



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Février 2017

POLOGNE.....	1
REPUBLIQUE TCHEQUE	11
HONGRIE.....	16
SLOVAQUIE.....	17
SLOVENIE.....	19
LITUANIE	20
LETTONIE	21
ESTONIE	22

POLOGNE

Pour information : 1 EUR = environ 4,3 PLN

Financements

- Plusieurs projets énergétiques ont été rayés de la liste présentée par la Pologne pour le cofinancement dans le cadre du Fonds Européen pour les Investissements Stratégiques (FEIS), appelé « plan Juncker ». Il s'agit des projets dont la réalisation ne correspond pas au critère d'émission inférieur à 550 kg CO₂/MWh. Pour le groupe Enea il est question du projet de construction d'un bloc à gaz de 300-500 MW intégré avec l'installation de gazéification de charbon (IGCC). Le groupe PGE s'est vu rayer de la liste le projet de mise en place d'installations de désulfuration et de réduction de NOx dans deux centrales en cogénération et le programme d'investissement dans la centrale électrique Pomorzany. Actuellement, la BEI qui finance les projets dans le cadre du plan Juncker, analyse deux autres grands projets énergétiques. Le premier, celui de PGE Energia Odnawialna, porte sur la construction de parcs éoliens off-shore d'une puissance de 1050 MW. Sa valeur estimative s'élève à 13 Md PLN (3 Md EUR). Le second projet, d'une valeur de 2,35 Md PLN (546,5 M EUR), concerne l'extension et la modernisation du réseau de distribution d'électricité détenu par Energa Operator.
- Créé en 2015, le Fonds Polonais de Développement (PFR) provient d'un instrument financier dédié au financement des infrastructures et qui devient une plateforme intégrative d'instruments de soutien au développement de l'économie polonaise. Son président, M. Paweł Borys, estime que sur environ 200 projets prévus dans la « Stratégie pour un Développement Responsable », adoptée récemment par le Conseil des Ministres, environ 40 seront coréalisés par le PFR. En ce qui concerne les projets énergétiques, le PFR estime à 5 Md PLN (1,16 Md EUR) ses capacités de financement. Il n'est pas exclu qu'il s'engage financièrement dans la construction d'un bloc

énergétique à charbon dans la centrale de Jaworzno. Par ailleurs, dans le domaine des infrastructures, le PFR versera 200 M PLN (46,5 M EUR) pour la construction d'un tronçon de 4 km sur l'axe routier « Trasa Łagiewnicka » faisant partie du contournement intérieur de Cracovie. Ce projet, évalué à 1 Md PLN (232,56 M EUR), bénéficiera aussi d'un crédit de la Banque de l'Economie Nationale (BGK SA) à hauteur de 300 M PLN (69,8 M EUR).

