en hausse de 58% en glissement annuel – cette hausse s'expliquant en partie par la volonté de la Hongrie de faire des réserves en prévision d'éventuelles difficultés d'approvisionnement suite à la potentielle non-reconduction de l'accord gazier russo-ukrainien.
- La Hongrie a signé un accord avec la Russie sécurisant son approvisionnement en gaz pour l'année 2020 : 2 Md m^3 supplémentaires vont être livrés et stockés cette année, puis deux autres Md seront livrés l'an prochain, via l'Autriche – la reconduction de l'accord de transit gazier entre la Russie et l'Ukraine étant très incertaine. L'annonce de cet accord a été faite par le Ministre hongrois des Affaires étrangères et du Commerce, Peter Szijjarto, présent au Forum économique international de Saint-Pétersbourg où il a notamment rencontré son homologue russe Sergei Lavrov, le ministre russe de l'Industrie Genis Manturov, le ministre de l'Énergie Alexander Novak ainsi que le PDG de Gazprom Alexei Miller.
- La Hongrie et la Serbie ont signé un accord sur la construction d'un interconnecteur entre leurs réseaux gaziers respectifs. L'accord a été signé à Budapest par le ministre hongrois des Affaires étrangères et du Commerce Peter Szijjarto et par le ministre serbe de l'Industrie et des Mines Aleksandar Antic. Les appels d'offres pour un interconnecteur d'une capacité de 10 Md m^3 devrait être lancé en septembre, sa construction devant débuter à l'automne 2020 et se terminer un an plus tard. La Serbie a déjà lancé des travaux avant d'agrandir son réseau gazier jusqu'au futur emplacement de la connexion. Chaque État assume les coûts induits par la construction sur son propre territoire.
- La Hongrie et la Croatie ont établi un groupe de travail visant à évaluer les conditions et potentialités d'une éventuelle intégration de leurs marchés gaziers respectifs. Si elle se concrétise, la proposition hongroise aura des avantages pour les deux pays, au premier rang desquels la diversification de leurs sources d'approvisionnement – surtout pour la Hongrie, une mutualisation des coûts et un plus grand poids dans les négociations avec les pays producteurs de gaz, notamment pour une livraison au nouveau

terminal gazier que la Croatie est en train de construire et qui, en l'état, ne pourrait être approvisionné qu'en gaz beaucoup plus cher que le gaz qu'achète la Hongrie à la Russie.

Electricité

- Le groupe énergétique allemand E.ON a annoncé qu'il pourrait vendre tout ou partie de ses activités en Hongrie afin de se conformer aux règles européennes de concurrence et de pouvoir racheter certaines des activités de son concurrent RWE en Allemagne. E.ON vise le rachat d'Innogy, filiale de RWE présente en Hongrie via Elmu-Emasz. Le rachat de cette dernière par E.ON est de nature à affecter la concurrence sur le marché hongrois de l'électricité, et aussi tchèque.
- FGSZ, filiale de l'a compagnie pétrolière hongroise MOL, a signé un accord avec l'État concernant le rachat de la société publique Magyar Gaz Tranzit, créée pour construire un interconnecteur gazier entre la Hongrie et la Slovaquie. Un décret du gouvernement hongrois qualifie la vente d' « importance stratégique nationale », l'exemptant ainsi de l'examen des autorités de concurrence. Le même décret fixe le prix de vente à un peu moins de 150 M EUR.
- Le record hongrois de consommation d'électricité en été a été dépassé le 28 juin, selon les données du gestionnaire de réseau Mavir, qui a enregistré un pic de consommation à 6 633 MW, contre 6 457 MW comme précédent record. Cette consommation est le résultat de la vague de chaleur qui a touché le pays, ainsi que de la hausse progressive du niveau de vie des Hongrois, de plus en plus nombreux à être dotés de climatiseurs.

Pétrole

- L'entreprise hongroise Hungarian Horizon Energy Ltd., filiale de l'entreprise privée américaine Aspect Energy, a annoncé la découverte près de la frontière croate de ce qui pourrait être le plus grand champ pétrolifère du pays, tant en réserves qu'en production. Si les réserves totales estimées ne sont pas connues, la compagnie a produit environ 6 000 barils par jour depuis février, et envisage de passer à moyen terme à 14 000 barils quotidiens, dépassant ainsi MOL, première productrice actuelle avec 13 000 barils/jour.
- La compagnie pétrolière hongroise MOL a utilisé 255 000 t de pétrole issues des réserves stratégiques hongroises pour assurer l'approvisionnement du marché domestique pendant la suspension des livraisons via l'oléoduc Druzhba. La Hongrie dispose de 1,4 M t de réserves de pétrole, dont 400 000 avaient été livrées à MOL à sa demande. Pleines, les réservent permettent d'assurer un approvisionnement du pays pendant 90 jours.
- La compagnie énergétique ENEFI a ouvert la première station LCNG (Liquid to Compressed Natural Gas) sur le territoire hongrois. Ces stations visent notamment à alimenter la flotte, encore réduite mais en croissance, de camions roulant au gaz naturel. ELF est également en train de développer son réseau de stations LCNG.

ENR

- Cashline Befektetesi Holding a inauguré deux parcs solaires d'une valeur totale de plus de 12 M EUR dans le Nord-Est de la Hongrie. Les parcs disposent d'une capacité combinée de 10,2 MW, et ont été financés sur ressources propres ainsi qu'à l'aide d'un crédit bancaire. Cashline est l'une des plus grosses compagnies privées de gestion de portefeuille hongroises, et dispose déjà de différents investissements dans les énergies renouvelables.
- La compagnie publique chinoise CMC (China National Machinery Import and Export Company) a posé à Kaposvar (Sud-Ouest) la première pierre d'un parc solaire d'une capacité de 100 MW représentant un investissement de près de 100 M EUR. Ce parc, le plus grand d'Europe centrale, devrait être achevé en décembre. Cet investissement a été effectué dans le cadre d'une convention signée en avril entre CMC et le gouvernement hongrois.
- Le gouvernement hongrois a créé un fond de subvention à destination des PME désireuse d'installer des panneaux solaires. Le fonds dispose d'une dotation totale de près de 47 M EUR. Les projets éligibles devront avoir une capacité maximale de production comprise entre 7,5 et 15 kWp. Chaque kWp étant subventionné à hauteur d'environ 600 EUR, les entreprises seront donc éligibles à des subventions comprises entre environ 4 700 et 10 000 EUR.
- Alteo, compagnie de production d'énergies renouvelables, va fusionner ses différents sites de production au sein d'une unique entité qui s'appellera Alteo-Therm. Cette fusion, qui doit encore recevoir l'approbation de l'autorité de l'énergie MEKH, vise à réaliser des économies de synergie et à simplifier l'organisation du groupe.

Nucléaire

- Suite à des négociations entre Mahaly VARGA, ministre des Finances de Hongrie, et son homologue et une banque russes, la Hongrie ne commencera à rembourser l'emprunt de 10 Md EUR contracté pour la construction de la centrale nucléaire de Paks II qu'après qu'elle sera effectivement en fonctionnement, et

non pas en 2026 comme prévu dans l'accord initial. Le changement à l'accord devra cependant être approuvé par le Parlement hongrois et la Commission européenne.

