

Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Mars - Avril 2020

POLOGNE	1
HONGRIE.....	13
REPUBLIQUE TCHEQUE	16
LETTONIE.....	20
LITUANIE	22
ESTONIE.....	24
SUJETS BALTES.....	29

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,3 PLN

Nominations

- Michał Woś a été formellement installé le 21 mars en tant que Ministre de l'Environnement conformément à l'arrêté du 20 mars portant création du Ministère de l'environnement. Le portefeuille du ministère comprend la géologie et les concessions géologiques, la protection de la nature, les forêts et la chasse.
- Les questions énergétiques ont été transférées du Ministère des Actifs Publics au Ministère du Climat.
- Adam Gaweda, vice-ministre des actifs publics et plénipotentiaire du gouvernement en charge de la restructuration du secteur minier a été révoqué.
- Wioletta Czemieli-Grzybowska est la nouvelle présidente de la société PGE GiEK.
- Daniel Obajtek a été à nouveau nommé président de PKN Orlen.

Climat/Environnement

- Lors de la 11e réunion du Dialogue de Petersberg sur le Climat qui s'est tenue le 28 avril le Ministre du climat Michał Kurtyka a souligné la nécessité de finaliser les investissements énergétiques clés et de développer et mettre en place des solutions innovantes à faibles émissions tout en soutenant l'emploi en particulier dans les régions touchées par la transition énergétique. Il a ajouté que dans la situation actuelle la lutte contre la pandémie et la relance de l'économie étaient prioritaires. Selon le ministre, la transition énergétique reste néanmoins la priorité à long terme. Vu les incertitudes sociales et économiques liées à la pandémie, il serait irresponsable, à l'heure actuelle de concentrer les discussions sur l'augmentation des objectifs de réduction d'émissions.
- Le 22 avril le Ministère du Climat a informé du lancement du recrutement pour le premier mandat du Conseil des Jeunes pour le Climat (*Młodzieżowa Rada Klimatyczna*) auprès du Ministre du climat. Ses principales missions consisteront à donner son avis sur les questions liées au climat et à l'énergie.
- Dans une interview accordée au journal *Rzeczpospolita* du 7 avril le ministre a confirmé que la continuité du fonctionnement du système énergétique ainsi que du système d'alimentation en carburant n'était pas menacée, de plus, aucune rupture dans l'approvisionnement énergétique n'avait été notée. Kurtyka souligne que les problèmes de continuation des investissements dans les ENR apparus suite à la crise du coronavirus n'ont pas d'impact sur les politiques du gouvernement : la transition du secteur électroénergétique reste indépendante de la situation actuelle. Il a mentionné sa lettre adressée à la CE présentant ses préoccupations sur le retard dans des investissements dans les énergies renouvelables qui pourraient être causés par la crise du coronavirus. En ce qui concerne les prix de quotas d'émissions de CO₂ et le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE, Kurtyka souligne que si la situation économique difficile causée par la crise du coronavirus persiste, la Pologne proposera à la CE de mettre en place des solutions ad hoc qui pourraient contribuer à l'amélioration de cette situation. Pour ce qui est

de la politique énergétique du pays, Kurtyka n'exclut pas de modifier le projet existant. Il souligne que la pandémie pose devant la Pologne de nouveaux défis en matière de sécurité énergétique et économique. Ce nouvel élément doit donc être pris en compte dans l'élaboration de la politique énergétique. Il a assuré que l'objectif d'augmentation de la part des sources d'énergie zéro émission dans le mix énergétique de la Pologne reste l'une des priorités du gouvernement. Les consultations du projet de politique énergétique du pays avec d'autres pays européens ont pris du retard à cause du coronavirus, mais le Ministre espère que l'adoption du document sera possible cette année. Le ministre du climat a également confirmé que la crise du coronavirus n'aurait pas d'impact négatif sur la lutte contre la pollution de l'air. Les changements dans le programme « Air Pur » (*Czyste Powietrze*) visant, entre autres, à simplifier les procédures et à améliorer l'accessibilité du programme, ont été déjà préparés et annoncés début mars.

- L'Association des employeurs privés du secteur de l'énergie, membre de la Confédération polonaise des employeurs privés Lewiatan, a préparé et transmis à la Commission Européenne ses positions sur le document de la Commission - "2030 Climate Target Plan - Inception Impact Assessment". L'Association des employeurs privés du secteur de l'énergie est favorable au pacte vert pour l'Europe proposé par la Commission, néanmoins, l'idée d'augmenter les objectifs de réduction des gaz à effet de serre de 40% à 50 voire 55% d'ici 2030 est prématurée selon l'Association, notamment dans le contexte de la crise économique suite à la pandémie de COVID-10. Selon l'Association, cette augmentation aura des effets socio-économiques négatifs dans les pays ayant un PIB par habitant faible et avec une part importante d'énergie fossile dans le mix énergétique. Pour la Pologne, cet objectif entraînerait la nécessité d'une reconstruction rapide de toute l'économie, en particulier du secteur de l'énergie. Les investissements nécessaires ne pourraient pas être réalisés sans un soutien important du Fonds européen.
- Le 22 avril lors de la mise aux enchères de quotas d'émission organisée par European Energy Exchange la Pologne a vendu 5 332 000 de quotas pour un montant de 105 307 000 € (le prix d'un quota était de 19,75 €). Cette année la Pologne envisage de vendre au total 141 M de droits d'émission alloués au titre du système européen d'échange de quotas d'émission.
- Jusqu'à 500 pompiers, policiers, soldats et gardes-frontières polonais – aidés par des avions et des hélicoptères – ont dû lutter pendant une semaine à la mi-avril contre un gigantesque incendie qui a ravagé près de 6000 ha de forêt et de prairie du parc national de Biebrza, situé dans la voïvodie de Podlachie. Les incendies dans le parc national de Biebrza se produisent chaque année, mais ils ne dépassent généralement pas un total de 200 ha en un an. Un sinistre aussi important ne s'était pas produit depuis 17 ans. Les autorités polonaises estiment que l'incendie a été provoqué par du brûlage de chaumes dans les zones environnantes et qu'il aura été propagé par le vent et la sécheresse. Le parc national de Biebrza est le plus grand parc national polonais, il couvre une superficie d'environ 59 000 ha. Il comprend des zones marécageuses protégées. C'est un refuge pour de nombreuses espèces rares, en particulier les oiseaux des zones humides et les wapitis.
- Le 24 mars le syndicat « Solidarité » (*Solidarność*) a adressé à la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, une lettre dans laquelle il demandait de suspendre le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE. Selon Piotr Duda, chef du syndicat, la suspension du système devrait être l'une des mesures de lutte contre la récession suite au COVID-19. Dans sa lettre les syndicalistes soulignent que les quotas d'émissions de CO₂ représentent une charge énorme non seulement pour le secteur énergétique, mais aussi pour l'industrie sidérurgique, le secteur de la production de ciment et de céramique, l'industrie chimique et du papier et pour le secteur aérien. Ainsi, selon *Solidarność*, le Pacte Vert qui prévoit la décarbonation de l'économie européenne d'ici 2050, doit être révisé.
- Le 4 mars le Ministre du Climat a inauguré l'« Agenda Municipal » (*Agenda Miejska*), nouveau projet dont l'objectif est d'accompagner les villes polonaises dans la transition vers la neutralité climatique. Au cours de la première étape, dans le cadre de l'Agenda, le Ministère du Climat organisera dans les seize capitales des régions des ateliers auxquels participeront les représentants des ONG, des scientifiques, des experts et des collectivités locales. Les ateliers se concentreront sur les thématiques suivantes : espaces verts, énergie et air pur, transport durable, infrastructures bleues et aménagement urbain. Parmi les quatre éléments clés le Ministère indique : 1. l'évaluation des bonnes pratiques mises en place par les villes polonaises dans les domaines suivants : gestion des déchets, qualité de l'air, espaces verts, mobilité durable et gestion de l'eau (le Ministère prévoit aussi l'organisation du concours intitulé « *Miasto z Klimatem* » (Ville avec le Climat) dont l'objectif sera de récompenser le meilleur projet de protection du climat et d'adaptation au changement climatique) ; 2. La mise en place des outils supplémentaires de soutien : l'organisation d'un concours de solutions pour les infrastructures vertes et bleues dans les villes et pour le financement supplémentaire des investissements urbains ; 3. La simplification de la réglementation et des programmes existants (ex. la simplification des procédures du Programme 'Air Pur' (*Czyste Powietrze*)), la mise en place des mesures promouvant le développement du transport urbain à faibles émissions ; 4. l'élaboration des nouvelles solutions (législatives, financières etc.) visant à améliorer la qualité de vie des habitants.

- Le 8 mars au Ministère du climat a eu lieu le lancement du programme 'LeadAIR' dont l'objectif est d'aider les 17 villes polonaises dans la transition énergétique et la lutte contre la pollution de l'air. A cette fin, le think-tank *Forum Energii* (Forum de l'Energie) organisera des ateliers, des formations et des conseils individuels adressés aux représentants des collectivités locales.

Qualité de l'air

- Afin d'accélérer la réalisation du Programme 'Air Pur' (*Czyste Powietrze*) le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (le *NFOŚiGW*) vient de signer avec l'Association des Banques Polonaises (*ZBP*) un contrat dont l'objectif est d'intégrer le secteur bancaire dans la gestion du Programme. Les détails de coopération concernant le traitement des demandes de subvention et de crédit par les banques seront définis dans les jours à venir. La nouvelle étape du Programme avec la participation des banques démarrera en septembre 2020. Pour rappel, le Programme 'Air Pur' dispose d'un budget de 103 Md PLN (24 Md€) pour la période 2018-2029 et vise à améliorer la modernisation thermique des maisons individuelles et à changer leur mode de chauffage. La qualité de l'air est un enjeu majeur en Pologne où la pollution de l'air est à l'origine de 40 000 décès prématurés chaque année.

Déchets

- Conformément à la loi spéciale (« *specustawa* ») sur les mesures spéciales liées à la prévention et la lutte contre le COVID-19 en date du 2 mars dernier, les communes sont obligées d'assurer:
 - aux personnes en confinement et en quarantaine, les sacs-poubelles d'une couleur définie ou portant un symbole afin de permettre l'identification des déchets provenant des ménages ou des personnes menacés par le virus,
 - la collecte des déchets au moins une fois par semaine,
 - le transport des sacs poubelles directement vers un site d'élimination des déchets ou vers un endroit indiqué par la commune,
 - la désinfection des conteneurs à déchets et des véhicules transportant les déchets.

Conformément aux lignes directrices de l'Inspection Sanitaire (*G/S*) les voïvodes peuvent :

- modifier ou lever les obligations relatives au tri sélectif des déchets municipaux,
- à la demande du *wójt*, *burmistrz* ou du maire, modifier la fréquence de collecte ou le mode de fonctionnement des points de collecte sélective des déchets.

Plusieurs communes ont demandé aux voïvodes de modifier l'organisation du système de gestion des déchets suite au coronavirus. Néanmoins, la plupart de ces demandes ont été rejetées.

Certaines villes veulent profiter de la situation actuelle pour déroger à la règle du tri sélectif dont la mise en place est coûteuse et souvent très problématique pour les communes. Piotr Barczak du Bureau européen de l'environnement souligne que la Commission Européenne ne renoncera pas au système de tri de cinq flux de déchets et que les communes seront obligées de déclarer la quantité de déchets recyclés. Les problèmes de gestion des déchets lors de la quarantaine concernent les mesures de sécurité. Les experts du secteur de la gestion des déchets municipaux soulignent que le coronavirus peut constituer un risque pour la santé des employés des sociétés de collectes et des installations de tri des déchets ainsi que de leurs familles. Ainsi, les lignes directrices émises par le *G/S* doivent devenir contraignantes. Les experts soulignent aussi que certaines obligations, par exemple celle concernant l'organisation d'un transport séparé des déchets provenant des immeubles où se trouvent des personnes en confinement et en quarantaine, imposent des surcoûts.

- Les conseillers municipaux de Częstochowa ont adopté un arrêté introduisant des restrictions concernant les projets de constructions des installations de production de CDD (combustible dérivé de déchets). Les conseillers ont également adopté une recommandation adressée aux autorités publiques de porter attention à toute demande concernant les plans de localisation à Częstochowa des installations liées au traitement des déchets et à la production de CDD. Cela fait suite aux plans préalables de la société finlandaise Fortum (fournisseur d'électricité et du chauffage à Częstochowa) de mise en place d'une installation de ce type.

Eau

- La saison d'hiver 2019/2020 a été la plus chaude depuis le début des mesures météorologiques en Pologne. Ainsi, la situation hydrologique du début de l'année 2020 a été la plus critique jamais enregistrée en Pologne. A la fin janvier 2020 on a noté les niveaux les plus bas des eaux de surface dans les 60 stations de mesure (12% de toutes les stations), caractéristiques d'une sécheresse hydrologique. Selon les experts, la sécheresse va entraîner des incendies de forêt et une augmentation des prix des denrées alimentaires. Les prix peuvent augmenter suite aux gels printaniers survenus quand la croissance des végétaux était déjà avancée.
- Dans le journal *Dziennik Gazeta Prawna* du 15 avril Sebastian Szklarek, professeur associé à l'Académie Polonaise des Sciences (*PAN*), indique que cette année la sécheresse en Pologne serait plus grave que

celle de l'année 2015. Il souligne aussi que le système de rétention d'eau n'existe pas en Pologne. 70% de l'eau potable en Pologne est fournie à partir des eaux souterraines qui sont moins dépendantes des précipitations. Le plus grand risque est lié à la congestion du réseau qui n'est pas muni d'un nombre suffisant de pompes. Szklarek souligne que les compagnies de distribution d'eau, conscientes du problème de sécheresse, réalisent des investissements pour que l'eau soit fournie malgré la sécheresse : elles assurent plusieurs prises d'eau et investissent dans des projets permettant de réduire les pertes en eau du réseau de distribution d'eau potable. Selon Szklarek, dans la situation actuelle, une augmentation des tarifs pour l'eau est le moyen le plus efficace de faire évoluer les mentalités collectives quant aux économies d'eau.

ENR

- Selon le rapport « La transformation énergétique en Pologne » publié par le think tank Forum Energii, à la fin 2019, les capacités installées dans les sources renouvelables s'élevaient à 9,5 GW.
- Au premier trimestre 2020, Enea Operator a connecté à son réseau plus de 5 500 sources renouvelables, y compris les micro-installations. (un peu plus de 1000 au premier trimestre 2019). Tauron Dystrybucja a connecté à son réseau presque 12 000 micro-installations d'une puissance de 81 MW, soit presque cinq fois plus que l'année dernière.
- L'année dernière, les fermes éoliennes de Tauron ont livré environ 700 GWh d'énergie électrique, soit une augmentation de 60 % par rapport à l'année précédente. A l'horizon 2025, Tauron envisage d'investir dans les fermes éoliennes on-shore d'une puissance de 900 MW, les fermes photovoltaïques d'une puissance de 300 MW et de s'engager dans la construction des fermes éoliennes off-shore. Selon les estimations du groupe la part des sources à nulles et faibles émissions dans la structure de production atteindrait 30% en 2025 et jusqu'à 65 % en 2030. Grâce aux investissements dans les sources d'énergie renouvelables et au remplacement des installations conventionnelles par de plus modernes, les émissions de Tauron vont baisser de plus de 20% à l'horizon 2025 et de plus de 50 % à l'horizon 2030.
- Le président de KGHM, Marcin Chludziński a annoncé qu'en avril KGHM allait lancer son premier investissement photovoltaïque d'une puissance de 3 MW et que la société n'excluait pas d'investir dans l'éolien. A l'horizon 2030, KGHM voulait couvrir de ses propres sources environ 50% de ses besoins en électricité.
- Hyundai Motor Securities (HMS) a signé une lettre d'intention sur la construction d'une ferme photovoltaïque d'une puissance de 200 MW en Pologne en concurrence avec deux autres localisations possibles en Europe centrale et orientale. Actuellement, la rentabilité du projet est analysée. Il est possible que l'investissement augmente jusqu'à 1 GW. HMS a déclaré que c'est le premier pas vers son développement dans le photovoltaïque en Pologne et s'est dit prêt à élargir son activité au-delà des ENR. La société JP Weber, qui conseille la société coréenne dans ce projet, l'encourage par exemple à investir dans une centrale à l'hydrogène. Déjà avec 200 MW, la ferme sera la deuxième dans l'UE en termes de puissance et s'étendra sur une surface de 300 ha. Si le projet de Hyundai obtient les conditions de connexion au réseau et le permis de construire, il pourrait participer aux enchères planifiées cette année pour les projets éoliens et photovoltaïques d'une puissance dépassant 1 MW (pour lesquelles sont prévus 1,5 GW de puissance). Une fois le processus de due diligence terminé, les Coréens seront en mesure de déterminer le prix de l'énergie qu'ils pourront proposer.
- L'Association de l'Energie Renouvelable, l'Association Polonaise de l'Energie Eolienne et la Chambre Polonaise Economique de l'Energie Renouvelable et diffuse ont lancé un appel commun pour supprimer les barrières administratives freinant le développement de l'éolien on-shore, notamment la règle 10 H (la localisation des parcs éoliens à une distance minimale de dix fois la hauteur de la tour éolienne des zones habitables et des parcs nationaux). Selon les organisations, cela permettrait de développer l'éolien on-shore jusqu'à 22-24 GW en 2040 et de créer jusqu'à 42 000 emplois dans le secteur.
- Les sociétés énergétiques publiques préfèrent investir dans l'éolien off-shore que dans le charbon ou l'énergie nucléaire, même si pour 1 GW de puissance il faut prévoir une dizaine de milliards de zlotys. La société PGE Baltica assure que malgré la pandémie elle continue les travaux relatifs à la connexion de fermes offshore avec le réseau on-shore, ainsi que les analyses du fond de la mer Baltique et du vent. PGE négocie également avec la société danoise Orsted la vente de la moitié de ses actions dans les deux sociétés off-shore Baltica-3 et Baltica-2. La société PKN Orlen continue également de réaliser son projet off-shore. Dans un avenir proche, elle envisage de choisir un partenaire avec qui elle va négocier un contrat joint-venture. Comme Orlen veut maintenir le contrôle sur la société de réalisation, il propose à un investisseur 49% des actions au maximum.
- Ireneusz Zyska, plénipotentiaire du gouvernement en charge des ENR informé que les plus importantes entités du secteur photovoltaïque en Pologne étaient en train d'échanger sur la création d'un consortium qui pourrait concurrencer en Europe entre autres les Chinois et que les travaux sur la modification de la loi énergétique pour soutenir des initiatives pareilles et le développement du secteur ENR en Pologne étaient en cours.
- L'Association Polonaise de l'Énergie Éolienne demande au Ministre du climat de commencer les travaux pour prolonger le système des enchères ENR (le système actuel est en vigueur jusqu'à la fin juin 2021).