Climat/Environnement

- Suite au non-respect par la Pologne des conditions préalables imposées par la Commission Européenne qui auraient dû être remplies pour la fin de l'année 2016, la Commission peut bloquer les fonds européens de l'enveloppe 2014 – 2020 dédiés aux projets dans le secteur de la gestion des déchets et de l'eau. Il s'agit avant tout des fonds provenant du Programme Opérationnel « Infrastructures et Environnement » et de 17 programmes régionaux. En ce qui concerne le secteur de l'eau, la Pologne n'a toujours pas transposé en droit national des dispositions de la Directive Cadre sur la mise en place de la règle de l'utilisateur-payeur et sur la gestion de l'eau par bassins (Mariusz Gajda, sous-secrétaire à l'Environnement chargé de la gestion de l'eau a déclaré le 27 février que le projet final de la nouvelle loi sur l'eau conforme à la directive cadre sur l'eau serait transmis au Centre Gouvernemental de la Législation dans la semaine du 6 mars). Le cofinancement européen pour les investissements dans ce secteur est estimé à 3, 5 Md EUR. En ce qui concerne la gestion des déchets, il manque toujours quelques plans régionaux de la gestion des déchets exigés par la Commission.
- Jaroslaw Kaczyński, président du parti majoritaire Droit et justice (*PiS*), a publiquement critiqué le 28 février courant la nouvelle loi sur la protection de la nature qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier dernier (et a été votée le 16 décembre 2016 lors de la session parlementaire controversée qui avait déclenché l'occupation de la Diète par des députés de l'opposition pendant plusieurs semaines). Il est à rappeler que cette loi a rendu possible l'abattage d'arbres sur les terrains privés sans autorisation préalable des inspecteurs de l'environnement. Depuis son entrée en vigueur on constate une signifiante multiplication des coupes d'arbres et une destruction même des terrains boisés. Ce sont les investisseurs privés qui profitent avant tout de la nouvelle loi afin d'éviter la procédure d'obtention de permis et le paiement des taxes pour la coupe d'arbres : avant l'achat d'un terrain l'investisseur convient avec la personne physique propriétaire du terrain, qu'elle fera couper les arbres ou l'investisseur privé transfère la propriété de son terrain à court terme à une personne physique pour qu'elle réalise l'abattage d'arbres. Jaroslaw Kaczyński se serait inquiété du rythme des coupes et aurait promis lors d'une réunion interne du *PiS* de revoir cette loi inspirée par des « lobbies ». Conformément à l'amendement de la loi proposé il y a quelques jours par les députés du *PiS*, chaque personne physique qui voudrait couper un arbre sera obligée d'en informer l'administration communale (toujours sans obligation d'obtenir une permission et de payer les taxes pour la coupe d'arbres) et de déclarer que l'abattage des arbres n'est pas lié à une activité commerciale. S'il s'avère qu'au cours des cinq années suivant l'abattage d'arbres un terrain sur lequel le propriétaire avait fait couper les arbres a été utilisé pour une activité commerciale, le propriétaire devrait payer pour les arbres coupés. Les experts sont pourtant sceptiques quant à ces propositions.
- La Pologne a décrié le texte du compromis sur la réforme du marché carbone trouvé par les 28 ministres de l'environnement des pays membres le 28 février courant. Jan Szyszko, ministre de l'environnement polonais, s'y est opposé et a agité la menace du veto, arguant du fait que la « décarbonation », notion plus étroite que la « neutralité carbone inscrite dans l'accord de Paris », allait à l'encontre de la souveraineté reconnue par les traités aux États membres dans le choix de leur bouquet énergétique. « Une telle approche détruit la sécurité énergétique polonaise et bloque les ressources d'énergie polonaises telles que le charbon. Cela n'a rien à voir avec l'accord de Paris » - a dit Szyszko. De plus, la Pologne considère que la réforme du marché devrait être adoptée à l'unanimité et non à la majorité qualifiée. Elle envisage de faire appel à la Cour de justice de l'UE. La décision prise au dernier Conseil ENVI est aussi vivement critiquée par le Comité Polonais d'Énergie Électrique associant les entreprises énergétiques polonaises. D'après le Comité, la réforme du marché carbone entraînerait avant tout une augmentation du prix d'énergie pour les ménages, mais aussi pour les consommateurs industriels ce qui réduirait la compétitivité des États membres moins prospères.

Protection de l'air

- Le 17 février les organisations écologistes suivantes : *ClientEarth*, *Miasto Jest Nasze*, *Greenpeace Polska* et *Akcja Demokracja* ont déposé à la Commission Européenne une plainte sur la mauvaise qualité de l'air en Pologne. 24 000 signatures ont été recueillies sur ce document. A la moitié du mois de février, les seize villes polonaises ont déjà dépassé la limite annuelle autorisée des journées de smog. De plus, dans son dernier rapport sur le bilan de la mise en œuvre de la