Transports

Aérien

- La compagnie aérienne Wizz Air a commandé huit long-courriers A321XLR, modèle récent présenté au salon du Bourget 2019. Les avions devraient être livrés avant 2026. Cette commande est le signe de la volonté de la compagnie hongroise d'agrandir son rayon d'action et de ne plus se limiter à l'Europe + Dubaï. Les A321 XLR devraient desservir l'Amérique du Nord et l'Asie.

Routier

- La compagnie publique Volanbusz fusionnera avec les sept entités de transport régionales au 1er octobre, devenant ainsi l'une des plus grandes entreprises publiques hongroises avec environ 18 000 employés. La centralisation des transports est à l'œuvre depuis 2014, quand 24 compagnies locales avaient fusionné pour créer sept régies régionales. Les fonctions jusqu'ici externalisées par les compagnies régionales seront désormais prises en charge par Volanbusz.

Ferroviaire

- MAV-Start, division passager de l'opérateur national MAV, a concrétisé l'achat de 21 nouveaux trains « KISS » de la compagnie suisse Stadler, en plus de 19 déjà commandés. En 2017, un accord avait été signé pour l'achat de 40 trains ; 11 ont été effectivement commandés en 2017 pour un montant de près de 190 M EUR, et 8 en 2018 pour un montant de 120 M EUR. Les 21 nouveaux trains devraient être financés grâce aux fonds européens qui seront attribués à la Hongrie par le nouveau cadre financier pluriannuel.

Infrastructures

- La société de construction Duna Aszfalt, en collaboration avec le spécialiste des services publics Szabadics Közmű és Mélyépítő, a remporté un contrat portant sur la création de réseaux de services publics sur la piste d'essais pour voitures autonomes Zala Zone. L'équipe était le seul soumissionnaire à obtenir le poste pour un montant net de plus de 4 M EUR. Le contrat a été signé le 30 mai.

Aéroportuaire

- L'aéroport de Debrecen a décidé de la construction d'une nouvelle piste, dans le cadre de sa coopération stratégique avec la compagnie WizzAir. Cette extension permettra à WizzAir de développer ses vols partant et arrivant à Debrecen, mais aussi – dans une certaine mesure – de décharger l'aéroport de Budapest, actuellement saturé. La mairie et la compagnie aérienne ont annoncé qu'elles pourraient pousser plus loin leur coopération, la construction d'un centre de maintenance et d'un centre d'entraînement des pilotes étant à l'étude.

Ferroviaire

- La liste des entreprises ayant remporté les appels d'offre relatifs à la ligne Belgrade-Budapest a été rendue publique. Les principaux bénéficiaires en sont China Tiejiuju Engineering & Construction Kft., China Railway Electrification Engineering Group (Hungary) Kft. and RM International Zrt., réunis au sein du consortium CRE. La partie hongroise du Consortium, RM International, est détenue par Mészaros & Mészaros et dirigée par Beatrix Mészaros, fille de Lorincs Mészaros, homme d'affaires proche du Premier ministre Orban. RM International a été créée spécifiquement pour la construction de la ligne en question, n'ayant enregistré aucun revenu en 2017.
- La Hongrie a requis un crédit à l'Eximbank de Chine pour financer la partie hongroise de la ligne ferroviaire Budapest-Belgrade. La Chine financera 85% des coûts nécessaires à la réhabilitation de la ligne en question dans le cadre de l'initiative des nouvelles routes de la soie. Selon M. Varga, ministre hongrois des Finances, la signature du crédit permettra de commencer à instruire les permis nécessaires à la construction et à la réhabilitation de la voie, qui devrait prendre fin en 2023.

Maritime

- L'État hongrois prévoit d'investir jusqu'à 100 M EUR dans une plateforme portuaire et logistique à Trieste, en Italie. L'acquisition des 32 ha de terrains serait finalisée début juillet. Cette acquisition devrait permettre de faciliter l'export des biens produits en Hongrie, en donnant accès à une infrastructure maritime de qualité.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Fonds européens

- Dans le prochain cadre financier pluriannuel 2021-2027, la République tchèque pourrait bénéficier d'une enveloppe de 20 Md EUR. Par rapport à la période budgétaire actuelle, la République tchèque disposerait d'environ 13% de moins. Dans le même temps, le cofinancement provenant de sources nationales augmenterait (cela concernerait principalement les régions qui passeraient de la catégorie "moins développées" à celle de "plus développées"). Les domaines dans lesquels les subventions européennes seraient orientées à l'avenir reposeraient non seulement sur les priorités définies par le gouvernement tchèque, mais devraient plus que dans les exercices précédents refléter les recommandations spécifiques des institutions de l'UE dans le cadre du semestre européen. La République tchèque a reçu un total de 43 orientations en matière d'investissement liées à la politique de cohésion, et il est dans son intérêt de les suivre car elles constitueront la base analytique de la Commission européenne pour les négociations avec la République tchèque sur le montant final des subventions.

Energie

ENR

- Les sources d'énergie renouvelables seront probablement la deuxième source la plus importante après l'énergie nucléaire en République tchèque dans le futur, a déclaré Karel Havlíček, vice-Premier ministre et ministre de l'industrie et du commerce. Il a répété que l'État comptait sur l'élimination progressive des combustibles fossiles, y compris le charbon. Selon les données de l'Office de régulation de l'énergie, les principales sources de production d'électricité en République tchèque ont été les centrales de lignite (43%) l'année dernière, suivies des centrales nucléaires (30%) et des sources renouvelables (11%). Selon M. Havlíček, la part des combustibles fossiles passera d'environ 50% aujourd'hui à environ 15% entre 2035 et 2040.

Environnement

- Les dirigeants de l'UE-28 ne sont pas parvenus à trouver un accord pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, la République tchèque, l'Estonie, la Hongrie et la Pologne réfusant de s'accorder sur une date précise, malgré les efforts de la France et de l'Allemagne pour les convaincre. Les conclusions du Sommet indiquent que l'UE « garantira la transition vers une UE neutre pour le climat, conforme à l'Accord de Paris » mais sans fixer de date. Le Premier ministre tchèque Andrej Babis a souligné que l'UE ne devrait pas opérer de changements aussi radicaux alors que des pays tels que la Chine n'ont aucune intention de faire de même.
- Jusqu'à 500 000 ha de forêts d'épicéas en République tchèque, soit environ la moitié de leur superficie totale dans le pays, pourraient être touchés par la crise du scolyte. La compagnie nationale des forêts de République tchèque (Lesy České republiky-ČR) a annoncé une baisse importante de son bénéfice net en 2018 : celui-ci a chuté de plus de 3 Md CZK (117 M EUR) en 2017 à 70 M CZK (2,7 M EUR) l'année dernière. Ce résultat s'explique par une baisse considérable du prix du bois suite à l'épidémie du scolyte, insecte ravageur qui contamine les forêts, qui a conduit à couper davantage d'arbres en 2018.