Selon l'Association Polonaise de la Photovoltaïque, le manque d'agenda des enchères ENR constitue une grande barrière pour le développement du secteur. Dans une lettre adressée au Ministre du climat et au plénipotentiaire du gouvernement en charge des ENR, l'Association demande d'annoncer les dates au moins approximatives des enchères pour cette année, de commencer les travaux sur le règlement (décidé en Conseil de Ministre) déterminant la quantité maximale et la valeur de l'électricité provenant des ENR qui pourra être vendue aux enchères en 2021 et d'inscrire dans le document stratégique sur la politique énergétique les dates des enchères et les volumes contractés à l'horizon de 4-5 ans, ainsi que la possibilité de prolonger en cas de besoin, le système des enchères.

- Les régulations introduites par le paquet anticrise ont permis de prolonger le délai de livraison d'énergie électrique dans le cadre du système des enchères qui ont eu lieu en 2018 et 2019.
- Le ministre du climat a créé le Groupe en charge du développement de l'industrie des sources d'énergie renouvelables et profits pour l'économie polonaise (Zespół do spraw Rozwoju Przemysłu Odnawialnych Źródeł Energii i Korzyści dla Polskiej Gospodarki). Le groupe va préparer des recommandations dans les domaines suivants : Chaleur Pure, Transport écologique, Dimension locale de l'énergie, Economie d'hydrogène, Transformation Juste, Sources d'énergie à nulles émissions à grande échelle.

Politique énergétique

- Le ministre du climat a créé le Groupe en charge de la sécurité énergétique du pays.
- Michał Kurtyka, ministre du climat a informé que les travaux dans le ministère du climat sur la Politique Énergétique de la Pologne à l'horizon 2040 se terminaient. Questionné sur la possibilité de construire une centrale nucléaire en Pologne, le ministre a rappelé que le développement de l'énergie nucléaire faisait partie du discours de politique générale de Mateusz Morawiecki. "La mise en marche des centrales nucléaires sera la partie intégrale du document" a dit Kurtyka. Le ministre a également informé que les travaux liés aux consultations transfrontalières quant à l'évaluation de l'impact environnemental du projet sont en cours. Une notification a été déposée par l'Autriche qui s'est prévaluée entre autres de la directive sur l'évaluation de l'influence de certains programmes sur l'environnement et s'est dit être potentiellement menacée par la réalisation de la PEP2040.
- Michał Kurtyka a adressé une lettre au Commissaire Timmermans pour rechercher des solutions ad hoc pour garantir les investissements dans les ENR, la R&D et des facilités de financement pour poursuivre les objectifs climatiques
- Le 28 avril, Michał Kurtyka et Adam Guibourgé-Czetwertyński ont participé au conseil informel du Conseil de l'UE sur l'énergie. Selon Kurtyka, la situation actuelle demande des actions exceptionnelles et leur réalisation demandera des moyens financiers au niveau européen. Le ministre a informé que la Pologne a identifié quatre secteurs d'intervention :
 1. investissements : assurer l'achèvement des projets énergétiques clés en cours de réalisation ;
 2. industrie : le renforcement des secteurs clés nécessaires pour atteindre la neutralité climatique tout en assurant le fonctionnement de l'économie ;
 3. innovation : le renforcement de la coopération dans le but de développer les technologies nécessaires ;
 4. populations : la solidarité avec les plus pauvres et les plus faibles et leur protection.

Selon Kurtyka, l'indépendance de la chaîne de valeur de l'UE devrait être renforcée et les investissements permettant d'augmenter la part des ENR dans la consommation d'énergie devraient être soutenus. Il a également constaté que les Etats membres devraient avoir la liberté de choisir la voie de la transformation sans exclure certaines technologies. Le ministre a constaté que le gaz constitue le moyen accessible le plus rapide pour diminuer les émissions et améliorer la qualité de l'air.

Energie

Charbon

- Suite à l'épidémie du coronavirus, à la mi-avril, le Groupe Minier Polonais (PGG) qui a noté une baisse de la demande pour le charbon de la part du secteur énergétique d'environ 20%, a décidé de limiter l'extraction à quatre jours par semaine et de diminuer les salaires de 20 % pendant trois mois à partir de mai. Les syndicats miniers ont refusé ce plan anticrise et ils ont proposé d'introduire un jour d'arrêt, le vendredi, payé à 60 % du salaire. Le président du groupe a jugé cette proposition inacceptable et a informé que, sans actions protectrices, la société risquait d'accuser une perte de 700 M PLN en trois mois. Suite à la rencontre du ministre des actifs publics, Jacek Sasin avec les représentants des syndicats miniers, qui a eu lieu le 21 avril, les syndicats étaient censés analyser encore une fois la proposition du Groupe. Le 23 avril, ils ont demandé, que la signature de l'accord anticrise soit précédée par l'élaboration d'un programme de réparation du Groupe, dont la présentation ils attendent jusqu'au 4 mai. En réponse, la direction de la société a souligné que les actions proposées sont raisonnables et peuvent être réalisées dans la situation actuelle. Elle a également constaté que pour élaborer un plan de restructuration, il est nécessaire d'établir un état de la demande réelle en charbon que nul n'est capable de prévoir en ce moment. En raison de cas survenus parmi les mineurs (plusieurs centaines ont été

placées en quarantaine), PGG a temporairement suspendu du 27 avril jusqu'au 3 mai l'activité de ses deux mines les plus rentables à Katowice et à Rybnik, et qui emploient 7 000 personnes. La suspension a été prolongée jusqu'au 10 mai. Le Groupe a décidé également d'arrêter pour un mois les travaux préparatoires dans toutes ses mines à partir du 4 mai. Le 5 mai, PGG a décidé de suspendre à partir du 6 mai jusqu'à la fin de la semaine l'extraction dans la mine Sośnica à Gliwice.

- La société Famur, fabricant de haveuses minières a été obligé de fermer l'usine à Rybnik et licencier 204 personnes suite à la suspension par PGG d'une partie de contrats. Plus de 60 % des revenus de la société est réalisé en Pologne ou PGG est son client principal.
- A partir du mois de mai, les mines appartenant à Tauron Wydobycie vont arrêter l'extraction le mercredi et diminuer les salaires de 20%. Ainsi, la société pourra profiter du paquet anticrise.
- En mars, 20,71% de l'énergie électrique produite en Pologne provenait du lignite contre 24,45% il y a un an, la part des centrales à charbon a augmenté de 46,79 % à 50,21 %. Comme les quotas d'émission restent chers, le lignite, plus polluant, devient de moins en moins rentable. Les Centrales Électriques "Patnów-Adamów-Konin (société ZE PAK), qui reposent uniquement sur le lignite, ont noté l'année dernière 446 M PLN (103 M EUR) de perte nette, suite aux dépréciations comptables. Le président de la société a annoncé que ZE PAK allait informer bientôt sur les progrès dans l'énergie photovoltaïque et dans la production d'hydrogène vert. L'autre grand producteur d'énergie à partir du lignite, PGE, a noté en 2019 une dépréciation comptable de 7,5 Md PLN (1,74 Md€), liée surtout aux actifs de Belchatow, centrale électrique à lignite et de Turow, mine de lignite.
- Le 4 mars, lors de la conférence Silésie 2030 sur l'avenir de la Silésie dans le contexte des changements économiques et des défis devant le secteur énergétique, le représentant du département de l'Énergie des Etats-Unis a présenté pour la première fois en Pologne la méthode de combustion du charbon à émission nulle.
- Le 11 mars, la société Greenpeace a intenté un procès contre une filiale du groupe PGE, PGE GiEK, qui est le plus grand émetteur des gaz à effet de serre en Pologne et le propriétaire de la centrale électrique à Belchatów. Greenpeace réclame que la société polonaise renonce à de nouveaux investissements liés au charbon, y compris la mine à ciel ouvert à Zloczewo et qu'elle mette en œuvre la stratégie de réduction des émissions des gaz à effet de serre afin de parvenir en 2030 au plus tard à des émissions nulles dans les installations à charbon.

Électricité/Chaleur

- Selon le rapport « La transformation énergétique en Pologne » publié par le think tank Forum Energii, en 2019, la production d'énergie dans les centrales électriques était la plus faible depuis 5 ans et s'élevait à 164 TWh. Les importations ont augmenté jusqu'à 10,6 TWh.
- Au mois de mars les importations d'énergie électrique ont augmenté de 43,7% par rapport au mois précédant et de 25,7% par rapport au mars 2019.
- En février et en mars, les quatre principales sociétés énergétiques, PGE, Enea, Energa et Tauron ont déposé les demandes de changement des tarifs auprès de l'Office de Régulation de l'Énergie (URE). PGE et Enea ont demandé la validation de nouveaux tarifs car leurs tarifs actuels ont été validés jusqu'à la fin mars 2020 alors que Energa et Tauron ont voulu changer leurs tarifs en vigueur (qui ont été validés jusqu'à fin 2020). L'URE analyse la pertinence des changements demandés. Il est à noter qu'au moment où Energa et Tauron ont déposé leurs demandes, les prix de l'électricité augmentaient, alors qu'ils ont ensuite baissé en raison de l'épidémie du coronavirus. Les sociétés énergétiques ont signalé que les tarifs validés étaient déjà au-dessous de leurs coûts de production. Elles ont dû constituer des réserves au titre des pertes attendues dans le segment de la vente. Tauron les a estimées provisoirement à 230-280 M PLN (53-65 M€), PGE à 220-260 M PLN (51-60 M€), Energa à 125 M PLN (29 M€) et Enea à 70-147 M PLN (16-34 M€).
- Selon l'avis du ministère des finances sur le projet de la loi sur les compensations de l'augmentation des prix de l'électricité, la mise en œuvre du mécanisme de compensation dégradera de 2,4 Md PLN (558 M€) en 2021 le résultat du secteur (selon la méthodologie de l'UE).
- PGE renonce à des projets et des programmes qui ne génèrent pas de bénéfices pour le Groupe pour 2020-2024 : leur valeur totale représentait plus de 1 Md PLN (232 M€).
- Le président de l'Office de la Régulation de l'Énergie a annoncé les résultats des enchères supplémentaires sur le marché des capacités en 2021. Chacune de quatre enchères s'est terminée avec un prix de la clôture de 286,01 PLN/kW/an (66,51 €/kW/an).
- Veolia Energia Łódź va appliquer dans la centrale électrothermique EC3 la technologie innovante de la dénitrification des gaz d'échappement dans les chaudières énergétique. Cette technologie sera mise en œuvre pour la première fois en Pologne.
- Le groupe Veolia en Pologne créera encore cette année une société qui va gérer la vente de tous les produits et les services du groupe : énergie électrique, chaleur et services liés, gaz et carburants (charbon, biomasse RDF) ainsi que les droits d'émissions CO₂ et les droits de propriétés.
- Le Centre de recherche du groupe Energa, en collaboration avec l'Institut de Machines à Flux de l'Académie Polonaises de Sciences et avec l'Institut de l'Énergie, réalisera un projet de recherche d'une

installation à double sens pour la fabrication de l'hydrogène. L'installation prototype est censée être construite dans les 3 ans. Elle produira l'hydrogène et l'électricité, augmentant la souplesse du travail de la centrale électrique et l'utilisation des ENR dans le groupe Energa. Le budget du projet s'élève à 7,4 M PLN (1,7 M€) et la valeur du financement provenant de l'Union Européenne à 5,7 M PLN (1,3 M€).

- Suite à la pandémie du coronavirus, la demande en énergie électrique diminue. A titre d'exemple, le 30 mars au moment du pic matinal elle était de 14 % moins élevée que le 2 mars. En Pologne, c'est l'industrie et le secteur de la construction qui consomment le plus d'énergie, soit 35 %. La part des ménages s'élève à 18 %. La baisse de la demande constitue un défi pour les sociétés énergétiques, qui déjà avant la pandémie ont dû faire face à une situation sur le marché de plus en plus difficile. La consommation moins élevée signifie non seulement la diminution de la production, surtout dans les centrales à charbon, mais aussi les pertes dans le segment de la distribution. Il est également possible que de petites et moyennes entreprises auront des problèmes à payer leurs factures d'électricité à temps.
- Même si les prix du charbon continuent de diminuer, sur la base de contrats à long terme avec le Groupe Minier Polonais (PGG), les prix pour le secteur de chaleur collectif augmentent. Ainsi, les représentants du secteur envisagent de renégocier les prix.

Électromobilité

- Suite à l'épidémie du coronavirus, on note une diminution de la demande pour les services de recharge des voitures électriques. Le président de la société GreenWay Polska a informé que l'utilisation de leurs stations de recharge a diminué de 2/3.
- Katowice est la première ville polonaise à remplir les dispositions de la loi sur l'électromobilité en ce qui concerne le nombre de bornes de recharge pour les voitures électriques.

Gaz et pétrole

- Le 18 mars, le président de l'URE a validé le tarif de distribution du gaz de la Société Polonaise Gazière (Polska Spółka Gazownictwa, PSG). L'augmentation des tarifs de distribution s'élèvera en moyenne à 3,5% et les factures totales de clients augmenteront d'environ 1%.
- Jerzy Kwieciński, président de la société PGNiG a informé que les priorités d'investissement de PGNiG étaient les suivants: la diversification de l'activité et l'intégration de projets prometteurs dans les secteurs du chauffage, des ENR et de l'hydrogène. En ce qui concerne les ENR, PGNiG envisage d'entrer sur le marché de biogaz afin de l'utiliser non seulement pour la production d'électricité mais aussi pour le biométhane.
- Le 30 mars PGNiG a gagné dans la procédure de l'arbitrage le conflit avec Gazprom sur le prix du gaz dans le contrat de Yamal. En vertu de la décision du tribunal arbitral de Stockholm, le nouveau prix doit être appliqué à partir du 1 novembre 2014. Selon les estimations de PGNiG, la somme due s'élève à plus de 6 Md PLN (1,4 Md€). Malgré la décision du tribunal, Gazprom continuait de demander au PGNiG les anciens prix mais le 30 avril a déclaré qu'il allait respecter la décision et corriger les factures
- En 2019, le revenu du groupe gazier PGNiG s'élevait à 42,02 Md PLN (9,77 Md€), soit 2 % de plus que l'année précédente.
- Le 18 avril, PKN ORLEN a signé l'accord avec le Trésor Public sur la reprise d'Energa. PKN Orlen a acheté 80 % des actions d'Energa soit 85 % des votes. La transaction coûtera Orlen 2,76 Md PLN (641 M€). Dans l'accord signé avec le Trésor Public sur la reprise d'Energa, PKN Orlen a déclaré que la société allait continuer les investissements stratégiques d'Energa. Au même temps, conformément à l'accord, il est possible de vérifier les conditions de leur continuation. En particulier, cela peut concerner la construction de la centrale électrique Ostroleka C.
- Dans une interview du 14 avril, le président de PKN Orlen a informé que les prix de l'essence en Pologne étaient les plus bas en Europe.
- La société Orlen construit la plus grande installation européenne pour la production de propylène glycol, utilisé entre autres pour la fabrication de produits d'hygiène et pharmaceutiques.
- La partie terrestre du Baltic Pipe a reçu tous les permis de construire en Pologne.

Infrastructures de transport

- En 2020, dans le cadre du Fonds des Routes Territoriales (Fundusz Dróg Samorządowych), 3,25 Md PLN (755M€) seront consacrés au cofinancement d'investissements routiers dont 1,47 Md PLN (341 M€) pour les investissements communaux et 1,26 Md PLN (293 M€) pour les investissements de district. Il est envisagé de construire, reconstruire ou moderniser 3 467 km de routes dont 1708 km de routes de district et 1759 km de routes communales.
- La Chambre National de recours a soutenu un des recours relatif au choix du consortium polono-chinois dans l'appel d'offres pour la modernisation du tronçon du Rail Baltica Czyżew- Białymstok d'une longueur de 71 km et d'une valeur de 3 Md PLN (697 M€). Le consortium, formé par la société polonaise Intercor et deux entités faisant partie de PowerChina a déjà gagné l'appel d'offres deux fois mais ses concurrents

ont contesté les résultats. Leurs reproches concernaient les références du consortium et les erreurs méthodologiques.