politique environnementale, parmi les trois principaux défis concernant la mise en œuvre de la politique et de la législation environnementales en Pologne, la Commission Européenne indique la nécessité d'améliorer la mise en œuvre des normes sur la qualité de l'air, en définissant avant tout les normes d'émissions pour les chaudières à charbon utilisées par les ménages polonais. Au début du mois de février le ministère de l'énergie a présenté un projet d'arrêté sur les normes relatif aux combustibles solides. Le document a été vivement critiqué par les écologistes qui estiment que les normes proposées ne contribueront pas à une vraie amélioration de la qualité de l'air. Selon les associations écologistes, le règlement n'élimine que les combustibles les plus nocifs, ce qui constitue un changement marginal. Le nouveau règlement autoriserait l'utilisation de 90% des combustibles toxiques. Le projet est également très critiqué par le ministère de l'environnement qui demande d'interdire l'utilisation par les ménages des combustibles solides tels que le lignite, la tourbe, les boues de charbon et les concentrés de flottation. Selon le ministre de l'énergie la réglementation proposée serait en revanche un bon compromis.

ENR

- En 2016, les quatre plus grands distributeurs d'électricité ont connecté à leurs réseaux des micro-installations d'une puissance globale de 71,2 MW. Les panneaux photovoltaïques dominaient (à presque 99%) les micro-installations connectées aux réseaux. Actuellement, la Pologne compte 17 500 systèmes photovoltaïques d'une puissance totale d'environ 192,8 MW.
- Les autorités polonaises négocient avec la Commission européenne la notification du système de soutien aux ENR basé sur les adjudications. Elles espèrent obtenir l'accord de Bruxelles avant la fin de ce trimestre, bien que certains doutes persistent. Il s'agit notamment du traitement privilégié des centrales à biogaz qui reçoivent les certificats de provenance, appelés « certificats bleus » dont le lot est extrait de l'ensemble des certificats verts destinés à tous les ENR. En 2017, l'obligation d'achat des certificats verts par les distributeurs d'énergie est fixée à 16%, dont 0,6% pour le seul biogaz agricole (certificats bleus). Le biogaz bénéficie aussi de la garantie du prix minimal, le même que le prix de référence (prix maximal) fixé pour les adjudications.
- L'imposition des parcs éoliens on-shore par l'impôt immobilier prête à confusion. Cet impôt local est fixé par les communes qui ont du mal à interpréter les dispositions de la loi sur les investissements dans l'éolien. Le doute porte sur l'assiette imposable. Faut-il prendre en compte la valeur totale d'une turbine éolienne, y compris sa partie technique, ou bien seulement la valeur de sa partie de construction. Afin d'unifier les différentes interprétations à ce sujet, le Ministère de l'énergie a demandé au Ministère du Développement et des Finances de formuler une interprétation générale qui dissiperait les doutes. Selon le Ministère de l'énergie l'augmentation de l'impôt s'il est calculé à partir de la valeur globale d'une turbine pourrait atteindre en moyenne 1,6 Md PLN (372,1 M EUR) sur toute la période de fonctionnement d'un parc éolien estimée à 22 ans.
- Le Ministère de l'énergie a publié le projet d'arrêté sur les prix de référence pour différentes technologies ENR qui feront l'objet d'adjudications en 2017. Ces prix varient entre 325 PLN/MWh (75,58 EUR/MWh) pour la production d'électricité à partir de la biomasse, des bio-liquides, ou du biogaz dont la combustion s'effectue dans les installations dédiées à la co-combustion et 550 PLN/MWh (127,9 EUR/MWh) pour la production d'électricité dans les centrales à biogaz agricole, indépendamment de leur puissance.

Efficacité énergétique

- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a lancé deux nouveaux concours pour le cofinancement dans le cadre du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ». Le premier concours porte sur les projets d'amélioration de l'efficacité dans la distribution de chaleur et de froid afin de réduire les pertes d'énergie dans des réseaux existants. Le second concours s'adresse aux entrepreneurs souhaitant construire ou étendre leurs réseaux de distribution de chaleur ou de froid. Le budget destiné au soutien des projets sélectionnés s'élève à 147 M PLN (34,2 M EUR) pour le premier lot et à 125 M PLN (29,1 M EUR) pour le second.
- La société Engie Services a signé un contrat pour la thermo-modernisation de 23 bâtiments éducatifs (crèches et écoles) dans la ville de Zgierz. Le contrat, d'une valeur de 56,4 M PLN (13,1 M EUR), sera réalisé dans la formule PPP. Le contrat prévoit que la modernisation énergétique de ces bâtiments permettra d'économiser environ 45% de l'énergie qu'ils consomment actuellement.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a finalisé neuf contrats de cofinancement de la thermo-modernisation de 58 bâtiments publics dans plusieurs villes polonaises. Le coût global de la thermo-modernisation s'élève à 103,5 M PLN (24,1 M EUR), tandis que le cofinancement accordé totalisera 76,5 M PLN (17,8 M EUR) en provenance du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ».