Déchets

- Les faiblesses de la loi actuelle sur les déchets et le report des mesures nécessaires pour les années à venir sont considérés par les organisations de protection du climat comme une lacune fondamentale de la première année de travail du gouvernement. Les représentants d'organisations environnementales ont convenu que le projet de loi ne soutenait pas suffisamment le recyclage et qu'il repoussait la date limite d'interdiction de mise en décharge de 2024 à 2030. Plus de trois mille suggestions ont été rassemblées dans les commentaires sur le projet de loi sur les déchets. Le ministre de l'environnement, Richard Brabec (ANO), estime que les plaintes ne sont pas fondées et entend soumettre une proposition au gouvernement tchèque. Selon les directives européennes, le recyclage des déchets municipaux devrait passer de 38% aujourd'hui à 65% d'ici 2035 et la mise en décharge à 10%.

Transports

Ferroviaire

- Le nouveau ministre des transports, Vladimír Kremlík, a annoncé la destitution du directeur général de České dráhy (Chemins de fer tchèques), M. Miroslav Kupec, en fonction depuis neuf mois, en raison de la perte de confiance liée aux informations communiquées par les forces de sécurité. Son successeur sera choisi par un appel à candidatures même si auparavant le chef de l´opérateur national avait toujours été nommé. L´agence d´évaluation financière Moody a exprimé ses inquiétudes sur les remaniements fréquents au niveau de la direction de l´opérateur national considérant que ces changements dans la

direction manquent d'une justification claire et sont négatifs du point de vue des créanciers. Selon l´agence, l´entreprise est sous influence politique. Au printemps 2019, les Chemins de fer tchèques ont su défendre la note de Baa2 accordée par l´agence.

- Le consortium formé par Egis Rail et SUDOP est arrivé en tête de l'AO concernant l'étude de préfaisabilité de grande vitesse ferroviaire pour la ligne (Brno)-Přerov – Ostrava (300 km/h) en soumettant la meilleure offre. Pour la première fois, l´attribution du marché n´est pas fondée uniquement sur le critère du prix le plus bas mais sur la méthode Best Value Approach/Best Value Procurement en pondérant les critères suivants : le prix (30 %), le niveau d´expertise (20 %), l´identification et gestion des risques (15 %), la valeur ajoutée (10 %) et les compétences des membres de l´équipe à contribuer à l´accomplissement des objectifs cibles de l´adjudicateur (25 %). Egis Rail a travaillé en République tchèque jusqu´à présent avec la société CEDOP.
- Le gestionnaire tchèque des infrastructures ferroviaires, SZDC, a approuvé cinq projets pilotes de la grande vitesse ferroviaire qui seront préparés en mode accéléré pour que leur construction puisse commencer d´ici 2025. En accord avec DB Netz (Allemagne), deux tronçons sur la LGV Prague-Dresde s´ajouteront aux trois projets prévus initialement. Pour ces projets pilotes, le SZDC a soumis au ministère des transports une demande de dérogation à la règlementation qui définit les procédures et les règles d´investissement dans les infrastructures de transport. Avant l´achèvement des projets pilotes, SZDC testera une vitesse supérieure à 200 km /h sur le 4ème corridor ferroviaire (Prague – Bohême du sud) en 2022 après l´installation du système ETCS. A présent, la seule ligne permettant aux trains de rouler à une vitesse supérieure à 160 km/h est le circuit d´essai ferroviaire à Velim.
- L´un des projets ferroviaires les plus compliqués, la liaison ferroviaire entre Prague et Kladno avec une branche vers l´aéroport de Prague, pourrait être achevé en 2028. La nouvelle ligne qui couterait de 1,55 Md EUR permettrait de relier le centre-ville et l´aéroport en 25 minutes grâce à une vitesse de 120 km/h dans la ville et de 160 km/h en dehors de Prague. Le gestionnaire tchèque des infrastructures ferroviaires étudie également la possibilité de connexion de l´aéroport à la future LGV Prague-Dresde. Prague est l´une des rares métropoles européennes d'importance à ne pas disposer de liaison ferroviaire vers son aéroport, fréquenté par 17 M de voyageurs en 2018.
- La mise en place du système européen ETCS de contrôle des trains ne se développe pas en République tchèque aussi rapidement que prévu. Il n'est installé pour le moment que sur une seule ligne entre Kolín et Břeclav (250 km) et en chantier entre Břeclav et Bohumín (190 km). Un nouveau projet de déploiement est programmé sur un tronçon de 108 km sur le 3ème corridor (entre Přerov et Česká Třebová) pour un cout de 383 M CZK (14,8 M EUR). A présent, le système n´est pas utilisé et en raison du cout de l´équipement très élevé peu d´opérateurs l´ont installé dans les trains. De nombreux appels d´offres lancés (pour le dispositif embarqué) ont échoué par manque d´intérêt ou à cause de prix trop élevés. Dans ce contexte, le ministère des transports vient d´annoncer que, à partir du 1er janvier 2025, l´ETCS sera obligatoire sur le 1er, le 2ème et le 3ème corridor.

Projet de déploiement du système ETCS

- L´Institut de recherche ferroviaire VÚŽ, filiale la plus rentable de l´opérateur national České Dráhy, prévoit de moderniser le circuit d´essai ferroviaire de Velim et d´y créer dans deux, trois ans l´environnement favorable aux tests des trains automatiques. Dans un contexte de développement des technologies modernes, VÚŽ envisage de se concentrer davantage sur les tests de cyber sécurité. La société tchèque AZD, spécialisée dans la production des systèmes de sécurité ferroviaires, souhaite à son tour tester les trains sans conducteur à partir de 2020. A cette fin, l´entreprise a acheté une ligne ferroviaire dans la région d´Ustí nad Labem qui servira de polygone d´essai pour les nouvelles technologies.

Routier

- Le ministre des transports Vladimír Kremlík a annulé la décision de son prédécesseur donnant aux régions la possibilité d´appliquer un taux de péage zéro aux routes de 1ère catégorie par crainte que

l´appel d´offres, gagné par CzechToll et SkyToll, ne soit remis en cause pour cette raison. L´extension du réseau routier à péage à 900 kilomètres supplémentaires de routes de 1ère catégorie est prévue à partir de 2020. Un groupe de travail sera constitué afin de proposer des mesures pour empêcher les camions de contourner les péages en utilisant les routes secondaires régionales. Aussi, le ministère des transports a augmenté de 63% la caution remboursable pour les nouvelles unités de bord que les transporteurs doivent se procurer d´ici la fin de l´année.

- Après son succès dans la région de Moravie-Silésie, l´opérateur français Transdev a gagné un appel d´offres pour assurer la desserte régionale par bus dans la région de Hradec Králové. Le contrat sera conclu pour dix ans.