- Le 25 mars, la Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA) a annoncé que les sociétés de construction n'arrêtaient pas de travaux routiers malgré les limitations liées au coronavirus. La Direction maintient également les appels d'offres. Selon GDDKiA, garder la continuité dans la réalisation des investissements, lancer de nouveaux appels d'offres et signer de nouveaux contrats sont indispensables pour maintenir la stabilité du marché de la construction, ce qui dans la situation actuelle est crucial pour toute l'économie. Pour faciliter les travaux de construction dans le contexte de l'épidémie du coronavirus, la GDDKiA a autorisé les livraisons de garanties de contrat en ligne avec une signature électronique et a accepté d'accélérer les paiements. Cette année, la Direction Générale des Routes et des Autoroutes (GDDKiA) était censée financer les contrats d'une valeur dépassant 21 Md PLN (4,8 Md€) ; les contrats de l'année dernière ont été estimés à environ 16 Md PLN (3,7 Md€).
- Le projet CPK se poursuit. Pour la partie aérienne du projet, un master plan est élaboré et le choix d'un conseiller stratégique (Singapour, Tokyo et Seul restent en jeu) et des consultants (chargés des études du terrain et de l'environnement) est en cours. En ce qui concerne la partie ferroviaire, l'analyse des propositions et des observations reçues dans le cadre de la consultation publique est préparée. La consultation publique de l'étude de localisation stratégique (*Strategiczne Studium Lokalizacyjne - SSL*), document préliminaire présentant les couloirs ferroviaires et les voies rapides dont la construction est liée au CPK, s'est déroulée du 10 février au 10 mars dernier. La consultation a permis de recueillir environ 33 000 propositions et observations des habitants. Les observations vont être résumées dans un rapport dont la publication est prévue jusqu'à fin juin. Certains trajets proposés ont déjà provoqué des protestations des habitants. Dans les mois à venir CPK envisage de lancer la deuxième étape de la consultation consistant à organiser des réunions dans les communes. La procédure environnementale relative à l'Étude Stratégique de l'Impact sur l'Environnement ainsi que la conception du système d'alimentation pour les nouvelles lignes de grande vitesse sont également en préparation. Même si les préparations pour la réalisation du projet CPK continuent, les représentants de la société se préparent à une diminution des fonds destinés à l'infrastructure, (y compris sur les enveloppes européennes). Selon Piotr Malolepszak, responsable pour la partie ferroviaire, pendant les dix prochaines années il faudra prioriser les investissements les plus utiles : ceux qui diminueront le temps de trajet, ceux qui seront accessibles à un grand nombre de passagers et qui amélioreront le transport de marchandises comme par exemple la ligne Varsovie-Lodz-Wroclaw d'une vitesse de 250 km/h. Marcin Horala a récemment admis qu'il serait nécessaire de réduire l'échelle de l'achat de terrains prévu pour cette année.
- 142,2 M PLN (33 M€) du paquet anticrise seront attribués aux aéroports qui auront l'obligation de maintenir une capacité opérationnelle minimale. Le plénipotentiaire du ministère de l'infrastructure a informé qu'il n'était pas encore possible de donner la liste des aéroports qui vont être concernés. Selon WNP, les aéroports qui peuvent compter sur une aide financière de la part de l'Etat sont les suivants: Warszawa, Gdańsk, Szczecin, Poznań, Katowice, Kraków, Rzeszów, Wrocław. Parmi les critères d'éligibilité, Horala a énuméré: l'appartenance au réseau européen RTE-T, les besoins liés à la défense, l'utilité pour le transport de produits médicaux ou l'utilisation par les Services d'Ambulance Aérienne. Si cette liste se confirme, les aéroports de Łódź, Bydgoszcz, Zielona Góra, Modlin, Lublin, Olsztyn et Radom (en construction) resteront sans aide. Il est à noter que du 16 mars au 5 avril, les treize aéroports régionaux (tous à l'exception de l'aéroport de Varsovie) ont noté une baisse du trafic de 90,5%. Selon les experts, sans aide, certains aéroports régionaux risquent de faire faillite. Le plénipotentiaire de l'aéroport de Lublin (fermé depuis le 14 mars mais en disponibilité opérationnelle) informe qu'ils analysent les possibilités de demander une aide gouvernementale. L'aéroport de Łódź, qui travaille 8 heures par jour sans activité les weekends, a diminué le temps de travail et les salaires de 20%. L'aéroport de Modlin a également diminué de 20 % les salaires d'une grande partie des employés. Le vice-président de l'aéroport informe qu'à la fin juillet il peut faire faillite. Les aéroports régionaux emploient directement 30 000 personnes et 80 000 indirectement. Selon le président de l'Association des Aéroports Régionaux, en plus des solutions prévues dans le deuxième paquet anticrise, la possibilité d'obtenir les subventions européennes pour les investissements aéroportuaires devrait être rétablie.
- Selon une enquête menée par l'Association des Employeurs du Secteur de la Construction, la productivité du secteur s'élève à 70% et dans certaines grandes entreprises qui réalisent des investissements infrastructurels atteint 80% ou même 90%. En mars, la production a augmenté de 3%. Plus de la moitié de sociétés ne rencontre pas de problèmes de liquidité. En même temps, presque 40 % des sociétés de construction, surtout les moyennes et les petites entreprises, jugent le risque de trésorerie élevé. La plupart des entités interrogées estiment que les stocks et les livraisons de matériaux sont suffisants, mais constate des problèmes avec les livraisons de machines commandées en Chine. Selon l'enquête, on note des retards significatifs dans la réalisation des contrats par les sous-traitants, dont la situation financière est plus mauvaise. Le pourcentage de personnes absentes au travail s'élève à 20%.
- Selon WWF Polska, l'organisation écologique non-gouvernementale, les investissements dans le transport fluvial ne sont pas rentables et peuvent avoir des conséquences catastrophiques pour l'environnement. D'après le rapport de WWF, « Le transport fluviale ou ferroviaire ? Les perspectives du

développement de transport durable en Pologne à l'horizon 2050 », le transport ferroviaire est plus rapide, plus sûr et plus favorable à l'environnement. Selon les auteurs du rapport, la régulation de fleuves seule coûtera 74 Md PLN (17,2 Md€) et la réalisation de l'investissement générera 70-90 Md PLN (16,2-20,9 Md€) de coûts. Ils soulignent également que les émissions CO₂ du transport ferroviaire s'élèvent à 15,6 g/tkm tandis que pour le transport fluviale à 50,63 g/tkm.

Bâtiment/Logement

- La pandémie du coronavirus a touché la location des appartements à court terme. En même temps, le nombre d'offres de location à long terme a augmenté. et probablement continuera de croître pendant les 2-3 prochains mois. En résultat les loyers peuvent baisser. On observe également que la disponibilité des crédits a diminué, ce qui peut provoquer la baisse de la demande pour les appartements, (laquelle peut encore être aggravée par le chômage et la diminution des revenus). Selon les représentants du secteur immobilier, on peut s'attendre à une légère diminution de prix. Le nombre d'offre va augmenter et les vendeurs peuvent être plus flexibles en ce qui concerne les prix.
- Au cours du premier trimestre 2020, sur les six plus grands marchés immobiliers (Varsovie, Cracovie, Wrocław, Tricité, Poznań et Łódź) les développeurs ont vendu au total 18 900 appartements soit 14 % de plus par rapport à la même période l'année dernière. Au même temps, l'offre a baissé de 12 % par rapport à la fin 2019.

Transport

- Le bouclier anticrise suite au COVID-19 mis en place par le gouvernement polonais prolonge jusqu'à la fin du mois de septembre 2020, la période de transition pour la réglementation relative aux transports qui prévoyait l'obligation de détenir une licence de taxi pour les chauffeurs travaillant pour les entreprises telles que p.ex. Uber et Bolt à partir du 1er avril 2020. Conformément à la loi modifiée, les licences sont obligatoires également pour les opérateurs des applications mobiles de mise en contact d'utilisateurs avec des conducteurs réalisant des services de transport.
- Le ministère des infrastructures a préparé un projet d'amendement de la loi spéciale sur les mesures spéciales liées à la prévention et à la lutte contre le COVID-19 en date du 31 mars dernier visant à maintenir les droits à conduire. Le projet prévoit la prorogation de la validité, entre autres, des droits et des documents suivants :
 - permis de conduire (y compris le permis de conduire étranger),
 - droit de conduire de tramway,
 - droit de conduire de véhicule d'urgence,
 - attestation de conducteur,
 - carte de moniteur de conduite.

Ainsi, tous les droits et les documents indiqués dans le projet restent valides pendant la période d'état d'urgence sanitaire et seront valides aussi pendant une période de 60 jours à compter de la date de la fin de la période d'urgence sanitaire. De plus, les visites médicales et les tests psychologiques obligatoires pour les conducteurs professionnels sont suspendus pendant la période d'urgence sanitaire.

- Selon le récent rapport de la Cour des comptes (*NIK*), les mesures mises en place par le gouvernement n'ont pas permis d'éliminer les obstacles empêchant le développement du transport intermodal. En Pologne, sur une distance supérieure à 300 km, 75% des marchandises sont transportées par route (la moyenne européenne s'élève à 41%) et seulement une petite part par le rail et par les voies navigables. Dans les années 2011 - 2018 le volume des marchandises transportées par route sur une distance supérieure à 300 km a quadruplé. Parmi les raisons principales de cette situation *NIK* indique le manque de compétitivité du transport ferroviaire qui est cher et lent (une vitesse moyenne des trains de fret est de 25 km/h). De plus, *NIK* souligne aussi une faible densité du réseau des terminaux intermodaux. L'analyse du temps du trajet et des coûts du transport des conteneurs entre les terminaux intermodaux par rail et par route sur des liaisons parallèles montre que le temps moyen du trajet d'un camion entre les terminaux a été plus court et moins cher que le transport ferroviaire. Le transport par route a duré 8 h et son coût variait entre 3 000 et 4 300 PLN tandis que le transport ferroviaire a duré deux fois plus longtemps (17,5h) et son coût était de plus de 4 500 PLN. *NIK* souligne que les prévisions concernant le transport de marchandises en Pologne présentées dans les documents stratégiques du gouvernement confirment le manque de stratégie de développement durable des transports. D'après ces prévisions, en 2030 le volume de marchandises transportées par route sera sept fois plus important que le volume de marchandises transportées par rail.

Recommandations de *NIK* :

- ✚ pour le ministère des infrastructures :
 - préparer et mettre en place un programme complet assurant la coordination des mesures visant à assurer les conditions indispensables pour le développement du transport intermodal,
 - préparer une carte stratégique des centres/terminaux intermodaux.
- ✚ pour PKP PLK :
 - réaliser les investissements dans les délais prévus,

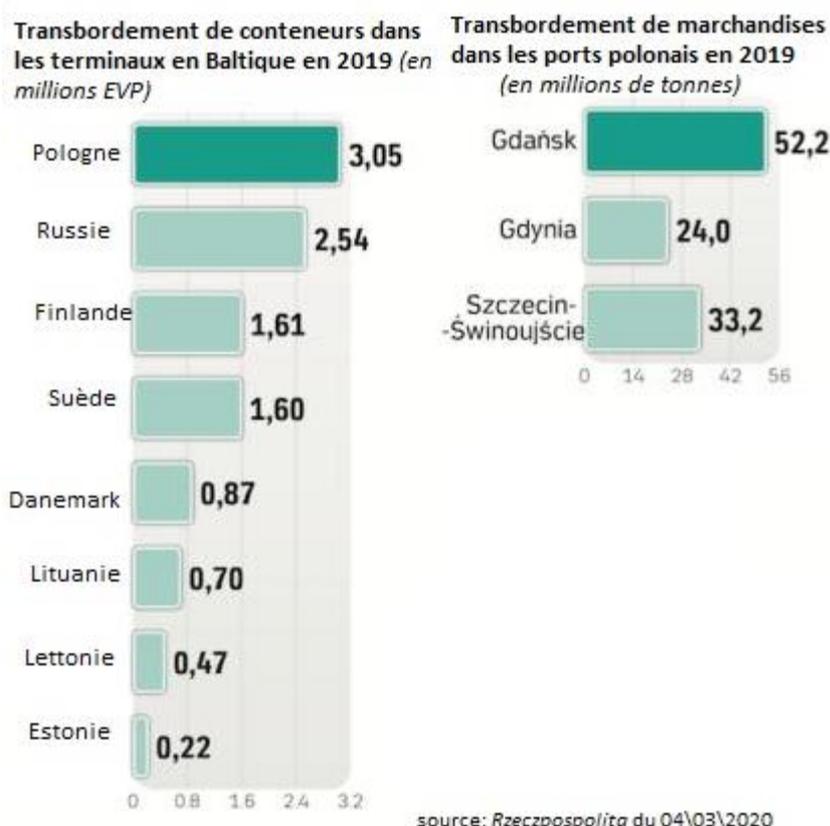
- mettre en place des mesures visant à relever la vitesse commerciale des trains de fret,
- mettre en place des mesures visant à améliorer la ponctualité des trains de fret.
- Début avril le Centre National des Recherches et du Développement (*NCBiR*) a annulé le deuxième appel d'offres pour la conception et la production du premier bus électrique polonais. Un nouvel appel d'offres ne sera pas lancé. Le programme faisant partie de la Stratégie pour le Développement innovant, se composait de deux volets: 1. conception par les fabricants polonais d'un bus écologique innovant (le budget de la composante recherche s'élevait à 100 M PLN, soit à 23 M€), 2. production et livraison des 1100 bus électriques pour 24 communes polonaises sur la base des contrats signés en 2017 (avec le financement du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau - *NFOŚiGW*, le budget de ce volet était de 2,2 Md PLN, soit de 0,5 Md€). Les bus devaient être livrés au cours de l'année 2020. Le premier AO a été lancé début 2018: les plus sérieux soumissionnaires s'en sont retirés ; l'adjudicataire, *Ursus Bus*, a été confronté à de graves difficultés financières et n'a pas finalement fourni les documents attestant ses capacités techniques indispensables pour la réalisation du marché ce qui a causé l'annulation de l'appel d'offres. Selon l'expert du site « *InfoBus* », le *NCBiR* a commis de nombreuses erreurs lors du premier AO en basant le marché sur les expériences américaines ; en conséquence, le marché n'a pas été adapté aux conditions européennes et polonaises. Certains termes du cahier des charges ont été jugés inacceptables par plusieurs entreprises qui n'y ont pas finalement soumissionné. Parmi les causes de l'annulation de l'appel d'offres le *NCBiR* indique : l'insuffisance du temps restant pour la réalisation du projet, la complexité du projet et la crise du COVID-19. Selon le *NCBiR*, le montant de 0,5 Md€, réservé par le *NFOŚiGW* pour le transport à faibles émissions, pourrait encore être destiné à l'achat des bus électriques dans le cadre de plusieurs petits programmes. Le *NFOŚiGW* est en train d'analyser la situation après l'annulation de l'appel d'offres. Le gouvernement n'a pas encore réussi à réaliser d'autres projets de conception et de production des véhicules innovants en Pologne: il s'agit avant tout du projet de conception de la première voiture électrique polonaise et du projet de conception et de production d'une rame roulant à une vitesse de 250 km/h qui desservirait les lignes pour le *CPK* (Aéroport Central).
- Suite à la crise du coronavirus, le nombre de véhicules d'occasion importés en Pologne en mars dernier a enregistré une baisse de 41% par rapport à l'année dernière.
- *Etat au 12 mars 2020* : Selon les informations du journal *Puls Biznesu* le Ministère des Actifs Publics envisageait la restructuration des opérateurs nationaux de transport régional et local par autobus (*PKS*). Cette restructuration pourrait se faire par la consolidation des opérateurs avec le soutien du Groupe *PKP*. Néanmoins, les experts rappellent que la plupart des opérateurs de *PKS* ont fait faillite ou sont en cours de liquidation. La fusion pourrait donc concerner avant tout les sociétés telles que *PKS Polonus* de Varsovie et *Polbus* de Wrocław.

Ferroviaire

- Le ministre des infrastructures *Andrzej Adamczyk* a déclaré que les redevances d'accès aux voies seraient réduites. Ce serait l'une des mesures de soutien du secteur de transport ferroviaire suite à la crise du coronavirus.
- Lors d'une campagne de financement lancée fin février 2020 sur la plateforme d'investissement *Seedrs*, *Hyper Poland* a recueilli 451 500 €. Ce financement sera consacré à la poursuite des essais et au développement de la prochaine génération de chemins de fer à grande vitesse, basés sur la lévitation magnétique, les moteurs linéaires et les systèmes de contrôle autonomes. *Hyper Poland* a réussi à obtenir plus de 390 investisseurs, principalement basés au Royaume-Uni et en Pologne. L'objectif d'*Hyper Poland* est de restaurer l'avantage concurrentiel des lignes de chemin de fer existantes, en développant du matériel pour mettre à niveau les infrastructures existantes vers une norme haute vitesse et haute fréquence. À l'heure actuelle, la technologie unique en instance de brevet d'*Hyper Poland* est centrée sur un système *Magrail*, un train à lévitation magnétique passive fonctionnant sur des voies ferrées conventionnelles existantes. Les efforts de développement de cette technologie sont progressivement reconnus et appréciés par les opérateurs historiques du secteur des transports. *UK Railway Technology* a désigné *Hyper Poland* comme un « disrupteur » du secteur ferroviaire en 2020 et *Lufthansa Innovation Hub* a sélectionné *Hyper Poland* comme l'une des 150 meilleures start-ups liées à la mobilité en 2019. En outre, *Hyper Poland* a obtenu une subvention de 3,8 M€ auprès de le Centre national polonais de recherche et développement en 2019. Les principaux partenaires de l'entreprise sont *Microsoft*, l'Institut de recherche ferroviaire, *Transfer Multisort Elektronik*, le Centre national de recherche et de développement et l'Université de technologie de Varsovie.
- Le 7 avril courant la *SKM* (l'opérateur ferroviaire desservant les banlieues de Varsovie) et *Newag S.A.* (fabriquant polonais du matériel roulant basé à *Nowy Sącz* dans la voïvodie de Petite-Pologne) ont signé un contrat pour la livraison d'ici la fin novembre 2022 des 21 rames types 'Impuls'. La valeur du contrat (le plus grand dans l'histoire de *Newag*) comprenant aussi la maintenance pour la période de sept ans s'élevé à 543 M PLN net (123 M€ net).

Maritime

- *Etat au 4 mars 2020* : On note un ralentissement de la croissance des transbordements dans les ports polonais. Après une hausse à deux chiffres en 2018 (le volume de transbordements a atteint 105,7 M t), la dynamique diminue radicalement. Même si en 2019 le volume a noté une hausse de 2,4% par rapport à l'année précédente (le total de transbordements a été de 108,3 M t), on observe un important fléchissement de la croissance de la dynamique dans les trois ports (Gdańsk, Gdynia, Szczecin-Świnoujście). En revanche, les ports polonais battent des records de transbordement de conteneurs. Selon les données du Ministère de l'économie maritime et de la navigation fluviale, en 2019 les transbordements avec un volume de 3,05 M EVP¹ ont affiché une hausse de 7% par rapport à l'année 2018. Après la construction d'un nouveau quai le terminal de Gdańsk DCT a consolidé sa place de leader du port de ce type de la mer Baltique.



- Selon les données publiées récemment par l'Office des statistiques (*GUS*) en 2019 les chantiers navals polonais ont fabriqué cinq navires d'un tonnage brut de 10 000 UMS ; le nombre d'unités rénovées s'est élevé à 504 d'un tonnage brut de 1,1 M UMS. Le carnet de commandes portait sur 24 bateaux d'un tonnage brut de 76 400 UMS. De plus, selon les données du *GUS* depuis 2015 l'emploi dans le secteur de la construction navale a augmenté de presque 8 000 et a atteint en 2018 le niveau le plus élevé en XXI^{ème} siècle (sans compter l'année 2001) avec presque 37 500 personnes.