Politique énergétique

- La Pologne est classée en 4^{ème} position sur la liste des pays de l'UE les moins dépendants des importations de sources d'énergie. En 2015, la dépendance de l'Union européenne a augmenté par rapport à 1990 et s'est élevée à 54,1 %. La Pologne, dont la dépendance oscille autour de 29,3 % a été devancée par l'Estonie (7,4 %), le Danemark (13,1 %) et la Roumanie (17,1 %).
- L'Agence Internationale de l'Energie (AIE) a présenté son rapport sur le secteur énergétique polonais. Selon l'Agence il est nécessaire que les autorités polonaises présentent encore cette année la stratégie à long terme pour ce secteur et définissent le futur mix énergétique du pays. L'AIE estime que cette stratégie devrait comporter des démarches en vue d'améliorer l'efficacité énergétique, de réduire les émissions de GES, de développer les ENR et de développer le sous-secteur de la chaleur, d'autant plus que le pays possède un des plus grands systèmes européens de production et de distribution de chaleur urbaine. Ce système devrait baser de plus en plus sur la production en cogénération et l'extension de réseaux de distribution dont 35 % exigent une modernisation rapide. L'AIE approuve le lancement par la Pologne du programme d'électromobilité et ses efforts pour la diversification de sources d'approvisionnement en gaz (projet Baltic Pipe et la construction du terminal GNL à Świnoujście), mais s'inquiète du maintien des tarifs régulés pour le gaz. Elle consacre aussi une place importante aux problématiques du secteur charbonnier et opte pour l'élimination de subventions aux mines par les producteurs d'électricité, alors que ce procédé va bon train. L'Agence remarque également que si le développement des technologies de charbon propre (dont CCS) était négligé, le charbon devrait disparaître du secteur de l'énergie afin que la Pologne tienne ses engagements pris lors de la conférence climatique de Paris.
- Le gouvernement polonais a adopté la « Stratégie pour un développement responsable », qui doit piloter la politique économique de la Pologne jusqu'en 2020 et dont l'objectif principal est de porter le PIB par habitant à 75-78 % de la moyenne européenne, contre 69 % aujourd'hui. La stratégie mise sur la ré-industrialisation du pays, y compris grâce aux capitaux étrangers, mais à la condition qu'ils apportent de nouvelles technologies. En revanche, il ne devrait plus y avoir de privatisation. Le document prévoit aussi de favoriser les investissements en dehors des grandes métropoles afin de parvenir à un meilleur équilibre territorial. Maître d'œuvre de cette stratégie, le vice-Premier ministre Mateusz Morawiecki, en charge du Développement et des Finances, a aussi précisé que la question du projet de centrale nucléaire, à l'origine du retard de l'adoption du document en raison de désaccords entre ministères, sera tranchée dans une décision ultérieure sans faire partie de la Stratégie. Le développement des parcs éoliens off-shore a également disparu de la version du document adoptée par le gouvernement. Par contre, un accent particulier est mis sur le projet de développement de l'électromobilité qui, selon M. Morawiecki, peut devenir une force motrice de la ré-industrialisation de l'économie polonaise et un exemple positif de développement d'une industrie du futur.