Fluvial

- Le nouveau ministre se montre plus favorable que ses prédécesseurs pour soutenir davantage le transport fluvial et le canal Danube-Oder-Elbe, grand projet défendu par le président tchèque compte tenu son importance pour la rétention d´eau dans le paysage. L´étude de faisabilité publiée en octobre 2018 a prouvé la rentabilité du projet. Selon cette étude, la construction du canal couterait plus de 585 Md CZK (22,6 Md EUR) dont 300 Md CZK pour la branche sur l'Elbe. Pourtant, la commission centrale du ministère des transports a suggéré d'abandonner l'idée d'y relier l'Elbe, en raison du coût trop important et de se concentrer uniquement sur la branche nord-sud. Le gouvernement devrait décider de la suite à donner aux préparatifs de cet important projet (qui peut encore bénéficier du financement européen) en automne 2019. En général, celui-ci suit les recommandations de la commission du ministère des transports.

SLOVAQUIE

Energie

Energie nucléaire

- Le 16 juin dernier, le principal énergéticien du pays, Slovenske elektrarne, a terminé la maintenance de l'un des deux blocs en activité de la centrale nucléaire à Jaslovske Bohunice. Il s'agissait de la 34ème révision particulièrement complexe (révision de la partie basse pression de turbogénérateur, contrôle des circuits des générateurs de vapeur, révision élargie de l'un des trois générateurs diesel du bloc…). A cette occasion, il a été procédé à un changement de combustible nucléaire (un cinquième des 349 barres de combustible), à un contrôle du fonctionnement des systèmes d'alerte afin de renforcer la sécurité et la fiabilité de la gestion du bloc nucléaire. D'après Slovenske elektrarne, le deuxième bloc de la centrale à Jaslovske Bohunice devrait être révisé dans les jours qui viennent. La seconde centrale nucléaire du pays située à Mochovce (qui fait l'objet d'une extension) devrait être quant à elle révisée à l'automne.
- La présidente de l'Autorité de sûreté nucléaire – Mme Marta Ziakova – a déclaré à la mi-juin que certains tests hydrauliques à haute température réalisés au printemps dans le cadre de la construction deux nouveaux blocs à la centrale nucléaire de Mochovce allaient être à nouveau réalisés en septembre. L'Autorité a aussi ajouté qu'elle était en négociation avec les autorités autrichiennes, la construction de la nouvelle centrale nucléaire en Slovaquie étant contestée par l'Autriche. La présidente de l'Autorité a indiqué que le premier des deux blocs en construction serait mis en service au plus tôt au premier trimestre 2020 mais a souligné son mécontentement quant à la coordination par ENEL des travaux de construction – qualité des travaux insuffisante, manque de coordination des acteurs pendant la phase des travaux, propreté et protection des technologies installées insuffisantes etc.
- Début juin, Slovenske elektrarne a signé un contrat de fourniture de combustible nucléaire avec la société russe TVEL. Le contrat porte sur la période 2022-2026 et peut être prolongé jusqu'à 2030. Le contrat est le résultat d'un AO international lancé en 2018 sous la supervision de l'Agence Euratom. Le contrat s'élèverait à 630 M USD.

Gaz

- La société Nafta, filiale de la principale entreprise semi-publique de gaz en Slovaquie, SPP, a réalisé un profit de 68,3 M EUR en 2018, en baisse de 6 M EUR par rapport à l'exercice précédent. Nafta se spécialise dans le stockage du gaz naturel (70 % des activités, capacité de 2,5 Md m^3) et est active non seulement sur le marché slovaque mais également en Tchéquie, en Autriche, en Allemagne et en Ukraine. L'année dernière, Nafta a finalisé la transaction avec Deutsche Erdoel AG concernant l'achat des réservoirs de stockage souterrain en Bavière. Comme le rappelle le directeur général M. Bartosovic, Nafta est devenue avec cette acquisition le sixième acteur le plus important européen en termes de capacité de stockage souterrain. En Ukraine occidentale, Nafta réalise des sondages et des tests sur des gisements potentiels. En outre, l'année dernière, Nafta rallié l'initiative hydrogène.

Hydraulique

- Un an et demi après le lancement de l'AO, les travaux de maintenance de la centrale hydraulique Gabcikovo peuvent enfin commencer. L'AO a été remporté par le consortium « Association Gabcikovo » réunissant les sociétés CEDIS, HANT BA, Strojirny Brno (CZ) et Todini Construzioni Generali (filiale italienne de l'entreprise kazakh « Integra Construction » qui se positionne sur plusieurs autres projets d'infrastructures en Slovaquie en proposant des offres très basses) pour un montant de 81 M EUR contre 71 M EUR estimé par les autorités publiques. Deux autres consortiums avaient proposé des offres plus chères : la société tchèque Metrostav (99 M EUR) et la société tchèque CKD Blansko Engineering (127 M EUR).

Pétrole

- Début juin, les conseillers municipaux nouvellement élus du quartier de Petrzalka à Bratislava ont refusé le projet d'oléoduc entre Bratislava et la raffinerie OMV à Schwechat (Autriche). Le quartier est le premier concerné car l'oléoduc doit traverser ce territoire. Le maire de Petrzalka en a informé la mairie de Bratislava, la région de Bratislava, le ministère de l'Economie et de l'Environnement, l'Ambassade d'Autriche en Slovaquie ainsi que les deux sociétés concernées Transpetrol et OMV. Le nouveau maire de Bratislava ne s'est pas encore prononcé sur le dossier, la mairie devant étudier l'impact (environnemental) de ce projet et les mesures à prévoir pour limiter la pollution de l'eau, de la terre et de l'air. La mairie de Bratislava a toutefois souligné que la résolution votée en 2013 qui avait rendu un avis négatif concernant cet oléoduc était toujours valide.

Transports

Ferroviaire

- Zeleznice Slovenskej republiky (ZSR), société publique chargée des infrastructures ferroviaires, a publié mi-juin l'étude de faisabilité relative à la réorganisation du trafic ferroviaire à Bratislava. L'étude, retardée de plusieurs années, présente quatre options de développement futur du trafic ferroviaire dans la capitale.
    - 1ère option : préférence donnée à l'actuelle Gare centrale ferroviaire, la centralisation de tout le trafic ferroviaire à la Gare centrale ferroviaire existante avec la modernisation des infrastructures et lignes connexes. Coût de réalisation : 710,5 M EUR.
    - 2ème option : répartition du trafic entre le transport longue distance et le transport régional : le transport longue distance se concentrerait à la Gare centrale et le transport régional et interurbain serait réparti entre quatre gares déjà existantes mais nécessitant une rénovation. Coût de réalisation : 767,7 M EUR.
    - 3ème option : répartition du trafic selon les directions. Le trafic serait réparti selon le principe géographique entre les différentes gares de Bratislava. Coût de réalisation : 804,3 M EUR.
    - 4ème option : rénovation de la gare Filialka aujourd'hui abandonnée. Le trafic longue distance et interrégional serait concentré à la Gare centrale et le trafic interurbain et en provenance de trois directions serait dirigé vers la gare Filialka. Le trafic en provenance du sud et de l'ouest du pays serait dirigé vers la gare de Petrzalka (quartier sur l'autre rive du Danube) et le trafic en provenance de l'Autriche (en fonction des points de passage à la frontière SK/AUT) serait réparti entre la Gare centrale et la gare de Petrzalka. Coût de réalisation : entre 948,5 et 959,4 M EUR.