Aérien

- Le Groupe Aérien Polonais (PGL), propriétaire de la compagnie aérienne LOT Polish Airlines a renoncé au rachat de Condor, l'impact de la pandémie de Covid-19 ne lui ayant pas permis de répondre aux exigences de l'Allemagne. Le 13 avril 2020 la directrice de la communication chez PGL Katarzyna Majchrzak a confirmé le retrait de l'offre sans autre commentaire. Condor a aussi confirmé la nouvelle, expliquant qu'elle avait «différentes options sur la table». La pandémie de coronavirus a décimé le transport aérien, surtout sur le marché charter au cœur de l'activité de Condor, et les conditions financières mises en avant par le propriétaire de LOT, notamment en termes de poursuite des opérations, auraient été refusées par l'Allemagne. La transaction dont la valeur était estimée à au moins 2,5 Md PLN (0,5 Md€) devait être finalisée fin avril 2020. Selon les estimations de l'Association internationale du transport aérien (AITA), suite à la crise liée au Covid-19, cette année le chiffre d'affaires des compagnies

¹ l'équivalent vingt pieds, unité approximative de mesure des terminaux et navires portes-conteneurs basé sur le volume d'un conteneur de 20 pieds.

aériennes diminuera de 44%, soit de 252 Md\$. Ainsi, selon Michal Leman, directeur général de Flixbus et ancien président de LOT Travel, la LOT doit se focaliser sur les mesures visant à sauver la société et faire tout pour sauver sa position sur le marché. En ce qui concerne la situation actuelle, la LOT a payé les salaires pour le mois de mars et, selon la cheffe du syndicat, pour l'instant, il n'y a pas d'informations sur les plans éventuels de réduction des effectifs. Parmi les coûts fixes de la LOT il y a aussi les loyers des avions. Selon Leman, la LOT aurait besoin de soutien de l'Etat et de nouvelles mesures de restructuration relatives par exemple à l'homogénéisation de la flotte. Théoriquement, la LOT ne pourrait pas bénéficier d'une aide d'Etat jusqu'en 2023 (quand il y aura 10 ans que la LOT a obtenu la deuxième tranche de l'aide d'Etat). Selon Sebastian Mikosz, ancien président de la LOT, le coronavirus étant un cas de force majeure, la Commission Européenne ne devrait pas donc s'opposer à l'octroi d'une aide publique à la LOT. Actuellement, LOT met en place des mesures spéciales pour faire face à la crise du coronavirus. Parmi ces mesures il y a :

- suspension des investissements (entre autres : changement des voitures de service de la direction et du conseil d'administration, rénovation des immeubles),
 - réduction salariale (pour éviter la réduction du personnel, la LOT a proposé une baisse des rémunérations jusqu'à la reprise de ses activités. Pendant l'arrêt des activités le salaire mensuel du commandant de bord serait de 7000 PLN brut et de l'hôtesse de l'air – de 2600 PLN brut. Monika Żelazik, cheffe du syndicat, a informé que le syndicat n'accepterait pas les propositions de la direction et que la semaine prochaine il présenterait ses propres propositions),
 - optimisation des contrats de leasing des avions (80% des avions sont loués en leasing opérationnel).
- Antonov An-225 Mriya, l'avion le plus lourd au monde, a atterri le 14 avril à l'aéroport Chopin de Varsovie avec une charge de 400 t de fonds nécessaires pour lutter contre le coronavirus en Pologne. 7 M de masques P2, des milliers de combinaisons de protection, plusieurs milliers de casques ont été reçus par la Pologne lors du transport depuis la Chine. Des mesures de protection ont été achetées par KGHM Polska Miedz et Lotos au nom du gouvernement.

Routier

- Lors du Conseil Transports du 29 avril le Ministre Adamczyk aurait appelé à suspendre les travaux sur le paquet mobilité jusqu'à la fin de la pandémie suite à la situation difficile dans le secteur des transports.
- Le 18 mars la Pologne a introduit les dérogations temporaires aux articles 6 et 7 du règlement n°561/2006 du Conseil Européen relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route qui seront appliquées aux conducteurs de transports internationaux de marchandises et de voyageurs par route. Conformément à ces dérogations :
 - la durée de conduite journalière ne peut pas dépasser 11 heures (au lieu de 9 heures),
 - la durée de conduite hebdomadaire ne peut pas dépasser 60 heures (au lieu de 56 heures),
 - la durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne peut pas dépasser 96 heures (au lieu de 90 heures),
 - après un temps de conduite de cinq heures et demie (au lieu de quatre heures et demie), un conducteur doit respecter une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes.

Les dérogations applicables initialement jusqu'au 16 avril 2020, ont été prolongées jusqu'au 31 mai 2020.

- D'après une enquête réalisée par le *Groupe Inelo*, société de logiciels de gestion des temps de conduite, le transport national des marchandises reste pratiquement au même niveau que pendant la période antérieure à l'épidémie. Presque la moitié des transporteurs déclarent le chiffre d'affaires similaire à celui d'avant la crise. Selon cette enquête (800 transporteurs polonais interrogés), le transport des marchandises, malgré plusieurs difficultés, est réalisé régulièrement. La télématique *GBox* utilisée par le *Groupe Inelo* montre qu'au cours de la première semaine du mois d'avril 2020 les camions polonais ont parcouru plus de 80% des kilomètres par rapport au début mars. Les camions polonais partent moins vers l'Italie et la France ; le transport vers l'Allemagne a marqué un recul de 15 – 20%. Au premier trimestre 2020 le transport domestique des marchandises a subi une baisse de 10%. Presque un transporteur national sur trois n'est pas inquiet pour son avenir en indiquant le CA au niveau d'avant la crise. Ces entreprises ne prévoient pas une détérioration de la liquidité ou de leur position sur le marché, même au contraire, elles voient dans la pandémie une possibilité de développement. En revanche, les transporteurs internationaux sont plus prudents vu avant tout la situation sur les marchés intérieurs des Etats membres. 81% des entreprises notent une baisse des commandes, 64% indiquent les taux de fret réduits et 58% des entreprises signalent la perte des contrats fermes. De plus, parmi d'autres facteurs qui perturbent l'activité des PME dans le secteur du transport on note les retards de paiement (39% des sociétés sont touchées par ce problème) et le transport à vide (plus de 40% des participants à l'enquête). Les plus grandes usines automobiles en Allemagne devraient redémarrer vers la fin du mois d'avril. C'est un bon signe pour une grande partie des transporteurs polonais pour qui le secteur automobile allemand est le marché clé. *Inelo* prévoit donc des perturbations temporaires et un ralentissement important, mais de courte durée sur le marché de transports des marchandises. La situation économique se stabilisera au deuxième semestre de l'année pour parvenir à une croissance économique en 2021.

Selon *Inelo*, grâce à la localisation de la Pologne et à une forte position des transporteurs polonais, le transport polonais des marchandises pourra surmonter la crise.

- Suite à la crise du coronavirus, le nombre de véhicules d'occasion importés en Pologne en mars dernier a enregistré une baisse de 41% par rapport à l'année dernière.
- A la fin mars 2020 en Pologne il y avait au total 10 701 voitures électriques particulières immatriculées. Au premier trimestre 2020 en Pologne le nombre de véhicules électriques et hybrides a atteint 1 705. Le nombre d'immatriculations dans cette catégorie a grimpé de 86% par rapport à la même période de 2019.

Urbain

- Avec son offre de 165,4 M PLN (37,6 M€) l'entreprise Solaris (société familiale créée en 1996 près de Poznań, dans l'ouest de la Pologne, rachetée par le groupe espagnol de matériel ferroviaire CAF) a remporté un marché de 50 bus électriques pour la régie des transports de Cracovie. L'achat sera cofinancé avec les fonds européens à hauteur de 110 M PLN (25 M€). De plus, Solaris livrera aussi deux Urbino 8.9 électriques à Bolesławiec (Ouest de Wrocław), ainsi que des chargeurs (40 kW et 80 kW). Le moteur électrique de 160 kW sera associé à des batteries High Energy de 160 kWh.
- L'opérateur le plus important en Catalogne, les Transports métropolitains de Barcelone (TMB), a commandé quatorze Solaris Urbino 18 électriques. C'est l'une des premières villes qui a mis en exploitation la version articulée de l'Urbino zéro émission précise le constructeur. Solaris lui en a fourni cinq exemplaires depuis 2015. De plus, Solaris a remporté un appel d'offres international auprès de la ville roumaine Craiova (sud du pays) pour la livraison de seize bus électriques. Le montant du contrat peut atteindre environ 12 M€. Les seize bus électriques doivent être livrés à Craiova à partir de janvier 2021.
- Le Métro de Varsovie bénéficiera d'un crédit de 654 M PLN (148 M€) auprès de la Banque européenne d'Investissement pour financer 50% des coûts d'achat des 45 nouvelles rames qui seront livrées par Skoda (conformément au contrat signé le 30 janvier 2020).

HONGRIE

Fonds européens

- La Commission européenne a attribué 145 M€ à la Hongrie pour le développement de sa protection contre les crues et la gestion de l'eau, dans le cadre du fonds de cohésion. 49 M€ seront utilisés pour la protection contre les crues dans la vallée de la Tisza, et 96 M€ pour le développement d'une gestion durable de l'eau.
- La Commission européenne a approuvé un plan de soutien aux entreprises impactées par la pandémie de coronavirus d'un montant d'environ 1 Md€. Dans ce contexte, le Cadre temporaire sur les Aides d'Etat de la Commission autorise les Etats membres à réallouer des fonds européens pour soutenir directement des entreprises. En l'espèce, le soutien ne pourra pas excéder notamment 800 000 € par entreprise, 100 000 € par exploitant agricole et ne pourra être apporté à des entreprises connaissant déjà des difficultés avant le 1^{er} janvier 2020.

Environnement

- La compagnie pétrolière hongroise MOL a signé un partenariat avec le campus de Veszprém de l'Université de Pannonie établissant un centre de recherche et de formation en économie circulaire, qui sera doté d'environ 15 M€ de fonds publics et privés. Le centre concentrera ses recherches sur la gestion de l'eau et des déchets, le développement urbain et le tourisme vert. Le partenariat a été signé par d'autres parties prenantes, dont l'entreprise de traitement des eaux Hidrofilt et l'entreprise de valorisation des déchets Netta-Pannonia Kft.

Energie

Gaz et électricité

- Mészáros és Mészáros Kft, propriété de l'homme d'affaires Lőrinc Mészáros, proche du gouvernement, a remporté trois appels d'offres portant sur la réparation et la modernisation du réseau de gaz de NKM Földgázhálózati, filiale de l'énergéticien public en charge de l'entretien du réseau. Les contrats s'élèvent à plus de 2 M€, cofinancés par l'Union européenne.
- La Hongrie va recevoir 2,2 Md m³ additionnels de gaz russe cette année, a annoncé le ministre des Affaires étrangères Szijjarto Péter. Les deux parties étaient plus tôt dans l'année convenues d'une première livraison de 1,5 Md m³. La Hongrie souhaite acheter au total 4,2 Md m³ de gaz à la Russie en 2020, ce qui lui permettrait d'en stocker une petite partie. Le gouvernement hongrois espère pouvoir se faire livrer via le gazoduc Turkish Stream, dont la construction est en cours dans les Balkans. A cet effet, il construit un pipeline de 15 km devant relier le Turkish Stream terminé de la frontière serbe au réseau gazier du pays.

- Les parts des distributeurs de gaz Elmű et Emasz vont être retirées du Budapest Stock Exchange, suite à une décision d'E.ON, actionnaire majoritaire indirect des deux entreprises, qui avait acquis plus de 98% des parts des deux compagnies (en direct et grâce au rachat européen d'Innogy) (cf veilles précédentes).
- Le prix de rachat de la centrale à lignite Matrai Erömű par l'énergéticien public MVM à Opus Global, le conglomérat de l'homme d'affaires proche du gouvernement Lorincz Mészáros, a été rendu public : il s'élève à 17,4 Md HU, un peu plus de 50 M€. On estime à plus de 800 M€ les investissements nécessaire pour mettre la centrale en conformité aux normes européennes et aux exigences de la nouvelle stratégie énergétique nationale, alors qu'elle a été déficitaire sur les trois derniers exercices.

ENR

- La production d'électricité solaire a atteint un nouveau pic le 15 mars à midi : 794 MW issus de l'énergie solaire ont été produits à ce moment, beaucoup plus que le dernier record, 600 MW en février. Cette hausse conséquent s'explique à la fois par l'ensoleillement exceptionnel et la hausse rapide des capacités installées. La production d'énergie solaire du 15 mars ne représentait cependant que 15% de celle issue de l'énergie nucléaire ce même jour.
- Ce pic a ensuite été dépassé le 16 avril, lorsque la production d'électricité issue de l'énergie solaire a atteint plus de 942 MW à midi, représentant 22% de la production et 19,6% de la consommation hongroise d'électricité. Portés par des conditions très favorables, ces chiffres témoignent de la hausse des capacités installées dans le pays.

Nucléaire

- Un incident au bloc 2 de la centrale nucléaire de Paks a entraîné une diminution de sa production de 240 MW le 4 mars, d'après la filiale de l'énergéticien public MVM en charge de l'exploitation de la centrale. L'incident n'a pas eu d'impact sur la sécurité nucléaire. Chaque bloc de la centrale a une capacité de 500 MW.
- La Commission européenne a approuvé un amendement au décret gouvernemental sur les travaux des fondations concernant l'extension de la centrale nucléaire de Paks. Cet amendement permet auxdits travaux de commencer plus tôt, et donc de limiter les retards dans la construction de la centrale.

Pétrole

- MOL, la compagnie pétrolière et gazière hongroise, a annoncé avoir découvert un champ pétrolifère offshore au large des côtes norvégiennes. Les évaluations préliminaires estiment qu'entre 12 M et 71 M de barils pourraient en être extraits. Le rythme d'extraction devrait s'établir à environ 3 500 barils par jour. MOL a adopté une stratégie visant à extraire une part croissante du pétrole qu'elle raffine.
- Par ailleurs, Mol a annoncé avoir conclu avec succès l'achat à Chevron de 9,57% des parts du champ pétrolifère Azéri-Chirag-Gunashi, dans la mer Caspienne, ainsi qu'une participation de 8,9% dans le pipeline Baku-Tbilissi-Ceyhan, sur la mer Noire. La transaction porte sur 1,57 Md USD. L'accord de principe entre Mol et Chevron avait été annoncé début 2019, mais les négociations étaient encore en cours jusqu'ici. Mol est désormais le troisième plus gros propriétaire de parts de ce champ pétrolifère.

Transports

Aérien

- Jozsef Varadi, le PDG de la compagnie aérienne low-cost WizzAir, a annoncé une large réduction des effectifs pour le prochain trimestre dans une lettre aux employés. Le nombre des destinations devrait être réduit de 20%, alors que 17% des membres de la réduction ont déjà été licenciés. Tous les stagiaires ont été renvoyés, et les recrutements sont gelés. La compagnie ne versera pas de bonus, et renégocie ses différentes échéances de paiement.

Urbain

- Les lignes 2 et 4 du métro de Budapest seront désormais ouvertes jusqu'à 1h30 les vendredis et samedis soirs, selon une annonce de David Dorosz, maire adjoint en charge du développement et de la protection climatique. L'extension de service de ces lignes devrait permettre de réduire le nombre et la fréquence des bus de nuit, ce qui permettra de réduire les émissions de gaz à effets de serre de trois tonnes par mois.

Routier

- La compagnie publique Volanbusz a passé commande de 90 bus électriques nouvelles générations, 30 étant commandés par le groupe même pour 9 M€ environ, et 60 par Volan Buszpark, filiale qui gère la flotte de bus, pour environ 10 M€. Volanbusz prévoit de renouveler 60% de sa flotte en bus électriques d'ici 2022, dans le cadre d'un programme gouvernemental visant à verdir les bus du pays.
- La direction et les syndicats de la compagnie de bus publique Volanbusz ont convenu d'un accord sur les salaires, entré en vigueur ce 1er avril. Volanbusz va verser 300 € à chaque employé au titre des trois

premiers mois de l'année ; le salaire horaire de base sera relevé de 1 460 HUF (4 € environ), et pourrait atteindre 2 300 HUF (6,5 €) avec les primes et bonus. Les règles afférentes aux primes et bonus seront codifiées et rendues publiques. Enfin, les employés pourront prétendre à 200 000 HUF (550 €) d'avantages annexes (tickets restaurants ; mutuelle ; etc)

Ferroviaire

- MAV-Start, branche de la compagnie nationale des chemins de fer en charge des opérations, a annoncé qu'elle allait relancer ses services de restauration, et renforcer la fréquence des trains de nuit existant, ainsi que diversifier le nombre de destinations qu'ils desservent, notamment à l'international. MAV avait relancé, à titre expérimental, un service de restauration dans ses trains à destination du lac Balaton. C'est le succès de cette initiative, ainsi que l'engouement suscité en Europe par les trains de nuit, qui ont poussé l'entreprise à pérenniser et étendre ces services.
- La direction de MAV et les syndicats sont parvenus à un accord salarial entérinant une hausse du salaire de 10% pour tous les agents de la compagnie, soit une hausse plus faible que celle observée pour l'économie hongroise dans son ensemble en 2019 (13,5%).

Infrastructures

- Le ministre du commerce et des Affaires étrangères hongrois Peter Szijjarto a discuté des différents projets d'infrastructures transfrontalières avec le ministre de l'Economie slovaque Richard Sulik. Les deux ministres se sont notamment félicités du bon avancement des travaux du pont devant relier Komarom (HU) à Komarno(SK). Par ailleurs, ils ont convenu de faciliter la mise à niveau de l'interconnecteur gazier entre leurs deux pays : la capacité dans le sens Hongrie-Slovaquie devrait être portée de 1,75 Md m³ à 5,2 Md m³, afin que la Slovaquie puisse également bénéficier des nouvelles capacités apportées par le Turkish stream, attendues d'ici à la fin de l'année en Hongrie.

Aérien

- Le gouvernement souhaite développer l'ancien aéroport militaire d'Alba, près de Székesfehérvár. Le ministre de l'Innovation et de la Technologie doit présenter au cabinet les plans visant à transformer l'aéroport en un centre de fret alternatif à celui de Budapest. L'aéroport est propriété de la ville de Székesfehérvár depuis 2014, à l'inverse de l'aéroport Liszt Ferenc de Budapest qui appartient à un groupe privé.

Routier

- Le gouvernement prévoit d'affecter environ 285 M€ à la rénovation des routes du pays en 2020, soit 187 projets représentant 582 km – sans compter, donc, les créations de nouvelles routes. En 2019, 185 M€ environ avaient été investis, permettant la rénovation de 160 routes pour un total de 500 km.