Nucléaire

- Le vice-ministre de l'énergie, M. Andrzej Piotrowski, en visite aux Etats-Unis, a rencontré les représentants de l'industrie nucléaire américaine pour discuter des possibilités de coopération bilatérale dans ce domaine. Parmi les sujets discutés la question du développement de réacteurs à haute température (HTR) a pris une place importante. Le vice-ministre a rappelé à cette occasion qu'en Pologne un groupe de travail avait été constitué afin de préparer les conditions pour la mise en place de HTR en Pologne, indépendamment de la construction d'une centrale nucléaire. Suite à cette visite le Centre National de la Recherche Nucléaire (NCBJ) et la société américaine X-Energy ont signé un accord de coopération. X-Energy, start-up américain, travaille sur le projet d'un petit réacteur modulaire, refroidi par l'hélium et utilisant le combustible nucléaire sous forme de granulés.
- Dans la version de la « Stratégie pour un Développement Responsable » (appelée Plan Morawiecki), adoptée le 14 février 2017 par le Conseil des Ministres, la question du nucléaire est traitée très modestement. Dans le document il est seulement mentionné que la décision concernant la construction d'une centrale nucléaire devrait être prise au cours des prochains trimestres. Selon certains média, ce point était sujet à litige entre différents ministères et si le Ministre de l'énergie est favorable à la poursuite du programme nucléaire, le Ministre de l'environnement s'y opposerait. Le Vice-Premier Ministre Morawiecki, auteur de la Stratégie, a déclaré quant à lui, que le temps de la décision n'est pas venu. Rappelons, que le Ministre de l'énergie a annoncé très récemment que l'actualisation du programme nucléaire dans sa partie consacrée au financement du projet, serait réalisée avant la fin du premier trimestre 2017 et que, après l'acceptation par le Conseil des Ministres, la nouvelle version du programme verrait le jour à la fin de cette année.

- Le département de l'énergie nucléaire du Ministère de l'énergie a préparé un rapport intitulé « Impact du programme nucléaire sur l'économie polonaise. Avantages pour l'économie nationale ». Il en résulte que le développement de l'industrie nucléaire en Pologne se solderait par une valeur ajoutée importante, une contribution substantielle au PIB et un grand nombre d'emplois exigeant des qualifications professionnelles élevées. Par ailleurs, le nucléaire permettrait une stabilisation des prix de l'électricité et une stimulation des travaux R&D dans plusieurs domaines, dont la chimie, la physique, la protection de l'environnement, l'informatique, la robotique et la médecine.

Charbon

- En octobre 2016, moyennant 2 M EUR la société australienne Prairie Mining a racheté au groupe tchèque NWR la société NWR Karbonia – propriétaire de la concession pour la mine Dębieńsko (Silésie), actuellement non exploitée. Les Australiens prévoient de réactiver cette mine qui possède d'importants gisements de charbon à coke de très bonne qualité, estimés à 301 Mt. Le commencement de l'exploitation de la mine pourrait commencer dans cinq ans. Sa production concurrencera le charbon à coke provenant de la société JSW (Jastrzębska Spółka Węglowa), actuellement le plus grand producteur de ce combustible en Europe. La mise en place du site de production se fera partiellement avec l'utilisation de l'infrastructure existante et coûtera environ 10 M USD. Le projet dispose d'une concession d'exploitation et d'un permis environnemental.
- La même société australienne Prairie Mining envisage de construire dans la région de Lublin une mine de houille « Jan Karski ». Elle a signé un accord sur la coopération stratégique pour la réalisation et le financement de ce projet avec le groupe chinois China Coal. Les deux partenaires envisagent de préparer une étude financière de faisabilité jusqu'à la mi-2017 et de conclure un contrat de construction dans la formule EPC (Engineering, Procurement, Construction). Les gisements de charbon sur le futur site de la mine « Jan Karski » sont estimés à 728 Mt et la production envisagée s'élèverait à 6,3 Mt/an. Le coût du projet avoisine les 632 M USD.
- Le projet de programme gouvernemental pour le secteur minier pour la période 2016-2030 est prêt et fera l'objet de consultations publiques au mois de mars. Le programme pourrait entrer en vigueur au mois de mai. Dans le projet trois scénarios de consommation de charbon ont été pris en compte.
 - le scénario pessimiste prévoit une baisse de consommation de charbon en 2030 de presque un quart par rapport à 2015 : de 71,3 Mt à 56,5 Mt/an avec le maintien de la consommation de charbon à coke (13 Mt/an). Cette baisse serait due au retard dans la construction de nouveaux blocs à charbon dans les centrales de Koźienice, Opole et Jaworzno et au retard dans le programme de modernisation de vieilles chaudières de 200 MW ;
 - le scénario de référence mise sur le maintien du niveau actuel de la demande en charbon, dont 57-58 Mt/an pour le charbon énergétique et 13 Mt/an pour le charbon à coke. Il prévoit aussi la mise en place, d'ici 2020, d'au moins une installation de gazéification de charbon ;
 - dans le scénario optimiste la demande en charbon augmentera de plus de 20%, jusqu'au niveau de 86,1 Mt en 2030. Cette augmentation serait due aux besoins grandissants des électriciens qui mettraient en exploitation de nouveaux blocs, actuellement en construction et prendraient la décision de construire un bloc à charbon de 1000 MW dans la centrale d'Ostrołęka. L'exploitation de charbon à coke restera stable au niveau de 13 Mt/an.