  L'analyse des avantages / inconvénients des différentes options exclue la première et la troisième. La première option ne serait pas en mesure d'assurer une capacité suffisante en cas d'augmentation du trafic. En effet, à long terme, la Gare centrale ne serait pas capable d'absorber tout le trafic à l'avenir et ne résoudrait donc pas le problème de congestion. La troisième option disposerait quant à elle des pires paramètres économiques et n'aurait donc aucun avantage par rapport aux autres options. Le rapport évoque en outre le besoin de réaliser d'autres études d'impacts socioéconomiques étant donné le développement urbain actuel de Bratislava. D'après les analystes, les fonds européens pourraient couvrir la moitié des coûts. Toutes les options intègrent la reconstruction de la Gare centrale dont le coût est estimé à 140 M EUR. ZSR n'a pas indiqué à ce stade de préférence pour telle ou telle option, son objectif étant de se concentrer sur les parties les plus critiques de l'infrastructure ferroviaire à Bratislava – revitalisation et modernisation de la Gare centrale, et construction de nouvelles gares de correspondance. La région de Bratislava quant à elle opte pour la quatrième option soutenue également par le ministère des Transports, qui, selon le ministère, est prometteuse du point de vue du développement urbain à l'avenir. Enfin, du côté de la mairie de Bratislava, un dialogue constructif a été engagé avec ZSR, tout autre mode de transport que celui basé sur l'automobile faisant partie des priorités stratégiques de la ville (mais aussi de la région et de l'Etat slovaque).

- Lors de son déplacement en Russie du 4 au 7 juin dernier, le premier ministre M. Pellegrini a rencontré son homologue M. Medvedev. Parmi les sujets abordés, M. Pellegrini a évoqué le projet de lignes ferroviaires à écartement large. Aujourd'hui, la Slovaquie dispose d'un centre de transbordement de marchandises à l'Est du pays mais aussi plus de 100 km de lignes à écartement large qui mènent directement à l'usine métallurgique US Steel située également à l'Est du pays permettant à celle-ci d'être alimentée sans délai de transbordement en matières premières en provenance de Russie et d'Ukraine.
  La Slovaquie étudie en outre la possibilité de construire de nouvelles lignes à écartement large depuis l'Est jusqu'à Bratislava - en profitant de la proximité de l'Autriche - pour transporter des marchandises russes et chinoises, ainsi que d'autres possibilités via le transport fluvial sur le Danube, les aéroports de Bratislava et de Vienne, les autoroutes et autres lignes ferroviaires. D'après M. Pellegrini, la réalisation de ce prolongement renforcerait le rôle stratégique de la Slovaquie. Selon lui, la réalisation de ce projet couterait 8 Md EUR. Il a aussi rappelé que l'étude d'impact environnemental du projet était en cours de réalisation. Il espère trouver à l'avenir suffisamment de financements pour concrétiser ces projets, d'autres pays intéressés par ce type de projets pouvant profiter des hésitations de la Slovaquie.
- Zeleznicna spolocnost Slovensko (ZSSK), la société publique chargée du transport de passagers, achètera 21 trains modernes diesel pour un montant de 77,2 M EUR dont 75 M EUR issus de fonds européens. Les trains seront livrés par la compagnie slovaque ZOS Vrutky d'ici fin 2020 (neuf en 2019 et douze en 2020). Ces trains circuleront dans les régions de Banska Bystrica, Zilina et Trencin. D'ici 2022, ZSSK prévoit également la fourniture de 25 trains électriques.
- Le 28 juin dernier, la cellule « Value for Money » au sein du ministère des Finances a publié son rapport sur la société publique chargée des infrastructures ferroviaires, Zeleznice Slovenskej republiky (ZSR). Les analystes du ministère des Finances y proposent des mesures permettant à ZSR d'économiser au total 151 M EUR notamment par l'intermédiaire de la vente des biens non-utilisés, d'une meilleure gestion de ses activités, de l'automatisation au niveau de la régulation et de la gestion des équipements de voies (d'après le rapport, le processus d'automatisation coûterait 300 M EUR, mais un tel investissement ferait économiser par la suite 26 M EUR / an), ainsi que des économies au niveau du personnel, certaines lignes étant dotées d'un personnel en sur nombre. Dans les cinq prochaines années, un cinquième des 14 000 employés devrait partir à la retraite. ZSR s'est engagé auprès du ministère des Finances à examiner de près les recommandations et les mesures proposées.

Routier

- Une nouvelle Alliance slovaque des batteries (SBaA) a été créée. Il s'agit d'une plateforme exécutive de coopération entre le secteur public et le secteur privé, le milieu académique et les institutions financières avec pour objectif de participer à la chaîne de valeur des batteries en Europe. D'après le président de l'Alliance, M. Marian Smik (compagnie A.En), SBaA fonctionnera comme un cluster dans le domaine de la construction et du soutien de l'écosystème innovant des batteries. Le Vice-président de la Banque européenne d'investissement M. Vazil Hudak a salué cette nouvelle étape de développement de l'Alliance initiée avec la Commission européenne en octobre 2018 en Slovaquie. Selon lui, la Slovaquie - avec la création de ce cluster industriel - avance vers une structuration de l'alliance qui permettra d'obtenir des financements à l'avenir. En tant que le vice-président de la BEI et ancien ministre de l'Economie, M. Vazil Hudak soutient toute initiative montrant que la Slovaquie peut devenir un pays moteur en matière d'innovation dans la région du Danube. Le Vice-président de la Commission européenne, M. Maros Sefcovic, a quant à lui souligné que l'UE ne pouvait pas se permettre une dépendance aux marchés asiatiques. Il a également rappelé que la Slovaquie, leader mondial en matière de production de voitures par habitant, ne pouvait pas passer à côté de ce nouveau secteur stratégique. Par le biais de la création de cette Alliance, la Slovaquie confirme ses ambitions en matière de développement d'un écosystème compétitif des batteries depuis la recherche jusqu'à la production et le recyclage. Parmi les neuf membres fondateurs de l'Alliance, on retrouve la raffinerie Slovnaft (CA de 3,8 Md EUR en 2018, groupe hongrois MOL), Matador holding (l'un des principaux fournisseurs automobiles en Slovaquie, CA de 214 M EUR), GreenWay Infrastructure (pionnier slovaque des infrastructures pour l'électromobilité), InoBat (solution énergétique notamment dans l'électromobilité), MSM Holding (armement), IPM, A.En mais aussi l'Université technique de Kosice et le Centre pour l'utilisation des matériaux avancés de l'Académie des sciences.
- Le 19 juin dernier, le Conseil des ministres a approuvé l'amendement de la loi sur le trafic routier qui vient durcir les règles d'utilisation des trottinettes électriques. Selon l'amendement rédigé par le ministère de l'Intérieur, les utilisateurs des trottinettes électriques ne sont désormais plus considérés comme faisant partie de la catégorie des piétons et sont classés dans le groupe des conducteurs de véhicules non-motorisés. L'amendement n'interdit pas de rouler sur les trottoirs mais la vitesse des trottinettes doit alors être ramenée à la vitesse des piétons. Enfin, l'amendement dans un tout autre registre abaisse l'âge minimal pour obtenir le permis poids lourds (de 21 ans à 18 ans) et le permis bus (de 24 ans à 21 ans), répondant à la pénurie actuelle de chauffeurs en Slovaquie.
- La société slovaque Vahostav, ancien géant des travaux publics, vient de remporter le premier grand contrat autoroutier depuis ses problèmes financiers en 2013/2014 qui l'obligent, suite au lancement de la