Ferroviaire

- La Hongrie a signé avec l'Eximbank chinoise le contrat de crédit de financement de la ligne Budapest-Belgrade, ouvrant la voie au début des travaux, a annoncé le Ministre des Finances Mihály Varga. Conformément au contrat, l'investissement sera financé sur crédits à hauteur de 85 %, les 15 % demeurant étant assurés par les ressources propres de l'Etat hongrois. Le coût total des travaux prévu s'élève à 700 Md HUF, l'intérêt du crédit étant fixé à un taux « très favorable » d'après le Ministre – entre 2,5 et 2,8% selon la presse hongroise. Le contrat devrait être classé confidentiel pour dix ans, un projet de loi en ce sens ayant été déposé au Parlement. Les travaux de la section serbe ont déjà débuté.
- Le constructeur ferroviaire suisse Stadler a signé un contrat avec la division passagers de MAV, les chemins de fer hongrois, pour la réfection de sa flotte de trains électriques Flirt, soit 60 véhicules acquis entre 2005 et 2010 qui seront mis à niveau de la version la plus récente, dont MAV possède déjà 63 véhicules. Le contrat se monte à 14 M€ environ, et la rénovation devrait se terminer en 2022.
- Opus Global, conglomérat de l'homme d'affaires proche du pouvoir Lorincs Mészáros, a remporté des appels d'offres pour la rénovation de lignes et de gares ferroviaires pour un montant total d'environ 85 M€. Les travaux concernent notamment la construction de deux gares, l'une à Ujszasz, l'autre à Vac.

Télécommunications

- Le ministre de l'Innovation et de la Technologie Laszlo Palkovics s'est entretenu avec les dirigeants de la filiale hongroise de Huawei, dans la perspective du développement prochain des fréquences 5G dans le pays. Le ministre a à cette occasion rappelé la doctrine de la Hongrie sur le sujet, qui considère que le déploiement de la 5G est une question purement technologique, et qu'il ne revient pas au gouvernement de s'ingérer dans les relations entre entreprises privées (en l'occurrence Huawei et les trois opérateurs télécom de Hongrie). Alors que les enchères étaient attendues au mieux à la fin du printemps en raison d'un litige consécutif au rejet de la candidature de l'entreprise roumaine DIGI (opérateur internet) et des contraintes liées à l'épidémie du covid-19, le régulateur public en charge des médias et

télécommunications (NMHH) a fait part dans un communiqué laconique de l'issue des enchères des licences pour les bandes passantes pour la 5G. Le montant total des enchères qui ont eu lieu le 26 mars dernier, se serait élevé à 126 milliards de forint (350 M€) sans que soit précisé le montant obtenu pour chacun des blocs cédés. Le communiqué de NMHH fait part des résultats suivants :

- 1) Magyar Telekom :
 - 2 blocs de 10 MHz dans les bandes de fréquence de 700 MHz,
 - 2 blocs de 10 MHz dans les bandes fréquence de 2100 MHz,
 - 120 MHz dans les bandes de fréquence de 3600 MHz.
- 2) Telenor :
 - 2 blocs de 5 MHz dans les bandes de fréquence de 700 MHz,
 - 140 MHz dans les bandes de 3600 MHz.
- 3) Vodafone :
 - 2 blocs de 10 MHz dans les bandes de fréquence de 700 MHz ;
 - 2 blocs de 5 MHz dans les bandes de fréquence de 2100 MHz,
 - 50 MHz dans les 3600 MHz.

Le régulateur a également précisé que les entreprises lauréates auront le droit d'utiliser les fréquences acquises jusqu'en 2035, prolongeables pour une durée cinq ans sous les mêmes conditions. Enfin, aucune offre n'aurait été déposée par les opérateurs pour la bande de fréquence de 2600 MHz.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Investissements

- Le gouvernement tchèque a adopté un projet de loi sur le contrôle des investissements étrangers conformément au règlement UE 2019/452 qui vise à créer un nouveau mécanisme permettant de contrôler et, le cas échéant, d'interdire des investissements directs étrangers, effectivement réalisés par des entités extérieures à l'Union européenne. La décision dans un délai de 90 jours d'interdiction, d'autorisation conditionnelle ou d'annulation rétroactive d'un investissement étranger réalisé jusqu'à cinq ans auparavant (mais pas avant 2020) appartient au ministère de l'industrie et du commerce.

Fonds européens

- La Commission européenne a débloqué l'essentiel des 6,6 M CZK de subventions à Agrofert - versements qu'elle avait bloqués en raison de soupçons de conflit d'intérêts du Premier ministre Andrej Babiš. Aucune violation n'a été constatée par l'UE. Le gouvernement tchèque a par conséquent abandonné son action en justice contre l'UE.

Environnement

- Le Premier ministre Andrej Babiš a déclaré mi-avril lors d'un débat télévisé que l'UE devrait abandonner le Green Deal et les autres propositions « vertes » qui ruinent l'industrie automobile, afin de se concentrer sur le combat contre la pandémie de coronavirus et sur la relance de l'économie et de l'industrie. L'Association tchèque de l'industrie chimique de la République tchèque s'est également fortement opposée à l'initiative de certains États membres et entreprises, soutenue par des alliances de députés européens, qui souhaitent lier la reprise de l'industrie européenne après la pandémie de coronavirus à la mise en œuvre du Green Deal. Selon elle, il est important d'utiliser autant que possible les ressources financières pour soutenir le rétablissement du fonctionnement de l'industrie. Le ministre de l'environnement, Richard Brabec (ANO), est cependant convaincu que les mesures contre le changement climatique ne doivent pas être mises à l'écart.
- Le Premier ministre tchèque semble être le seul à critiquer actuellement l'Europe verte au sein du V4. Le gouvernement polonais a notamment souligné récemment que l'économie verte sera un outil essentiel pour dépasser la crise et augmenter l'emploi. La politique verte étant une priorité absolue pour la plupart des États membres, la Pologne essaie probablement d'obtenir ainsi un plus grand soutien financier. La Slovaquie s'est quant à elle jointe à la lettre des 17 États invitant à ne pas renoncer aux engagements pris. Toutefois, malgré sa rhétorique dans les médias, A. Babiš a cosigné avec les 26 autres dirigeants de l'Union européenne un document qui souligne que le green deal est essentiel à une croissance inclusive et durable.
- En raison de l'épidémie de coronavirus, la République tchèque a demandé à la Commission européenne de lever les pénalités infligées aux constructeurs automobiles qui ne respectent pas les exigences en matière d'émissions de CO₂ (les constructeurs automobiles sont tenus de réduire les émissions de leurs véhicules de 20% par rapport à l'année dernière). La position de chaque Etat membre de l'UE sera cruciale pour déterminer si les pénalités pour émissions peuvent être supprimées ou au moins reportées. La République tchèque pourrait rechercher un allié juste de l'autre côté de la frontière, notamment en Pologne et en Slovaquie. Déjà en mars, les constructeurs automobiles en République tchèque ont perdu 67 Md CZK (2,6 Md€) de ventes en raison d'une suspension de la production et ont réduit leurs effectifs

de plusieurs milliers de personnes (CDD et intérimaires). Si leur situation s'aggrave, l'ensemble de la République tchèque le ressentira. L'industrie automobile est le moteur de l'économie - elle représente 9% du PIB et 26% de la production industrielle.

- Le ministère de l'environnement a débloqué la dernière tranche, de 2 Md CZK (0,08 Md€), du programme opérationnel Environnement pour la période de programmation 2014 – 2020, ce qui aidera les administrations locales à améliorer la performance énergétique des bâtiments des écoles, des hôpitaux, des bureaux, des foyers pour personnes âgées et des centres culturels et sportifs. Le ministère soutiendra également la construction de bâtiments entièrement nouveaux à énergie passive et une utilisation accrue des sources d'énergie renouvelables dans l'administration publique. Les demandes de subventions sont acceptées par le Fonds national pour l'environnement de la République tchèque depuis le 2 mars 2020 jusqu'au 2 mars 2021.

Eau

- Selon une analyse publiée par l'Institut tchèque d'hydrométéorologie, la sécheresse que connaît actuellement la République tchèque est pire qu'elle ne l'était à la mi-avril en 2019 et 2018. Si les pénuries d'eau continuaient de s'aggraver, la production agricole pourrait être fortement compromise. L'analyse parle de débits très faibles dans les rivières : les débits sur la plupart des rivières surveillées en République tchèque sont inférieurs à la moyenne (le plus souvent, ils représentent environ 15 à 50% de la moyenne d'avril de long terme). Il reste aussi peu d'eau dans le manteau neigeux des montagnes. Le ministre de l'environnement R. Brabec estime que les subventions pour lutter contre la sécheresse doivent être maintenues, même en cas de hausse du déficit budgétaire. Le ministère de l'agriculture entend également poursuivre ses programmes de rétention d'eau à la campagne.

Energie

- Le gouvernement s'est réuni le 27 avril pour évoquer le renouvellement des réacteurs nucléaires de la centrale de Dukovany et du cadre contractuel avec ČEZ. Le gouvernement a ainsi adopté deux propositions d'accord entre l'Etat et ČEZ dont la signature est prévue pour fin juin : le premier accord est un accord cadre, le second un contrat définissant le processus de zonage et de planification et de sélection d'un fournisseur d'ici 2024. Selon le vice-Premier ministre et ministre de l'industrie, du commerce et des transports, Karel Havlíček, l'Etat donne à ČEZ la possibilité de lui vendre l'intégralité du projet. Le gouvernement a également donné mandat à Karel Havlíček pour entamer le processus de notification à la Commission européenne. Un troisième contrat est également en cours de rédaction pour définir les conditions dans lesquelles, selon la presse, l'Etat achètera de l'électricité à ČEZ. Le communiqué du ministère de l'industrie et du commerce précise que le prix de rachat donnera de « fortes garanties à l'Etat et aux consommateurs » et reposera sur les « coûts économiquement justifiés et un bénéfice raisonnable », et non sur les prix du marché de l'électricité. Pour signer ce contrat, il est au préalable nécessaire de disposer d'une nouvelle législation sur la transition vers une énergie à faible teneur en carbone, permettant à l'Etat de commander la construction d'une centrale nucléaire en fixant la date de mise en service de la nouvelle unité, le volume de production et le prix d'achat. Le ministère de l'industrie devrait soumettre le projet de loi d'ici le 30 juin. Par ailleurs, le gouvernement devrait présenter d'ici le 30 mai une proposition de modèle de financement de la construction du 1er nouveau réacteur (sur les 2 prévus). Cette proposition sera élaborée par la ministre des finances, Alena Schillerova et le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, Karel Havlíček. Selon ce dernier, la République tchèque mettra « une forte pression sur l'UE pour qu'elle rende le financement le moins cher possible ». Enfin, on pourra noter que le dossier de demande d'autorisation de construction de deux nouveaux réacteurs de 1200 MWe a été déposé le 25 mars auprès de l'Office d'Etat pour la sûreté nucléaire (SÚJB). Le calendrier n'est pas remis en cause. L'appel d'offres doit être lancé fin 2020 ; la sélection des fournisseurs est prévue pour la fin 2022 et des mesures seront prises d'ici 2024 concernant le processus de zonage et de planification. La construction du 1er nouveau réacteur commencerait en 2029 pour une mise en service en 2036.
- Le PDG de CEZ, Daniel Beneš, a déclaré le 17 mars que le groupe prévoit de vendre la majorité de ses actifs roumains d'ici la fin de l'année. Pour mémoire, ČEZ envisage de vendre sept sociétés en Roumanie. Cette vente s'inscrit dans la stratégie de ČEZ, adoptée en juin dernier, qui prévoit la vente progressive de ses actifs en Bulgarie, en Roumanie, en Turquie et en partie en Pologne. Font exception les entreprises axées sur les services énergétiques, que ČEZ souhaite développer au niveau national et international. ČEZ espère obtenir des dizaines de milliards de couronnes grâce à la vente de sociétés étrangères, qu'elle utilisera pour la construction de sources renouvelables et de nouvelles unités nucléaires ainsi que pour la modernisation du réseau de distribution. L'expansion de ČEZ à l'étranger a été qualifiée à plusieurs reprises d'infructueuse par le Premier ministre.
- L'assemblée générale de la société australienne European Metals Holdings (EMH) a approuvé la vente au groupe ČEZ d'une participation majoritaire (51%) dans sa filiale de droit tchèque Geomet. Geomet détient les droits miniers pour l'exploration et l'exploitation du gisement de lithium près de Cinovec dans les monts Métallifères. Le groupe CEZ comptera trois représentants au conseil d'administration de

Geomet, composé de cinq membres, dont deux représentants d'EMH. Le porte-parole de ČEZ, Roman Gazdik, a déclaré que la prochaine phase du projet, qui doit durer jusqu'en 2023 environ, comprendra divers tests de la roche et du processus de production. La roche sera étudiée dans des installations d'essai hors site. Une étude finale de faisabilité économique et technologique sera également préparée. Selon CEZ, le lithium extrait des monts Métallifères pourrait être utilisé pour fabriquer des batteries pour voitures électriques ou pour des systèmes de stockage d'électricité. Pour mémoire, il y aurait environ trois pour cent des ressources mondiales de lithium en République tchèque, essentiellement à Cínovec. Le gisement près de Cínovec est le plus grand de l'Union européenne.

- Le projet d'une durée de dix ans, qui protège l'agglomération d'Ostrava-Karviná des rejets incontrôlés de gaz de mines (en particulier de méthane) à la surface, vient d'être achevé par la succursale Odra de l'entreprise publique Diama et aura coûté environ 1 Md CZK.
- Le groupe Sev.en Energy du financier Pavel Tykač, qui sera, à partir de 2024, le nouveau propriétaire de la centrale à charbon de Počerady, a déclaré vouloir moderniser la centrale afin de la faire fonctionner au-delà de l'horizon 2028. L'entreprise souhaite investir des milliards de couronnes dans la centrale, afin de fournir de l'électricité au moins jusqu'à ce qu'une nouvelle unité nucléaire soit construite à Dukovany et que les sources d'énergie renouvelables soient développées. Les écologistes critiquent depuis longtemps le changement de propriétaire (l'actuel propriétaire est CEZ). Počerady est l'une des plus grandes centrales au charbon du pays.

ENR

- Le gouvernement tchèque a adopté lundi (27/4) un amendement à la « loi sur les ressources renouvelables soutenues » - amendement en préparation depuis plus d'un an. Dans cet amendement, le gouvernement décide de réduire considérablement le soutien aux propriétaires de centrales solaires en particulier et, dans une moindre mesure, aux autres producteurs d'énergie verte. Le gouvernement introduit pour la première fois un taux de rendement interne (TRI), fixé à 6,3% pour les centrales solaires, soit le niveau minimum de la fourchette de la Commission européenne (l'amendement prévoyait à l'origine un TRI de 8,4%). Pour les centrales hydroélectriques, éoliennes et géothermiques, le gouvernement a fixé le TRI à 7%. Pour la biomasse, le TRI est de 9,5% et pour le biogaz de 10,6%. Chaque année, l'aide de l'Etat à la production d'électricité à partir de ressources renouvelables s'élève à près de 44 Md CZK (1,7 Md€). La majeure partie du soutien public est dirigée vers les centrales solaires (29 Md CZK en 2019, soit 1,1 Md€). Les parcs éoliens ou les usines de biogaz sont également subventionnés. Selon le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, Karel Havlíček, le soutien aux centrales solaires est « disproportionnellement élevé » et l'État devrait économiser entre 7 et 10 Md CZK (0,3 – 0,4 Md€) avec cet amendement. «Ce projet de loi est une décision politique afin d'arrêter le développement de l'énergie solaire en République tchèque», a déclaré Jan Krčmář, président du conseil d'administration de l'Association solaire, qui représente environ 450 entreprises photovoltaïques en République tchèque.

Transports et Infrastructures

- Outre le renforcement des investissements publics dans le secteur de la construction des infrastructures (le budget du Fonds national pour les infrastructures ayant augmenté de +20% à 4,2 Md€), le gouvernement tchèque a adopté le principe de compensations financières destinées aux entreprises de construction qui n'ont pas interrompu les travaux pendant l'état d'urgence déclaré dans le cadre de la crise du Covid-19. Les montants facturés seront majorés d'un forfait de 10,2% pour les travaux sur les autoroutes et les routes, de 7,2% pour les travaux sur les voies ferrées et de 11,1% pour la construction des ponts routiers. Selon le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, ce secteur, qui emploie 360 000 salariés et qui compte 200 000 entreprises et artisans indépendants, devient le principal moteur du redressement de l'économie du pays. Les mesures de compensation permettront de poursuivre les travaux de construction des autoroutes, des corridors ferroviaires et fluviaux.
- Les transporteurs tchèques estiment que la circulation des trains et des bus reviendra progressivement à la normale sur l'ensemble du réseau tchèque à partir de la mi-juin. Ces dernières semaines, les déplacements réalisés en trains et bus correspondaient à un dixième de la fréquence normale et l'exploitation de plusieurs dizaines de lignes régulières a été suspendue. Les transporteurs sont prêts à reprendre immédiatement leurs opérations internationales dès que la situation épidémiologique le permettra.

Ferroviaire

- Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires SŽ et SNCF International ont signé le 24 avril 2020 un nouvel accord de coopération et de prestation de services pour la préparation des LGV en République tchèque. Cet accord permettrait d'assurer le contrôle continu des documents nécessaires au permis de zonage et la poursuite des travaux sur les normes techniques indispensables à la construction et à l'exploitation des LGV. Le début de la construction des LGV est prévu pour 2025. Selon SŽ, l'implication

des experts français, forts d'une expérience dans l'exploitation de ce système techniquement très avancé, réduira au maximum les risques d'erreurs.

- Après un an de travail intensif, SŽ a finalisé en collaboration avec la SNCF International le manuel pour la conception des lignes à grande vitesse. Selon le gestionnaire ferroviaire tchèque, la solution proposée par SNCF sera appropriée à la majorité des futures LGV tchèques et offre un excellent rapport coût/efficacité non seulement lors de l'étape de construction mais aussi lors de la future exploitation des LGV. En outre, elle permet d'adapter les futures lignes dans la mesure du possible au paysage environnant tout en étant conformes aux spécifications européennes d'interopérabilité qui assurent un bon fonctionnement des TGV de différents transporteurs.
- L'opérateur ferroviaire national, Chemins de fer tchèques (ČD), a publié ses résultats annuels 2019 et annonce une hausse du bénéfice de 11% par rapport à l'année précédente à 1,315 Md CZK (52,5 M€). Les compensations de l'État pour les tarifs réduits appliqués aux billets pour les étudiants et les retraités ont contribué d'une manière significative à cette évolution positive en passant de 732 M CZK en 2018 (où les remises n'étaient valables que quatre mois) à 2,3 Md CZK en 2019. Un excellent résultat en termes de distance parcourue a également été enregistré avec plus de 8,68 Md de voyageurs-kilomètres (+5,5% par rapport à 2018). L'opérateur a transporté en 2019 au total 182 M de passagers.
- Le ministre des transports a confirmé que des négociations étaient en cours entre l'opérateur national České dráhy et l'opérateur privé LeoExpress sur une entrée au capital de ce dernier. LeoExpress cherche un partenaire stratégique depuis deux ans.
- Le gestionnaire des infrastructures ferroviaires SŽ a lancé un appel d'offres pour la fourniture de traverses en béton pour réparer des voies ferrées. La valeur du contrat s'élève à 600 M CZK (24 M€). 16% des traverses dans le réseau ferroviaire tchèque sont encore en bois.
- Le système européen ETCS de contrôle des trains niveau 2 couvre en République tchèque au total 255 km de lignes ferroviaires (Kolín – Břeclav), 206 autres kms sont en phase d'essai (Břeclav – Karviná) et 108 nouveaux kilomètres (entre Přerov et Česká Třebová) sont prévus d'ici la fin de l'année. A partir de 2025, l'ETCS sera obligatoire sur le 1er, le 2ème et le 3ème corridor.
- Le centre d'essai ferroviaire à Velim, le seul de l'Union européenne sur lequel on peut réaliser des essais à 200 kms/h, subit une baisse d'activité de 50% en raison de la pénurie d'employés. De ce fait, le processus d'homologation des trains Sirius du producteur chinois CRRC, commandés par l'opérateur LeoExpress, est ralenti.

Routier

- Selon l'Association tchèque de la logistique, les grandes sociétés logistiques tchèques ont enregistré des pertes de 35 M CZK liées à l'épidémie. L'impact de l'épidémie sur ce secteur est contrasté : d'un côté, les entreprises qui travaillent pour le secteur automobile ont perdu des contrats suite à l'arrêt de production des constructeurs. De l'autre, les entreprises livrant des produits alimentaires ou pour le commerce électronique doivent, à cause de l'accroissement de la demande, déployer toutes leurs capacités afin d'assurer le bon approvisionnement des magasins. Tandis que la demande pour la distribution des produits alimentaires a augmenté de 120% par rapport à une situation normale, la distribution dans le secteur automobile enregistre une baisse comprise entre 50 et 100%.
- L'opérateur d'autocars FLIXBUS a repris progressivement ses services réguliers nationaux à partir du 27 avril sur les lignes principales du pays (Prague – Brno, Ostrava – Brno). Les voyages transfrontaliers ne sont toujours pas autorisés.

Aérien

- L'aéroport de Prague a accueilli en mars au total 434 719 voyageurs, soit une baisse de 65% par rapport à l'année dernière. L'aéroport opère seulement deux lignes régulières (Belavie de Minsk et Bulgaria Air de Sofia) et se concentre alors plutôt sur le fret (matériels médicaux) dont le volume a augmenté en mars de 26,5% en glissement annuel. L'aéroport a annoncé le licenciement dès le début du mois de mai de 450 de ses 2 900 employés en raison de l'impact économique des restrictions liées à la pandémie de coronavirus. Malgré les incertitudes sur les perspectives à court / moyen terme du transport aérien, l'aéroport ne renonce pas à un grand plan d'investissement visant à augmenter la capacité de l'aéroport de 10 M de passagers à 30 M.
- Fortement impacté par la pandémie, le trafic aérien a enregistré en mars une baisse de 48% sur un an. Le Service du contrôle du trafic aérien a estimé la baisse de ses recettes en 2020 à 2,3 Md CZK. Parce qu'il fait partie de l'infrastructure critique de l'État, le ministère des transports a accordé à partir de son budget une subvention de 0,5 Md CZK à cet organisme.
- S'agissant du soutien aux entreprises stratégiques en difficulté, le ministre de l'industrie, du commerce et des transports a déclaré que la compagnie aérienne ČSA est la seule entreprise à l'étude pour une éventuelle prise de participation dans son capital. Le ministre préférerait une garantie de prêts en premier lieu, et seulement ensuite une éventuelle entrée au capital de la compagnie. Le ministre a en même temps rejeté d'idée d'une aide spécifique pour tout le groupe Smartwings qui se plaint de l'inaction de l'actionnaire chinois CITIC (détenant près de la moitié des actions).

- Les vols assurés par la compagnie aérienne Czech Airlines (ČSA) sont suspendus temporairement jusqu'au 17 mai. La seule liaison long courrier Prague – Séoul exploitée par ČSA, suspendue depuis fin février, ne reprendra pas cette année.
- La République tchèque n'aura pas de liaison aérienne directe avec les Etats Unis cette année. Après American Airlines, deux autres opérateurs, Delta Air Lines et United Airlines, ont décidé de suspendre les liaisons directes avec Prague. En 2019, environ 250 000 voyageurs ont emprunté les vols entre Prague et les Etats Unis, affichant une croissance de 28,7% du nombre de passagers.

Urbain

- La mairie de Prague a reporté à la fin avril la date de soumission des offres pour la construction de deux stations de métro et du tunnel qui les relie sur la nouvelle ligne de métro D (10,8 Md CZK). Les travaux de prospection géologique sur la nouvelle ligne prévue ont également été suspendus en raison du manque de main-d'œuvre.
- La ville de Prague poursuit les préparations du transport par câble qui vise à relier les rives gauche et droite de la Vltava entre Podbaba et Bohnice. Le projet, conçu par Egis Rail, sera soumis au processus d'examen de son impact environnemental (EIA). La construction de la ligne de télécabine, d'une longueur de 2,24 kms et avec une capacité de transport jusqu'à 4 500 personnes par heure, est prévue entre mars et septembre 2023. Le coût est estimé à 1,5 Md CZK.

LETONIE

Remaniement ministériel

- Le 2 avril 2020, M. Janis Vitenbergs, président du Comité économique, agricole, environnemental et de la politique régionale de la Saeima, a été nommé au poste du ministre de l'Economie, en charge, notamment, du secteur de l'énergie.

Energie

Production

- Selon les données publiées par l'office letton des statistiques (www.csb.gov.lv), au premier trimestre 2020, la Lettonie a produit 1,918 GWh d'électricité - en hausse de 8,6% en année glissante. Les grandes centrales hydroélectriques ont produit 1 212 GWh d'électricité, deux fois plus qu'en janvier-mars 2019 alors que les fermes éoliennes produisaient 62,8 GWh, en progression de plus de 26% en année glissante. Du fait de la baisse d'activité liée à la crise du COVID-19, les acteurs lettons de la production électrique ont baissé la part d'énergie électrique au premier trimestre 2020 en année glissante :
 - en provenance des centrales de cogénération a baissé de -58% (321 665 MWh),
 - en provenance des centrales à cycle combiné a baissé de -30% (92,8 GWh),
 - en provenance des centrales à biomasse de -5,5% (106,7 GWh),
 - en provenance des centrales à biogaz de -13% (75,4 GWh).

Efficacité énergétique

- Le groupe de travail pour le soutien aux entreprises, dirigé par le ministre des Finances, a soutenu la proposition du ministère de l'Economie d'allouer 75 M€ supplémentaires aux projets d'efficacité énergétique, dont 35 M€ seraient alloués à des projets à haut niveau de maturité soumis en 2019, tandis que 40 M€, à de nouveaux projets en 2020, afin d'éviter un effondrement de l'activité de construction prévue pour cette année.
- Pour information, à ce jour 885 projets d'efficacité énergétique ont été soumis à ce jour pour un montant total de 205 M€. Le financement disponible jusqu'à présent est de 136,7 M€. Cette proposition doit encore être approuvée par le gouvernement en début mai.

Transport

Air Baltic

- La suspension du transport international de passagers a entraîné pour la compagnie aérienne AirBaltic une perte de chiffre d'affaires de 23 M€ au premier trimestre 2020 par rapport au premier trimestre 2019 (soit 4,6 % de son chiffre d'affaires de 2019). En parallèle, la compagnie aérienne a été contrainte de licencier 700 de ses employés, soit environ 44% de ses effectifs. Le gouvernement letton a donné un accord de principe pour une aide de 150 M€ qui n'a pas été débloquée à ce stade. Toutefois, la compagnie aérienne n'a reçu à ce stade qu'une aide de fonds de roulements de 39 M€, l'Etat, qui détient 80% des parts d'AirBaltic, ayant décidé d'attendre l'évolution de la situation et souhaitant connaître la position du deuxième actionnaire SIA "Aircraft Leasing 1" avant d'investir davantage. Le 24 avril 2020, AirBaltic a approuvé le nouveau plan de développement « Destination 2025 Clean ». Dans un premier

temps, la compagnie envisage de redémarrer avec une flotte réduite de 22 Airbus A220-300. Le retour à la croissance avec 50 appareils Airbus A220-300 est prévu d'ici la fin 2023.

- En vertu d'un accord conclu en février 2020 entre la compagnie ferroviaire lettone, "Latvijas dzelzceļš" (LDz) et la compagnie de chemins de fer russe (RŽD), depuis début mars et l'épidémie de Covid-19, cinq trains de marchandises en provenance de Chine et à destination de Kaliningrad ont traversé la Lettonie.
- Le volume de marchandises transportées par le rail lors du 1er trimestre 2020 a baissé de 48,7% en année glissante et a atteint seulement 6 M t. La diminution du volume de transport de marchandises a été observée dès le début de l'année 2020 : le volume de fret transporté a diminué de 52,2% en janvier, de 47,4% en février et de 46% en mars.
- Après une année 2019 déjà fortement marquée par une chute du fret ferroviaire, la compagnie lettone de chemins de fer « Latvijas dzelzceļš » a demandé un soutien à l'Etat d'un montant de 40 M€. L'entreprise a été également contrainte de licencier 1500 de ces employés (sur un total de 6000), car les salaires représentent 66% des dépenses de l'entreprise.

Infrastructures

Aéroportuares

- Aéroport de Riga a suspendu ses plans d'investissement de 85%, et a annoncé des pertes de revenu à hauteur de 98% depuis le début de la crise Covid-19. 500 personnes ont déjà été mise en congés forcés avec maintien de leur salaire jusqu'à la fin de l'état d'urgence. Au mois de mars 2020 le nombre de passagers accueillis par l'aéroport de Riga a diminué de 55,7% par rapport à la même période en 2019. Au 1er trimestre 2020, on constate une baisse de 12,6% par rapport à janvier-mars 2019. Le 23 avril 2020, le gouvernement a décidé de soutenir l'aéroport international de Riga pour un montant total de 54,42 M€. Le capital de l'aéroport sera augmenté de 49,91 M€, tandis que le montant des dividendes pour l'année 2019 qui resteront à disposition de l'aéroport représente 4,51 M€. Cette année, l'aéroport international de Riga pourrait accueillir seulement 1,6 million de passagers en 2020 ; 4,6 millions de passagers en 2021 (contre 8 millions prévu avant la crise sanitaire). En se basant sur les prévisions des organisations aéronautiques internationales, l'aéroport de Riga a développé trois scénarios de reprise de l'activité après la crise et est prêt à répondre de manière flexible à la demande des compagnies aériennes.
- JSC Latvijas Gaisa satiksme (LGS), entreprise de l'aviation civile, a annoncé une réduction de 50% du salaire de ses employés afin d'éviter les licenciements, alors que ses revenus ont diminué de 90% depuis le début de la crise. Pour faire face à la crise, le capital social de la société a été augmenté de 6 M€.

Portuaire

- Le volume des marchandises traitées par les ports lettons pendant le 1er trimestre 2020 a atteint 12,145 M t, en baisse de plus de 29% par rapport à la même période (déjà en baisse) en 2019. Le port de Riga a transbordé 6,4 M t, ce qui est une baisse de presque 24% par rapport à trois premiers mois de l'année 2019.
- Le trafic des marchandises du port de Ventspils a connu une baisse importante de 41,7% (3,7 M t), tandis que celui de Liepaja a diminué de 16,3%. (1,6 M t). Le volume de charbon transporté par les ports lettons a baissé de presque 75%, celui des produits pétroliers, de 27,6%, tandis que le volume de transport de produits de la filière bois, a diminué de 22,5%. En revanche, le volume des copeaux de bois et des céréales a progressé de 10% et de 7,2% respectivement.

Ferroviaire

- L'attachement du Gouvernement letton en faveur de la construction de Rail Baltica a été solennellement annoncé par le Premier Ministre letton.
- Redéploiement de la ligne budgétaire européenne de 100 M€ consacrée à l'électrification de la ligne ferroviaire Daugavpils-Riga.
- La coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, a lancé le 16 avril 2020 un appel d'offres portant sur la prestation des services d'ingénierie pour l'élaboration de la conception préliminaire de l'électrification de Rail Baltica.
- La société d'ingénierie sélectionnée effectuera les études techniques nécessaires, développera le plan conceptuel d'approvisionnement énergétique de la ligne et élaborera les spécifications techniques du projet. Dans un deuxième temps, le prestataire des services d'ingénierie sera chargé de supervision de la mise en œuvre des travaux de conception et de construction. La remise des offres est fixée au 11 mai 2020.

Construction

- Le président du conseil d'administration de l'Alliance des promoteurs immobiliers (NIAA) a déclaré qu'au début 2020, les promoteurs prévoient d'investir 450 à 500 M€ dans des projets immobiliers, mais qu'à

l'heure actuelle, les investissements prévus sont estimés à 200 à 250 M€. Il a indiqué : "Les promoteurs achèvent les projets entamés, mais ne risquent pas d'en lancer de nouveaux car il y a trop d'incertitude quant à l'environnement et aux conditions commerciales". Au total quatre à cinq grands projets de centres d'affaires ont été mis au point mort. C'est dans ce contexte que le ministre de l'économie Janis Vitenbergs défend un plan de relance économique de la Lettonie fondé sur la construction de dix grands projets de BTP. Le ministre n'a pas donné beaucoup d'informations concernant ces projets. Mais, selon la presse, les plus grands projets de construction qui pourraient être concernés par ce plan seraient la prison à Liepaja, la nouvelle salle de concert à Riga, ainsi que les nouveaux bâtiments (i) du Bureau de protection de la Constitution (SAB) et (ii) du Service de sécurité de l'État (VDD). Les arbitrages interministériels concernant ces projets devraient être rendus prochainement.

LITUANIE

Environnement

- Le 20 avril, le Gouvernement a lancé son programme de « bonus écologique » pour favoriser l'achat d'un véhicule électrique (l'enveloppe dédiée au bonus automobile est de 5 M€). 2 000 € de bonus écologique sont versés lors de l'acquisition d'une voiture électrique d'occasion, 4 000 € pour un véhicule neuf. A cela s'ajoute une prime à la conversion à hauteur de 1 000 € lorsque, dans le même temps, l'acheteur met volontairement à la casse un ancien véhicule polluant – cette mesure existe depuis fin 2019, mais n'a pas été couronnée de succès (seulement 610 demandes à ce jour). Selon la base de données de Regitra, l'Agence publique en charge de l'immatriculation, seulement 1 580 voitures exclusivement électriques ont été immatriculées en Lituanie au 1^{er} avril.
- Le Cabinet du Président de la République de Lituanie vise à devenir une institution publique exemplaire en matière de la consommation verte. Au 1^{er} mai, les bâtiments occupés par le Cabinet du Président n'utilisent plus que de l'énergie verte. Le Cabinet du Président achètera prochainement des trottinettes électriques qui seront disponibles pour les déplacements de courte distance des employés. L'administration présidentielle participera à la réduction de la pollution atmosphérique grâce au télétravail d'une partie de son personnel, après que les mesures de confinement auront cessé.

Energie

Nucléaire

- Les travaux de démantèlement de la centrale nucléaire d'Ignalina (INPP), qui avait été fermée il y a une dizaine d'années viennent de reprendre. Les autorités affirment que la suspension n'a eu aucun impact majeur sur l'avancement des projets. A la fin du mois d'avril, la centrale nucléaire a repris l'extraction des processus stratégiquement importants de chargement du combustible nucléaire irradié dans des conteneurs et de leur transport vers l'installation de stockage, ainsi que les travaux de démantèlement. Les travaux restants du démantèlement reprendront début mai. Afin de rationaliser les procédures de des marchés publics, il est recommandé que les fournisseurs participant aux marchés publics disposent d'une signature électronique.

Electricité

- Geco Investicijos, société dirigée par A.Rakauskas et Žabolis ir partneriai et Idex Nordic, (filiale du groupe français Idex) - qui opère notamment une société de chaleur à partir de biomasse dans la ville de Kaunas (deuxième ville du pays) – a indiqué qu'elle allait créer une nouvelle société. La nouvelle entreprise prévoit notamment d'investir dans des projets énergétiques situés dans les deux autres Etats baltes.
- Le Premier ministre S. Skvernelis a annoncé que des mesures de relance économique par la construction d'infrastructures énergétiques qui s'inscrivent dans la perspective de la transition verte seront lancées dans un proche avenir. Selon S. Skvernelis, dans un premier temps, des appels d'offres d'un montant d'environ 70 M€ seront lancés pour approvisionner en énergies renouvelables des bâtiments municipaux, pour favoriser le développement des transports verts et moderniser l'éclairage public.
- Le Seimas a approuvé les modifications de la loi sur l'Energie, visant à faciliter et simplifier la création et le test des innovations énergétiques. Un « regulatory sandbox » a été établi grâce à ces modifications. Un environnement réglementaire pilote convivial permettra de tester plus rapidement et plus efficacement de nouveaux produits et services innovants, qui pourraient plus tard être introduits dans la production industrielle et faire partie des exportations lituaniennes.

Gaz, GNL et pétrole

- Le conseil d'administration de l'entreprise gestionnaire du réseau de gaz naturel « Amber Grid » a nommé N.Biknius au poste de directeur général. Au cours des six derniers mois, N.Biknius a occupé ce poste temporairement. A.Juozaponis, président du conseil d'administration d'Amber Grid, déclare que le PDG élu de l'entreprise a trois objectifs principaux : (i) assurer un fonctionnement stable du réseau de

gazoducs dans la situation actuelle d'urgence (de facto le gaz de Gazprom est vendu très bon marché et vient menacer l'approche stratégique lituanienne d'importation de GNL) ; (ii) achever les travaux de construction du gazoduc avec la Pologne «GIPL» ; (iii) résoudre les problèmes liés à l'intégration régionale au marché du gaz unissant la Lettonie, l'Estonie et la Finlande mis sur pied à des conditions acceptables pour toutes les parties prenantes.