procédure de restructuration en 2015, à rembourser sa dette. Le contrat de 143 M EUR porte sur la construction du premier tronçon de contournement au Nord de Presov (troisième ville du pays située à l'Est), soit 4,3 km (la longueur totale du contournement étant de 15 km). Les travaux débuteront fin juillet et s'achèveront dans 3,5 ans. L'AO sur le deuxième tronçon du contournement sera lancé au début de l'année prochaine.

- Le 27 juin, l'ensemble des conseillers municipaux (45) ont approuvé la nouvelle politique en matière de stationnement municipal à Bratislava qui s'applique aujourd'hui uniquement dans le quartier de la Vieille ville mais qui d'ici 2021 concernera tous les quartiers de la ville. Cette nouvelle politique doit avantager les résidents avec des tarifs préférentiels munis de cartes de parking. D'ici la mise en place de cette nouvelle politique, la municipalité de Bratislava travaillera sur la préparation des infrastructures routières nécessaires telles que la construction de nouvelles places de parking résidentielles, de nouvelles places de parking à la périphérie de la ville, de 22 km de nouvelles voies réservées aux bus, de 39 carrefours donnant la priorité aux transports en commun, de huit lignes express de transport urbain et quatre lignes de transport régional, ou encore l'achat de 80 nouveaux bus, le prolongement des lignes de tramways etc.

Fluvial

- Le 20 juin dernier, le ministre de l'Environnement, M. Laszlo Solymos et le ministre des Transport, M. Arpad Ersek, ont officiellement lancé les travaux de modernisation des écluses à Gabcikovo (le site comprend également la plus grande centrale hydraulique du pays – 720 MW). Le ministre de l'Environnement a rappelé que les écluses étaient aujourd'hui en fin de vie après 27 ans de bons et loyaux services (400 000 bateaux, soit 15 000 bateaux par an). Le directeur général de la société publique Vodohospodarska vystava (construction hydraulique) a rappelé qu'il s'agissait de la première grande reconstruction depuis la mise en œuvre en 1992. Les travaux de modernisation et de reconstruction des écluses couteront 150 M EUR (40 M EUR en 2019, 54 M EUR en 2020 et 56 M EUR en 2021) dont 123 M EUR issus du programme sur fonds européens « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ». La société tchèque Metrostav sera le principal constructeur. D'après le ministre de l'Environnement, la modernisation garantira la sécurité, la fluidité et le respect environnemental du transport fluvial.

Environnement

- D'après les résultats de l'étude du Centre pour les alternatives durables (CEPTA), plus de 5 000 personnes meurent précocement chaque année en Slovaquie à cause des particules fines dans l'air pollué. Les experts ont analysé les données officielles publiées par l'Institut de météorologie (SHMU) sur la base de la méthodologie de l'Organisation mondiale de la santé : 1 580 décès précoces dans la capitale suivie par Kosice (990), Presov (410) et Banska Bystrica (340). Les conséquences économiques liées à ces décès précoces seraient, selon l'étude, considérables – 4,2 Md EUR pour Bratislava, 2,6 Md EUR pour Kosice et 1,1 Md EUR pour Presov.

SLOVENIE

Energie

Electricité

- « Elektro Ljubljana » la société la plus importante des cinq sociétés de gestion du réseau de distribution d'électricité slovène, a réalisé un chiffre d'affaires de 103 M EUR en 2018, contre 98 M EUR l'année précédente. Le bénéfice net est passé de 14 M EUR à 17 M EUR. Le résultat avant impôt et amortissements (EBITDA) s'élève à 48 M EUR, la valeur ajoutée par employé étant de 95 000 EUR, ce qui place « Elektro Ljubljana » au premier rang des sociétés les plus productives de Slovénie.

Transport

Ferroviaire

- La ministre de l'infrastructure, Alenka Bratušek, s'est engagée sur l'idée de connecter Maribor et Ljubljana avec des trains rapides, une demande présentée par une initiative civile. Mme Bratušek aurait plaidé également que la connexion de plusieurs villes européennes avec des trains rapides soit une des priorités de la Slovénie pendant la présidence de l'UE. Selon elle, la Slovénie devrait être l'initiateur des trains express entre Vienne, Ljubljana et Venise et réduire le temps entre deux villes actuellement de 2 à 3 heures à 50 minutes.

Aérien

- « Aerodrom Maribor », l'exploitant de l'aéroport de Maribor sous la propriété chinoise, a enregistré une perte de 2,2 M EUR, pour un chiffre d'affaires de 810 000 EUR. Le chiffre d'affaires global a été supérieur

de 100 000 EUR à celui de l'année précédente, mais reste insuffisant pour couvrir le coût du contrat de location. L'aéroport a servi 2 700 passagers et 234 t de fret. La direction de l'aéroport sera reprise par la société publique DRI à la mi-juillet.

LETTONIE

Energie

- Suite à la démonstration, en avril à Riga, de la locomotive diesel convertie au gaz grâce à la technologie de la startup lettone DIGAS, le consultant français Arterail et DIGAS ont signé un accord de partenariat pour la promotion de cette technologie de propulsion gaz-diesel en France, au Benelux et en Italie. « GRdF Hauts de France » suit ces développements de près.

Transports

- Le nombre de passagers transportés par la compagnie aérienne SmartLynx Airlines (SmartLynx) en 2018 a atteint 3 M, en hausse de 20% par rapport à 2017. Sa flotte compte actuellement 23 avions Airbus A320 et Airbus A321. En 2018, SmartLynx a lancé les vols sur quatre nouvelles destinations, dont Tirana en Albanie, Djerba et Enfidha en Tunisie, ainsi que Podgorica à Monténégro.
- A l'occasion du deuxième « Latvian aviation forum » on a appris que le secteur aérien letton malgré sa forte croissance ne représente que 3,5 % du PIB contre 4,4 % dans l'U.E. Le salaire moyen du secteur s'établit à 2282 EUR contre 1005 EUR, salaire moyen letton. L'école de pilotage d'AIR BALTIC, basée à Liepaja, dispose désormais d'une flotte de 15 avions légers mono et bimoteurs . La compagnie espère ainsi fidéliser des pilotes lettons. Air Baltic a transporté 4 M de passagers en 2018. L'aéroport international de Riga a connu, lui, un trafic de 7 M et vise 10 M d'ici 2025. Six projets ont été identifiés par la direction : nouvelle piste, nouveau terminal cargo, nouvel héliport, parking couvert, nouveau hangar de maintenance, modernisation de la tour de contrôle. Un PPP est envisagé pour le parking.
- Lors des cinq premiers mois de cette année, l'aéroport international de Riga a accueilli un total de 2,8 millions de passagers, soit une hausse de plus de 9% par rapport à la même période en 2018. Le volume de fret traité par l'aéroport de Riga a augmenté de 11,5% et a atteint 10 781 t.