- A l'issue de l'entretien téléphonique du Président lituanien avec son homologue biélorusse concernant les possibilités de diversification des ressources énergétiques du Bélarus, le ministre lituanien de l'Énergie a déclaré que les possibilités de transport de gaz vers le pays voisin augmenteraient une fois que le gazoduc vers la Pologne actuellement en construction sera terminé. Le ministre a souligné que la Biélorussie était restait favorable au maintien du transit pétrolier via le port de Klaipėda. À la mi-avril, le sixième tanker de l'année 2020 est arrivé au port de Klaipėda avec du pétrole destiné à la Biélorussie, ses cargaisons doivent compenser la suspension des livraisons russes.
- Au premier trimestre 2020, alors que la consommation de gaz en Lituanie était en baisse de 9% en année glissante, la consommation de gaz en provenance du terminal de GNL de Klaipėda a été plus importante (74% du mix d'importation) que celle en provenance de Gazprom.

ENR

- Le début d'année extrêmement venteux a permis aux parcs éoliens de produire un peu plus de 500 GWh d'électricité, en hausse de 11% en glissement annuel. La Lituanie compte 23 parcs éoliens en exploitation. En 2019, ils avaient produit plus de 1,4 TWh d'électricité.
- Une petite centrale solaire d'une capacité installée de 1 MW par an gérée par l'opérateur lituanien Ignitis Gamyba a été inaugurée à Elektrenai à la fin du mois d'avril. Près de 300 ménages utiliseront cette centrale solaire. La durée de vie estimée de la centrale est de 25 ans. La presse note que dans cette région rurale, où on se chauffe avec du bois, le projet permettra de réduire les émissions de CO₂ de près de 19 t.
- Le nombre de « prosommateurs » (consommateurs producteurs) en Lituanie a atteint 4 406 en avril, contre 1 488 il y a un an. La capacité installée des centrales solaires des prosommateurs a également triplé pour atteindre 41,3 MW. Le développement de prosommateurs est favorisé par des financements de l'UE et des conditions plus flexibles d'autorisation d'installation de centrales électriques. Depuis le 1er janvier, un soutien pour les centrales solaires est accordé non seulement à ceux qui vont les installer à leur domicile, mais aussi à ceux qui souhaitent installer une centrale électrique séparée de leur domicile.

Transports

Routier

- La Commission européenne a autorisé l'octroi d'une aide à hauteur de 5 M€ aux PME du secteur de transport routier opérant sur le sol lituanien (régime de remboursement allant jusqu'à 100 % des intérêts payés sur un prêt ou un crédit-bail dans la limite d'un taux d'intérêt de 7%).

Ferroviaire

- A l'issue de la discussion tripartite entre les États baltes sur le modèle de mise en œuvre du projet Rail Baltica, la Lituanie propose que le projet relève de la responsabilité de chaque pays sur son territoire, alors que l'ensemble des travaux est actuellement supervisé par un comité de trois ministres des Transports de pays baltes. Selon le ministre lituanien des Transports, en tenant compte du fait que la Lituanie est le pays le plus avancé à cet égard, le pays serait en faveur d'un modèle de gestion qui garantirait la mise en œuvre du projet dans chaque pays par des équipes communes.
- En mars 2020 le volume de fret transporté par chemin de fer a diminué de 6,7% en glissement annuel. La société publique de chemin de fer « Lietuvos geležinkeliai » estime que selon le scénario optimiste, le volume de fret va diminuer de 7% en 2020, tandis que selon le scénario pessimiste la baisse sera plus importante, soit -12%.

Portuaire

- Algis Latakas, ancien directeur de production de la société « Klaipėda Sea Cargo Company (Klasco) », qui appartient au groupe « Achema », a été retenu pour le poste de Directeur de l'Autorité de port de Klaipėda. A.Latakas travaille dans l'Administration du port depuis près de deux décennies. Il pourra prendre les fonctions après la procédure de vérification prévue par les lois en vigueur.
- La Banque nordique d'investissement (BNI) et l'Autorité de port de Klaipėda ont signé un accord de crédit de 19 ans pour le renouvellement de l'infrastructure portuaire. Le projet prévoit d'élargir les quais et d'approfondir le canal de navigation pour accueillir de plus gros navires dans le port. La mise en œuvre du projet devrait augmenter la capacité de manutention annuelle du port de 19,1 M t, soit +29% de la capacité actuelle. La valeur totale du projet, qui s'achèvera en 2023, est de 136 M€.
- L'autorité de port de Klaipėda transfèrera une contribution de 28 M€ au budget de l'État lituanien correspondant à 70,7% de son bénéfice distribuable pour 2019. Le même montant a été transféré au

budget de l'État l'année dernière. Il s'agit de la plus importante contribution de toutes les entreprises gérées par le ministère des Transports.

- En dépit de la crise sanitaire, en mars, les entreprises d'arrimage du port de Klaipeda ont traité 4,5 M t de fret, en hausse de 6,7% en glissement annuel. Il s'agit du meilleur résultat du mois de mars dans l'histoire de l'Administration du port. Ces résultats ont été obtenus grâce à la combinaison de trois facteurs : (i) augmentation de la manutention des céréales après deux mois défavorables, (ii) hausse de la manutention du pétrole (y compris le transit pétrolier pour la Biélorussie) et (iii) amélioration des performances du terminal de gaz naturel liquéfié (GNL).
- Selon le Vice-Directeur de l'Autorité portuaire, la diversité des cargaisons et le lien avec la Biélorussie expliquent la résilience du port. Il rappelle ainsi que lors de la crise financière de 2009, alors que la contraction du PIB Lituanie a atteint 15%, la manutention du fret dans le port n'a baissé qu'entre 3 et 5%. Au port de Klaipeda, le fret lituanien représente près de 60%, tandis que le fret biélorusse - entre 30 et 35% (principalement des engrais et des produits pétroliers).

Aéroportuaire

- La pandémie a également affecté la performance des aéroports lituaniens. La réduction des vols et les restrictions ultérieures sur les voyages en avion ont provoqué une baisse de 16,4% du nombre de passagers au premier trimestre de cette année. Les trois aéroports lituaniens n'ont accueilli que 1,1 M de passagers au premier trimestre 2020.

Secteur BTP

- La mise en quarantaine a ralenti le secteur de la construction et de la rénovation des bâtiments. Le gouvernement a présenté des mesures pour maintenir l'activité : 134 M€ seront utilisés pour la rénovation de bâtiments résidentiels et le développement des énergies renouvelables.

ESTONIE

Environnement

- Les organisations de développement du comté de Viru-Est rappellent que l'Estonie a déjà atteint les objectifs climatiques fixés pour 2030 et soulignent qu'il est possible de rendre l'industrie des schistes bitumineux plus respectueuse de l'environnement, mais que cela prendra du temps. Des études ont montré que la transition vers la neutralité carbone sous sa forme actuelle aura des impacts socio-économiques extrêmement négatifs sur l'économie estonienne et, afin d'éviter des pertes, les ressources du fonds de transition devraient être utilisées pour contribuer principalement à la durabilité socio-économique de la région, à la diversification de l'environnement économique et à rendre l'utilisation du schiste bitumineux plus respectueuse de l'environnement. Selon les organisations, la fermeture du secteur des schistes bitumineux avant que les secteurs alternatifs ne soient installés affaiblira et endommagera l'économie estonienne, mais surtout la région du comté de Viru-Est. Dans ce contexte, les organisations estiment qu'il serait impossible de diversifier l'industrie des schistes bitumineux et que, qu'une période de cinq ans est insuffisante pour éviter une crise de la main d'œuvre.
- L'entreprise de gestion des déchets Eesti Keskkonnateenused a annoncé qu'elle va construire une usine de traitement des déchets dangereux en Estonie, notamment en réponse au licenciement de 80 employés de Kunda Nordic Tsement. L'investissement s'élève à 15 M EUR. La construction de l'usine devrait s'achever en 2021. D'ici là, les déchets dangereux seront collectés et stockés jusqu'à ce que de nouvelles capacités de traitement soient disponibles.
- Le Centre de services partagés de l'État a ouvert un appel (jusqu'au 17 juin 2020) à propositions de 10 M€ pour des projets visant à rendre les bâtiments des administrations locales plus efficaces sur le plan énergétique.
- Le gouvernement estonien a assuré de son soutien au plan du ministère de l'Environnement visant à fusionner le Conseil de l'environnement et l'Inspection de l'Environnement. La fusion du Conseil de l'environnement, agence chargée des usages qui sont faits de l'environnement, ainsi que de la conservation de la nature et de la sécurité des radiations, et de l'Inspection de l'environnement, qui assure la supervision de l'environnement, fait partie du plan de réforme de l'État approuvé par le gouvernement le 1er août 2019. Cette fusion vise également à faire des économies, grâce à une utilisation plus efficace des véhicules et de l'immobilier. La nouvelle entité créée, qui comptera 512 employés, sera basée à Pärnu et prendra le nom de Conseil environnemental estonien à la date du 1er janvier 2021.
- Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) ont diminué de 38,7 % par rapport à l'année précédente, soit environ 5,4 M t, en 2019 dans les installations estoniennes incluses dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (EU ETS). Les données sont issues des rapports soumis fin mars 2020 par 46 producteurs estoniens d'électricité et d'énergie thermique, d'huile issue des schistes bitumeux, de ciment, de papier et de pâte à papier, de briques, de chaux et de verre. La réduction des émissions de CO₂ a eu lieu massivement dans les centrales électriques. Cela est principalement dû au

prix élevé du marché par unité de quotas d'émission. Alors qu'en 2019, le prix moyen du marché par unité était de 24,7 €/t de dioxyde de carbone, il n'était que de 15,6 € l'année précédente.

- Le ministre estonien de l'Environnement, Rene Kokk, le ministre de la Justice, Raivo Aeg, et le ministre de l'Intérieur, Mart Helme, ont signé une déclaration de collaboration en vue d'une prévention plus efficace des infractions liées à l'environnement. En effet, les trois ministres considèrent que celles-ci sont « cachées » et doivent devenir une priorité de la politique pénale du pays.
- Le Parlement estonien a commencé à étudier un projet de loi initié par le gouvernement visant à modifier la loi sur la protection de l'air, ainsi que la loi sur les droits d'accise sur l'alcool, le tabac, le carburant et l'électricité. Le projet a été adopté en première lecture. Selon le projet de loi, les fournisseurs auraient la possibilité de remplir leur obligation de réduire mensuellement leurs émissions de gaz à effet de serre générées pendant le cycle de vie du carburant sur une base biannuelle en 2020 et annuelle à partir de 2021. Le projet de loi modifie également la définition de fournisseur afin d'imposer une obligation de déclaration aux entreprises qui mettent à disposition de l'électricité, des gaz combustibles et de l'hydrogène utilisés dans les transports. La loi sur les droits d'accise sur l'alcool, le tabac, les carburants et l'électricité sera modifiée pour assurer la clarté juridique dans l'interprétation de la définition de l'huile de schiste. La loi sera également complétée par un nouveau code de nomenclature combinée, qui sera utilisé pour désigner les principaux produits pétroliers de l'industrie pétrolière estonienne.
- Selon une enquête statistique sur l'inventaire forestier du pays, la superficie totale des terres forestières a augmenté en 2019. L'Estonie compterait 2 332 600 ha de terres forestières, ce qui représente 51,4 % de la superficie totale du pays, lacs et rivières compris. Selon les experts de l'Agence environnementale estonienne, le volume de coupe dans les forêts estoniennes l'année dernière était estimé à 11 300 000 m³. Selon l'enquête statistique sur l'inventaire forestier, le volume de coupe s'élevait à 12 741 000 m³ en 2018 et à 12 508 240 m³ en 2017.

Infrastructures

- A l'occasion d'une question au gouvernement, le Premier ministre estonien, Jüri Ratas, a annoncé début février devant le Parlement que le projet Rail Baltica est passé de la phase de planification à la phase de conception dans les trois pays baltes, et que les travaux ont débuté ou bien vont le faire. En Estonie, les contrats pour la préparation de la conception centrale de la ligne ferroviaire et des infrastructures connexes dans les trois sections du corridor principal, ont été conclus. L'Estonie est entrée également dans la phase d'acquisition d'unités cadastrales. Au-delà, le Premier ministre a reconnu que le projet avait pris trois ans de retard par rapport au calendrier initialement prévu, mais que cela était normal. Selon lui, les délais peuvent toujours être tenus. Il a également reconnu que le dispositif de gestion du processus de construction ne fonctionne pas aussi bien qu'il le devrait.
- RB Rail AS a commencé la mise en œuvre d'un logiciel de planification d'ordonnancement et de rapport sur les risques pour assurer une gestion efficace de toutes les activités et ressources du projet. Ce logiciel doit améliorer les pratiques existantes de contrôle du projet, mais doit servir également de mesure pour accélérer sa mise en œuvre. Un système complet de gestion des risques fournira une plate-forme pour définir et contrôler avec précision le calendrier et le budget pendant tout le cycle de vie du projet. En outre, il permettra d'anticiper et de gérer de manière proactive les problèmes, les changements et les risques potentiels liés à la mise en œuvre du projet dans tous les pays.
- Le ministère des Affaires économiques et des communications a mis aux enchères la totalité des actions de l'entreprise publique des routes AS Eesti Teed, pour un prix de départ de 16,9 M€. En effet, en 2012, l'Etat estonien avait acquis la totalité d'AS Eesti Teed pour l'entretien des routes, car la privatisation de ce marché n'avait pas produit l'environnement concurrentiel escompté. AS Eesti Teed a pu ainsi gagner en compétitivité et l'émergence d'un environnement concurrentiel a été possible. C'est pourquoi l'Etat a considéré qu'il n'avait plus besoin de conserver cette propriété : l'entreprise est effectivement viable et rentable.
- Anvar Salomets, responsable technique au sein de Rail Baltic Estonia, a annoncé que toutes les parcelles de terrain nécessaires à la construction de la ligne ferroviaire du projet Rail Baltica en Estonie devraient devenir la propriété de l'Etat d'ici 2022. Ainsi, 110 accords ont été conclus avec des propriétaires fonciers : 73% des parcelles seront achetées au comptant, 16% des parcelles feront simplement l'objet d'un réajustement et 11% des parcelles feront l'objet d'un échange. Pour le moment, les parcelles acquises sont celles où le tracé de la ligne a déjà été déterminé et où la construction de grosses infrastructures telles que des viaducs ou des passages pour la faune doivent être construites. Selon les plans actuels, la voie ferrée concernera 911 unités foncières en Estonie, ou qui appartiennent à des propriétaires privés (651) et aux municipalités (78). Les 182 autres sont des terrains appartenant déjà à l'Etat, dont il faut séparer les terrains nécessaires à la construction du chemin de fer.
- Lors du forum en ligne du 23 avril organisé par Rail Baltica, la partie estonienne a annoncé que cette année, les marchés du projet s'élèveraient à une valeur totale de 30,5 M€. Des marchés seront annoncés pour la construction de 17 viaducs routiers et la conception du terminal de Muuga. Aux deuxième et troisième trimestres, les appels d'offres pour les terminaux de fret seront également annoncés.

- Rail Baltic Estonia a également conclu un contrat de 1,5 M€ pour la conception de l'infrastructure ferroviaire de la région d'Ulemiste, dans la banlieue de Tallinn. Ce projet a été signé entre Reaalprojekt OÜ et All Spark OÜ, et les études environnementales nécessaires seront réalisées par Hendrikson & Ko OÜ. La région d'Ulemiste doit en effet accueillir le terminal ferroviaire du projet Rail Baltica, dont l'infrastructure existante doit être adaptée. Le coût des travaux de conception est évalué à 1 484 810 €, dont 85% sont financés dans le cadre de Connecting Europe Facility.
- La ville de Tallinn a également approuvé la construction d'un tramway reliant le futur terminal d'Ulemiste au terminal A du port, pour un montant compris entre 15 et 20 M€. La passation des marchés préliminaires du projet sera annoncée en mai, la phase de conception devant être réalisée en 2021 et la construction en 2022 et 2023. Selon le calendrier préliminaire des travaux, la construction peut être achevée à la fin de 2023.
- La société portuaire Tallinna Sadam et KMG Inseneriehituse AS ont signé un contrat de 4,2 M€ pour la construction d'un nouveau pont piéton, à bascule, dans le port de Tallinn, afin de relier les terminaux A et D. Ce contrat comprend les travaux de conception et de construction, ainsi que la maintenance pendant la période de garantie. Le chantier doit durer jusqu'en août 2021, soit seize mois.