Environnement

- La publication du rapport économique 2019 et de la revue de la performance environnementale du pays, le 29 mai 2019, a été l'occasion d'une première visite du Secrétaire général de l'OCDE à Riga. A l'exception du haut niveau d'utilisation des énergies renouvelables, proche de 40%, (dû essentiellement à la présence de trois stations hydroélectrique sur Daugava), le dernier examen environnemental présenté par l'OCDE a mis en évidence plusieurs difficultés. Plus de 90% d'habitants de la Lettonie souffrent d'une concentration trop élevée de particules fines dans l'air. 18% des ménages lettons ne sont pas encore raccordés aux systèmes centralisés de traitement des eaux usées et la qualité des eaux de surface est inférieure au niveau moyen de l'UE. La fiscalité environnementale représente 3,8% du PIB letton, mais le système existant ne favorise pas vraiment le passage vers une économie plus verte. Le parc automobile letton est âgé en moyenne de 14 ans et la qualité de l'infrastructure du transport est en mauvais état. Pourtant la majorité de la population (80%) n'a pas d'autre choix que d'utiliser le transport individuel. Seuls 30% des déchets ménagers sont recyclés ou valorisés, car le système tarifaire existant n'est pas suffisamment incitatif pour promouvoir l'économie circulaire. Le milieu naturel continue, 10% des biotopes seulement sont bien protégés.

LITUANIE

Environnement

- Pacte plastique européen : avec 75% d'emballages plastiques collectés, contre une moyenne de l'UE de 42%, la Lituanie occupe la première place en matière de collecte d'emballages plastiques. Le pays a amélioré considérablement la collecte des emballages plastiques, métalliques et en verre depuis 2016 grâce à une loi mettant en place un système de consigne automatisé. La Lituanie souhaite participer aux groupe des Etats « like-minded ». Concernant les industriels développant des systèmes de recyclage, le ministre lituanien de l'environnement est intéressé à connaître les nouveaux procès industriels mis au point en France.
- Le ministre lituanien de l'environnement reçoit a priori favorablement une initiative dans le domaine de la biodiversité. Au niveau des agriculteurs lituaniens, une véritable prise de conscience se fait jour concernant la biodiversité. Le ministre mentionne la disparition de certaines espèces d'oiseaux et la mise en place par son ministère d'un programme de 5 M EUR visant à la sauvegarde de certaines espèces. Concernant l'état de la faune sous-marine, le ministre fait le constat de bancs de poissons moins importants en taille avec des poissons au poids diminué.

Climat

- Le ministre de l'environnement lituanien indique qu'étant donné les sommes qui vont être nécessaires pour amener le pays à la neutralité climatique, il accueillait naturellement favorablement l'initiative de la banque européenne du climat.
- Sécheresse de mai-juin : le ministre de l'environnement déclare la situation de catastrophe climatique, il a indiqué que les récoltes de céréales risquent d'être réduites de 40 à 50% cette année. La situation de sécheresse hydrique a été déclarée par le service hydrométéorologique de Lituanie : le lit des rivières est au plus bas ce qui empêche notamment la navigation fluviale et constitue une menace pour les écosystèmes fluviaux. Le ministre de l'environnement lituanien a demandé aux autorités biélorusses de ne pas retenir l'eau des rivières et fleuves qui partagent le même bassin fluvial (la Neris et le Niemen).

Transports

- Dans le cadre des travaux visant à moderniser et à rendre plus rapide la voie de chemin de fer qui va de Vilnius à Klaipeda, le principal port lituanien sur la Baltique, le porte-parole de LG, les chemins de fer lituaniens, indique que la décision a été prise de dissocier la gare voyageurs de la gare de fret qui sera interconnectée au port de commerce. Un appel d'offres d'étude de faisabilité préliminaire devrait être bientôt lancé à cet effet. LG a rappelé qu'un même type de projet sera lancé prochainement sur Vilnius.
- Système de navigation par satellite russe : Vytautas Bakas, président de la commission parlementaire sur la Sécurité nationale et la défense indique qu'une discussion parlementaire prochaine aura lieu concernant l'autorisation d'achat par l'opérateur public ferroviaire LG d'une entreprise d'inspection qui ne travaille qu'avec le système de navigation par satellite russe connu sous le nom de Glonass et produit par l'usine de produits électroniques d'Izhevsk qui est partie intégrante du Complexe militaro-industriel russe. M. Bakas rappelle qu'en 2017, la commission qu'il dirige avait attiré l'attention sur le fait que plusieurs locomotives lituaniennes utilisaient le système de sécurité KLUB-U utilisant Glonass.
- M. Masiulis, le ministre lituanien des Transports a indiqué que des MoU avaient été conclus entre le parc industriel chinois «Great Stone» situé en banlieue de Minsk et trois acteurs lituaniens, à savoir : le port maritime de Klaipeda, LG (les chemins de fer lituaniens) et la zone économique franche de Kaunas.
- Pour rappel, le transport de fret ferroviaire entre la Lituanie et la Biélorussie est en croissance constante. En janvier - mai de cette année, par rapport à la période correspondante de l'année précédente, le fret ferroviaire a augmenté de 4%, le blocktrain viking (containers) de 13%. Le transit de fret par la Chine a connu une croissance particulièrement forte cette année, passant de 7 trains jusqu'en 2018 à 56 trains entre janvier et mai 2019.
- Interrogation lituanienne sur la nécessité de construire un nouvel aéroport et d'augmenter les capacités en contrôle aérien. Alors que le 1er semestre de 2018 avait été marqué par l'augmentation record de +11% du trafic, au premier semestre le nombre de vols avait légèrement diminué en 2019 (126 300 vols contre 126 400 il y a un an). M. Mindaugas Gustys, le directeur général du contrôle aérien que 25% des avions de tourisme qui empruntent l'espace aérien lituanien ne font que le survoler et que 75% des vols à destination ou en provenance des trois aéroports lituaniens sont des vols de transit.