Energie

- Enefit Green, branche des énergies renouvelables de la compagnie nationale Eesti Energia explore actuellement la possibilité de construire un parc éolien à Paikuse, dans le comté de Tartu, dans le sud-ouest de l'Estonie. L'entreprise a en effet soumis à la municipalité une demande afin d'initier un plan spatial conçu pour mener l'évaluation environnementale stratégique et déterminer si l'aire envisagée est adaptée à la construction d'un tel parc. Les études de faisabilité doivent durer au moins trois ans. Il s'agit de la troisième demande d'Enefit Green (cf. celle à Lääne-Nigula et celle à Saarde). Pour rappel, le groupe Eesti Energia envisage de réduire la part d'énergie produite à partir de la combustion des schistes bitumineux et d'augmenter celle issue de ressources plus propres. Le groupe s'est également donné pour objectif de produire 45% de son électricité à partir des énergies renouvelables.
- De même, la société Metsamaahalduse AS cherche à établir un parc éolien dans la municipalité rurale de Saarde, dans le comté de Parnu. Metsamaahalduse AS a soumis une demande de lancement d'un plan d'aménagement du territoire en février. Le parc éolien s'étendrait sur une superficie d'un peu plus de 120 ha et le plan prévoit l'installation de sept éoliennes sur la propriété. Pour rappel, le projet d'Enefit Green prévoit de s'étendre sur 600 ha. Cette région d'Estonie est par ailleurs l'une des rares zones qui ne dispose pas de restrictions radar pour l'établissement d'un parc éolien. Le projet prévoit également que les éoliennes soient à une distance suffisante des habitations pour éviter les nuisances. En outre, aucune restriction environnementale n'a été soulevée.
- Eesti Energia a annoncé à l'occasion d'une interview d'un membre du conseil d'administration, Raine Pajo, qu'elle n'envisageait pas de licenciements ni de fermeture de site, et ce, malgré la baisse des cours du pétrole et les faibles prix de l'électricité. En effet, l'année 2019 a été particulièrement mauvaise pour la société qui a réduit de deux tiers sa production d'électricité.
- Le premier appel d'offres en Estonie pour la fourniture d'électricité renouvelable s'est tenu au mois de mars, avec l'achat de 5 GWh/an. Le profil de l'appel d'offres était fait de telle sorte qu'il convenait davantage aux exploitants de centrales solaires qu'à ceux de parcs éoliens. Le total des offres a largement dépassé le volume mis aux enchères ce qui témoigne de l'intérêt pour les énergies renouvelables. Le prochain appel d'offre sera lancé au début de l'année 2021.
- L'entreprise Fermi Energia, société qui envisage le développement d'un module SMR en Estonie a prospecté la région de Tostamaa, dans le sud-ouest du pays, comme lieu d'établissement d'une potentielle centrale nucléaire. Avec cette centrale, Fermi Energia entend répondre à un quart de la demande domestique.
- Porto Franco, l'un des grands projets immobiliers en Estonie visant à dynamiser le port de Tallinn, d'un montant de 190 M€, a conclu un accord avec le fournisseur de solutions énergétiques Adven, en vertu duquel l'ensemble du système de refroidissement de Porto Franco sera basé sur les énergies renouvelables. La future solution énergétique pour le système de refroidissement de Porto Franco tournera à l'électricité renouvelable produite par les centrales de cogénération d'Adven Estonia. Alors que la capacité initiale de la centrale de refroidissement sera de 4,8 MW, le système flexible qui sera conçu permettra d'installer jusqu'à 6 MW de capacité de refroidissement lorsque le bâtiment sera agrandi.
- Les sociétés Enefit Kaevandused et Viru Keemia Grupp se sont dites toutes les deux intéressées par l'exploitation minière de réserves de schistes bitumineux dans les comtés d'Ida-Viru et de Lääne-Viru. Ces réserves d'élèvent à 3,4 M t autour des villages d'Alutaguse et Joetaguse, ainsi qu'à 160 M t à Oandu. VKG serait l'entreprise qui demanderait le permis d'exploitation, mais qui partagerait celle-ci avec Enefit Kaevandused selon un accord de coopération.
- Le gouvernement estonien a donné son feu vert au ministère des Finances pour l'augmentation du capital social au sein de l'entreprise publique Eesti Energia, à hauteur de 125 M€, qui permettront la création d'une nouvelle usine de traitement des schistes bitumineux Enefit 280 dans le pays. Il s'agit d'augmenter la production de carburant liquide. Avec la création de cette nouvelle usine, le

gouvernement entend créer des emplois supplémentaires, notamment afin de réduire les risques sociaux découlant de la transformation en cours du secteur de l'énergie, dans le comté d'Ida-Viru. 1000 personnes devraient être impliquées dans la construction de l'usine. Après son lancement, l'usine devrait fournir 500 emplois directs et indirects. L'enjeu est également de développer une utilisation plus efficace et plus propre des schistes bitumineux. La production d'huile de schistes permet en effet de réduire la combustion directe. La future usine aura une capacité de production de 268 000 t de combustibles par an et les travaux devront s'achever d'ici 2024. Le gouvernement envisage également une réduction des émissions de dioxyde de carbone dans la mesure où des unités de production utilisées pour la production d'électricité seront fermées. L'industrie des schistes bitumineux rapporterait chaque 100 M€ aux caisses de l'Etat. Cette décision a été fortement contestée, notamment par les associations environnementales, eu égard notamment au contexte de covid-19.

- Le gouvernement estonien a discuté des prochaines étapes liées à l'utilisation du Fonds de transition juste afin d'assurer un développement durable du comté d'Ida-Viru, dans la démarche d'une réduction progressive de la part de l'industrie des schistes bitumineux. Le ministre de l'Administration publique, Jaak Aab, a déclaré que les mises à jour du plan de développement du comté d'Ida-Viru et les ajouts à la stratégie de développement du comté contribueront à ouvrir la voie à un développement plus respectueux de l'environnement et plus durable de la région. Il a ainsi affirmé que l'industrie serait amenée à diminuer ses activités.
- Le gestionnaire de réseau et de gaz estonien Elering a terminé l'année 2019 avec un bénéfice net de 32,8 M€, pour un chiffre d'affaires de 155,2 M€. Les investissements les plus importants en 2019 ont été liés au gazoduc transfrontalier Balticconnector (129 M€), entre l'Estonie et la Finlande. La priorité de l'opérateur devient désormais la désynchronisation du système russe, et le raccordement au réseau européen, qui doit s'achever en 2025.
- Elering a également versé 9,5 M€ de soutien aux énergies renouvelables et à la cogénération à haut rendement en mars.
- Les compagnies énergétiques estoniennes et finlandaises ont envoyé un appel commun au gouvernement letton et aux opérateurs de systèmes de Finlande et des pays baltes pour reporter d'un an l'arrêt prévu au mois de mai de l'exploitation du gazoduc transnational Balticconnector, en raison des dommages de plusieurs millions d'euros pour les entreprises qui pourraient avoir lieu. En effet, cette suspension de l'activité du gazoduc est due à la reconstruction prévue du pipeline Viiesi-Tallinn par AS Conexus Baltic Grid, qui n'a été annoncée que le 20 mars 2020. Les contrats de vente de gaz étant généralement conclus pour un an, l'annonce intervient tardivement pour être prise en compte, et ce dans un contexte difficile pour les entreprises, les consommateurs et les gouvernements.
- Enefit Green, a annoncé la signature d'un contrat avec la société israélienne Rotem Energy Mineral Partnership (REM), pour débiter les travaux de conception d'une première usine pétrolière basée sur la technologie Enefit hors d'Estonie.
- Enefit Green a également produit 450 GWh d'électricité à partir de ressources renouvelables au cours du premier trimestre 2020, soit un cinquième de plus qu'à la même période l'année dernière. En janvier, la production a atteint un nouveau record mensuel pour Enefit Green, avec 165 GWh. En février, 160 GWh ont été produits et en mars, 125 GWh. La majeure partie de la production d'Enefit Green a été réalisée dans ses parcs éoliens en Estonie et en Lituanie, qui ont produit ensemble près de 400 GWh d'énergie. Le reste de la production provient des parcs solaires de l'entreprise en Estonie et en Pologne, des centrales de cogénération, de la centrale hydroélectrique Keila-Joa et de la solution d'énergie renouvelable Ruhnu.
- Le ministre des Affaires économiques et des infrastructures, Taavi Aas, a déposé un projet d'amendements à la loi sur le marché de l'électricité, afin d'encourager la création de communautés énergétiques.
- Skeleton Technologies, développeur et fabricant estonien de systèmes d'ultracondensateurs, a rejoint l'initiative européenne InComEss, qui vise à développer des matériaux efficaces pour le stockage de l'électricité. La tâche de Skeleton Technologies sera d'évaluer la performance du polymère utilisé dans les ultracapacitateurs pour stocker l'énergie provenant de la pression externe.
- La commission des affaires économiques du Parlement a déposé une proposition de loi visant à accroître la concurrence dans les enchères les plus basses pour la production d'énergie à partir de sources renouvelables et à réduire l'utilisation de combustibles fossiles dans la production d'électricité. Selon la réglementation actuelle, seules les installations de production qui n'ont pas produit d'énergie électrique avant la mise aux enchères peuvent participer aux enchères les plus basses, organisées pour la réalisation de l'objectif national en matière d'énergie renouvelable. Afin d'inciter ces producteurs à utiliser à l'avenir des sources d'énergie renouvelables plutôt que des combustibles fossiles comme intrants dans la production d'électricité, un amendement qui sera introduit avec la proposition de loi permettrait également aux producteurs existants de participer à ces enchères. Dans ce cas, une aide peut être versée au gagnant de l'enchère la plus basse pour chaque enchère pendant une période maximale de trois ans à compter du début de la production d'énergie électrique à partir de la source d'énergie

renouvelable qui a fait l'objet de l'enchère la plus basse. Cette proposition de loi a été faite dans le cadre de la hausse du prix du carbone.

- Une centrale de 10000 panneaux solaires est en cours de construction pour le compte de la société Solar Light OÜ à Jaanikese, dans le sud du pays, à la frontière lettone. Le parc solaire a été conçu par la société Nordic Power Management sur une propriété de 5,72 ha. La capacité totale du parc solaire sera de 1,6 MW. Le projet représente un coût de 1 M€.

Transport

- La plateforme de transport de passagers à la demande Bolt a baissé les prix de sa catégorie de véhicules électriques à Tallinn, afin de les mettre au même niveau que les véhicules classiques. Avec ce changement, Bolt entend soutenir un mode de transport respectueux de l'environnement et le développement du transport électrique à Tallinn. En effet, une enquête menée par la plateforme a montré que les utilisateurs seraient prêts à faire le choix d'une voiture électrique dans le cas où les prix seraient alignés. Une première expérience menée à Tartu avait confirmé la tendance.
- L'Association estonienne de logistique et de transit a déclaré que la société publique d'infrastructure ferroviaire Estonian Railways (AS Eesti Raudtee) devrait également être incluse dans l'autorité commune de transport qui sera créée en Estonie dans le cadre de la réforme de l'État. Dans une lettre adressée au ministre des Affaires économiques et de l'Infrastructure Taavi Aas, le président du conseil d'administration de l'association, Andres Valgerist, a demandé au gouvernement d'approuver la fusion de l'administration maritime, de l'autorité de l'aviation civile et de l'administration des routes en un seul département chargé de façonner et de diriger le domaine des transports et de la mobilité. Il a également demandé d'envisager l'intégration des chemins de fer estoniens dans la nouvelle administration commune. M. Valgerist a aussi appelé au développement de formes de transport fonctionnant ensemble et non comme concurrentes.
- D'après l'office des statistiques estonien, les entreprises nationales du secteur ont transporté 222 M de passagers sur l'ensemble de l'année 2019, soit 6% de plus que l'année précédente. Une augmentation est à noter dans le transport routier, ferroviaire et maritime, mais une baisse dans le transport aérien. En 2019 par rapport à 2018, le nombre de passagers qui ont utilisé le transport routier a augmenté de 7 %. La majorité a été transportée par bus - au total 203,3 M de passagers, qui ont principalement utilisé les transports urbains, y compris les trams et les trolleybus. Par rapport à l'année précédente, le transport urbain de passagers a augmenté de 2 % pour atteindre 167,7 M de passagers, et il y a eu une augmentation de 42 % du nombre de passagers utilisant les lignes départementales ou municipales, qui a atteint 24,7 M de passagers. Le nombre de passagers sur les lignes autoroutières intérieures s'est élevé à 3,9 M et sur les lignes internationales à 1,6 M. Le volume du trafic de passagers du transport routier a atteint plus de 3,2 Md de passagers-kilomètres. Les entreprises estoniennes de transport maritime ont desservi plus de 9,5 M de passagers. Comme les années précédentes, la majorité des passagers ont été transportés dans le cadre du trafic maritime international. Dans le trafic maritime intérieur, le nombre de passagers transportés était de 2,6 M. Le volume du trafic de passagers était de 1,3 Md de passagers-kilomètres, dont 98 % pour le trafic maritime international. Le transport ferroviaire de passagers a également augmenté l'année dernière, atteignant près de 8,4 M de passagers. Le volume du trafic de passagers des entreprises de transport ferroviaire était de 391,7 M de passagers-kilomètres. Comme les entreprises de transport aérien estoniennes ont desservi moins de vols, le nombre de passagers aériens a diminué de 41%. Le nombre de passagers transportés sur les vols réguliers a diminué de 58 %, et sur les vols charters de 12 %. Le volume du trafic de passagers des entreprises de transport aérien est tombé à 1,3 Md de passagers-kilomètres.
- Elmo Rent, une société estonienne spécialisée dans la location de voitures à court terme respectueuse de l'environnement, va investir avec des partenaires 2 M€ dans son service de partage de voitures électriques en 2020. La société estime qu'elle aurait besoin de 150 véhicules pour répondre à la demande des usagers. Au-delà, tout particulier qui n'aurait pas besoin de son véhicule pourrait également le proposer à la location de courte durée.
- Le Centre estonien d'investissement pour l'environnement (KIK) a approuvé 55 demandes d'achat de 232 véhicules électriques neufs pour un montant total de 1,16 M€ dans le cadre de l'accord de soutien à l'achat de véhicules électriques. Parmi les bénéficiaires, on retrouve 40 entreprises (dont Eleport et Telia Eesti) et 15 particuliers.
- La commission des affaires économiques du Parlement estonien a décidé d'envoyer en deuxième lecture un projet de loi visant à assouplir l'obligation d'ajouter un biocomposant à l'essence et au carburant diesel, et à accroître la transparence et l'efficacité des échanges de statistiques sur les biocomposants et les énergies renouvelables. Le président de la commission des affaires économiques, Sven Sester, a déclaré qu'un certain nombre d'amendements avaient été apportés au projet de loi avant la deuxième lecture sur proposition de l'initiateur du projet de loi et des acteurs du marché. On peut notamment noter cette proposition d'amendement de la commission des affaires économiques qui a été approuvée, et qui prévoit l'obligation de respecter l'exigence de 10 % de biocarburants sur une base de six mois qui peut désormais être remplie sur une base annuelle. Le président de la commission estime ainsi que le

consommateur aura la possibilité d'acheter du carburant à un prix plus bas puisque le fournisseur aura plus de liberté pour décider s'il doit remplir ses obligations maintenant ou plus tard, en fonction des niveaux des prix. Certains parlementaires considèrent que cette obligation offre la possibilité d'utiliser davantage le biométhane produit localement.

- Les chiffres du transport ont été publiés par l'office estonien de la statistique. Ainsi, le transport ferroviaire de marchandises a chuté de 51,5 % sur un an pour atteindre environ 1,1 Mt en février. Le chiffre d'affaires du transport ferroviaire de marchandises a diminué de 49,5 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 105,6 Mt/km.
- L'administration estonienne des routes a annoncé des dépenses d'un montant de 190 M€ (dont 10 M issu de l'adoption du budget supplémentaire) pour le développement du réseau routier du pays, auxquels s'ajouteront 25 M€ de fonds externes. En effet, des travaux de construction et de réparation doivent être effectués sur 1921 km de routes nationales et 48 km de nouvelles routes doivent être construites cette année 2020.
- L'opérateur public estonien de fret ferroviaire Operail va introduire un nouveau système de gestion des opérations de fret, que la société espère mettre pleinement en œuvre au cours de l'été 2021. À la suite d'un processus d'achat international, Operail s'est associé à CRX Software, une société française spécialisée dans la conception et le développement de systèmes de gestion des opérations de fret.
- La deuxième série pour effectuer une demande d'aide pour l'achat de véhicules électriques a été reportée à l'automne en raison de la situation d'urgence en vigueur dans le pays. Eu égard au succès de la première série annoncée par le Centre d'investissement environnemental au début de l'année, le ministère de l'Environnement a décidé d'augmenter la somme disponible par rapport au montant initialement prévu.

SUJETS BALTES

- Concernant la déclaration publique, cosignée par les ministres de l'environnement de dix-sept pays de l'UE – pour que l'UE mette en place un plan de relance économique verte après la pandémie de COVID-19 :
 - La Lettonie a co-signé (sans réserve) la déclaration des ministres de l'environnement.
 - La Lituanie déclare soutenir l'objectif consistant à augmenter les engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE de + 50+ 55%, mais, elle souhaite : (i) qu'une analyse d'impact approfondie permette d'évaluer les conséquences économiques de l'augmentation des engagements, (ii) qu'un financement adéquat et un mécanisme de partage des charges soient garantis pour mener une telle politique.

L'Estonie n'a pas réagi à cette déclaration. Le ministre de l'Environnement, Rene Kokk appartenant au parti EKRE, n'a pas pris la parole et, depuis le début de la crise, les ténors du parti, Messieurs Helme père et fils ont multiplié les déclarations peu engageantes concernant la lutte contre le réchauffement climatique : proposition de sortie du cadre ETS, baisse des droits d'accise sur le diesel, injection de capital supplémentaire dans Eesti Energia qui a validé de fait la construction d'une nouvelle usine qui traitera les schistes bitumineux.

- Les régulateurs des trois Etats baltes et de la Pologne ont signé le 19 mars dernier un accord sur le partage des coûts pour la deuxième phase du projet de synchronisation électrique des pays baltes. Les trois pays ont signé le mémorandum concernant le projet de synchronisation et, plus spécifiquement, les principes de gestion des fréquences et la mise en œuvre des travaux avant la synchronisation avec l'Europe. Les opérateurs de transport d'électricité des pays baltes ont convenu que lorsque les pays se connecteraient au réseau d'Europe continentale, ils contrôleraient conjointement la fréquence du système énergétique dans l'unité de contrôle pour les pays baltes. L'accord interétatique envisage également la création d'un marché commun de réserve baltique, qui favorisera la concurrence entre les producteurs. Ce système de réserve d'énergie devant permettre de compenser les éventuelles pénuries d'électricité à court terme dans le système des pays baltes. Le projet comprend un investissement total de 1,22 Md€ (fond européen et part locale combinées), dont 535,8 M€ pour la Pologne, 474 M€ pour la Lituanie, 110,6 M€ pour l'Estonie, et 99,5 M€ pour la Lettonie. Les opérateurs des quatre pays demanderont à la Commission européenne un financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) d'ici au 27 mai. Le taux maximum d'aide européenne allant jusqu'à 75%. Les fonds les plus importants de ce projet seront destinés à « Harmony Link », la connexion maritime polono-lituanienne ainsi qu'aux compensateurs synchrones dans chacun des pays baltes. En Lettonie, la première phase du projet comprend la reconstruction de deux interconnexions lettone-estonienne existantes Valmiera - Tartu et Valmiera - Tsirgulina, pour un coût total estimé à 45 M€ et une construction prévue entre 2020 à 2024. Le coût du compensateur synchrone letton qui sera installé à Broceni est estimé à 25 M€. Les travaux de déblaiement des terrains et l'arrivée des matériels sont signalés. Malgré le fait que les experts considèrent qu'au terme du projet, le prix du transport et de la distribution d'électricité, augmenterait en moyenne de +11% en 2026-2045, par rapport à 2020, les Chefs d'Etats et les Premiers ministres des trois pays baltes ont tenu à indiquer depuis le début de la crise du COVID-19 que ce projet faisait partie des projets prioritaires pour les trois pays.

© 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.