Energie

- La décision (défavorable à la Lituanie) de la cour arbitrale de la CCI de Stockholm de 2016 a été confirmée. Dans le différend avec le géant gazier russe Gazprom qui contrôlait jusqu'en 2016 la totalité de l'approvisionnement gazier, la République lituanienne souhaitait obtenir 1,5 Md EUR en compensation du prix excessif du gaz naturel russe qui résultait selon elle de la position monopolistique de Gazprom sur le marché lituanien.
- Créée en 2012 en Lituanie, GET Baltic fait partie du consortium de sociétés de transport et d'échange d'énergie - EPSO-G. En 2017, avec l'arrivée de premiers méthaniers à Klaipeda, GET se transforme en bourse régionale incluant la Lettonie et l'Estonie. Avec le désenclavement du marché du Baltic Interconnector, GET Baltic étendra désormais ses opérations régionales d'échange de gaz en Finlande à partir de 2020.
- Klaipedos Nafta, l'opérateur d'importations de pétrole et de gaz contrôlé à 72,32% par l'Etat lituanien a posté un profit de 53 M EUR pour le premier semestre 2019 (en augmentation de 0,4% par rapport à 2018). Mais en juin 2019, ses profits avaient atteint le niveau plancher de 3,2 M EUR, contre 8,4 M EUR en 2018 (soit une baisse de 61,9 % en année glissante). Selon le communiqué de presse de Klaipedos Nafta, toujours encline à défendre la pertinence de la politique d'approvisionnement par méthaniers de la Lituanie, cette situation est essentiellement imputable à un pétrole russe inutilisable provenant de l'oléoduc Druzhba. Le même communiqué indique qu'au cours du 1er semestre, le terminal méthanier indépendance a gazéifié l'équivalent énergétique de 6,419 TWh de gaz naturel, en hausse de 42% par rapport à 2018.

Nucléaire

- Alors que les autorités biélorusses indiquent que la Centrale nucléaire d'Astravyets, qui se trouve à 30 km de la frontière lituanienne, va rentrer en phase de production à l'automne prochain, le gouvernement lituanien qui doute des conditions de sécurité de la centrale nucléaire a communiqué autour de son plan d'évacuation des 20 000 Lituaniens qui habitent à 30 km de la frontière et de la distribution de bons permettant l'achat de comprimés d'iode d'une valeur d'1 MEUR.

ESTONIE

Energie

- La crise énergétique qui touche l'Estonie est la résultante d'une augmentation des prix des quotas carbone sur le marché européen (tonne de CO_2 aujourd'hui fixée à 25 EUR). L'opérateur a annoncé vouloir se diriger vers une production électrique dépendant exclusivement de l'huile de schiste, expliquant ainsi son projet d'ouverture d'une nouvelle usine de production de schistes en 2022 à Auvere.
- Eesti Energia à démarrer une production de pétrole à partir de pneus en fin de vie dont la quantité générée chaque année en Estonie est de 12 000 t. Les usines pétrolières de l'opérateur sont capables de traiter 260 000 t par an, des capacités de traitement pouvant ouvrir le marché de l'import de pneus usagés venant d'autres pays. L'entreprise a déclaré que du point de vue de l'industrie du schiste bitumineux, la production d'huile à partir de pneus usagés était une étape importante pour la production d'énergie à grande échelle, participant à l'économie circulaire et contribuant à résoudre les problèmes environnementaux. Selon l'opérateur, cette nouvelle politique permettrait de suppléer à hauteur de 10% l'exploitation du schiste bitumineux par des pneus usagés pour la production électrique et pétrolière.
- A travers la voix de son nouveau ministre de l'environnement (Ekkre – formation d'extrême droite) l'Estonie a participé au blocage des discussions relatives à l'objectif de neutralité carbone 2050 lors du sommet du 20 juin 2019 à Bruxelles, aux côtés de la Pologne, de la Hongrie et de la République Tchèque. Le premier ministre a toutefois annoncé la publication d'une stratégie nationale relative à la neutralité carbone à la mi-octobre 2019.

Transport

- Bolt vient de lancer le 19 Juin à Tallinn un service de location de 120 trottinettes électriques et est enclin à augmenter ce nombre suivant la demande. Le marché pour ce nouveau moyen de transport est en pleine expansion en Estonie puisque CityBee a annoncé également le lancement pour le 28 juin à Tallinn d'un service de location de trottinettes électriques avec une flotte totale de 100 scooters[1].
- La compagnie aérienne estonienne Nordica a annoncé la fermeture de ses lignes déficitaires. Ainsi Kiev, Copenhague, Trondheim, Vienne et Vilnius ne seront plus desservies par Nordica, suivant la fermeture des lignes effective depuis janvier 2019 reliant Tallinn avec Amsterdam, Saint Pétersbourg et Oslo. Les vols se poursuivront de Tallinn à Stockholm, Bruxelles et Varsovie, et seront desservis désormais par LOT à partir du 1er juillet. Nordica continuera d'opérer en tant que sous-traitant aérien sous le nom « Regional Jet ». Nordica conservera toutefois sa flotte, ses pilotes et les infrastructures nécessaires pour reprendre les vols sous son propre nom si la situation du marché s'améliorait. Cette nouvelle fait suite à une politique de prix cassés sur plusieurs lignes (Ex : Copenhague) pratiquée par Air Baltic pour affaiblir la concurrence. Soulignons par ailleurs que la compagnie lettonne a annoncé l'ouverture d'une ligne directe entre Tallinn et Salzbourg pour l'hiver prochain[2].
- Lux Express a acheté vingt nouveaux bus Scania, investissant ainsi près de 7 M EUR dans l'augmentation de sa flotte, et prévoit d'augmenter le nombre de voyages sur le marché national et international, en se concentrant particulièrement sur la ville de Tartu (+30% de passagers à cette destination sur la première moitié de 2019). De la même manière, Lux Express augmente jusqu'à dix départs quotidiens entre Tallinn et Saint-Pétersbourg (hausse de +7% en nombre de passagers en 2019 en glissement annuel). Enfin, à l'automne, Lux Express prévoit d'introduire un billet mensuel pour les voyages intérieurs en Estonie à un prix inférieur à 100 EUR[3].

Infrastructures

- L'entreprise Solaris Bus & Coach S.A (Espagne) a remporté l'appel d'offre émis par l'entreprise publique Tallina Linnatranspordi AS (TLT) pour la construction de 100 nouveaux bus fonctionnant au gaz naturel comprimé (GNC) pour un montant de 27 M EUR, une option ayant été pris pour ajouter 100 bus supplémentaires au contrat. L'entreprise de transports de la ville de Tallin TLT souhaite remplacer l'ensemble des anciens bus fonctionnant au diesel d'ici 2025, avec un renouvellement de 300 bus supplémentaires à prévoir dans les mois à venir.

[1] err news
[2] BNS
[3] err news

- Avec l'augmentation de plus d'un tiers de nombre d'usagers sur ces cinq dernières années, le Ministère de l'économie et des infrastructures a ordonné l'émission par l'opérateur ferroviaire Elron d'un nouvel appel d'offre pour quatre nouveaux trains hybrides, avec la possibilité également d'acheter deux trains électriques supplémentaires si le chemin de fer entre Tallinn et Haapsalu devenait opérationnel. Ces nouveaux trains permettront d'avoir plus d'espace pour les usagers ainsi que ceux voyageant en poussettes, en fauteuil roulant ou en vélos. Ces trains supplémentaires permettront d'ajouter des trajets sur les lignes Tartu, Narva et Viljandi. Ils pourraient être financés en partie par la vente de quotas de CO_2[4].

© 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] BNS