Le projet de stratégie prévoit également une intégration verticale du secteur charbonnier et avec le secteur de l'énergie. Cette intégration serait basée sur trois Divisions du Charbon Énergétique : Division Haute-Silésie (composée de PGG après l'incorporation de KHW et, à terme, de Węgłokoks Kraj), Division Petite-Pologne (composée de la filiale d'exploitation des mines du groupe Tauron et d'une partie de la société JSW) et Division Orientale (mine Bogdanka de la région de Lublin). Une quatrième Division, celle du Charbon et Coke, sera basée sur les mines de JSW fournissant du charbon à coke. Le document gouvernemental ne contient ni de données sur l'emploi, ni de données sur le nombre de mines dans la perspective de 2030. Il mentionne seulement qu'une partie des actifs exploités serait successivement transférée à la Société de Restructuration des Mines.
- L'Agence de Développement de l'Industrie a présenté un rapport sur la situation dans l'industrie charbonnière en 2016. Il en résulte que malgré les effets positifs de la restructuration des mines, les coûts d'exploitation étaient toujours supérieurs aux prix de vente de charbon. La perte des mines sur la vente de chaque tonne de charbon s'est élevée en moyenne à 6,97 PLN (1,62 EUR). Il est toutefois à noter qu'en 2015 cette perte était quatre fois supérieure. La perte nette du secteur charbonnier en 2016 s'est élevée au total à environ 426,9 M PLN (99,3 M EUR) contre 4 541,2 M PLN (1056 M EUR) en 2015. La production de charbon a atteint 70,4 Mt, soit une baisse de 2,5 % par rapport à 2015. Les importations de charbon se sont élevées à 8,3 MT (dont 5,2 Mt en provenance de la Russie) et les exportations – à 8,9 Mt. Les dépenses en investissements ont

totalisé 1546 M PLN (359,53 M EUR). Les effectifs du secteur à la fin du décembre 2016 se sont élevés à 84 645 personnes, soit une baisse de 7438 personnes.

- Le gouvernement a décidé la fusion de la société KHW (Katowicki Holding Węglowy - Holding Charbonnière de Katowice) avec PGG (Groupe Charbonnier Polonais), successeur de la Kompania Węglowa créé le 1^{er} mai 2016. KHW L'aggravation de la situation financière de KHW pourrait mener à un défaut trésorerie pour assurer les rémunérations du mois de mars. L'opération de fusion comprendrait la reprise par PGG de deux mines de KHW, actuellement non rentables, et qui auront besoin d'être renforcées d'un montant supplémentaire de 400 M PLN (93 M EUR), indépendamment de la contribution au capital de KHW de trois nouveaux actionnaires. Węglokoks participera déjà au capital à hauteur de 150 M PLN (34,4 M EUR), l'électricien Enea avec 350 M PLN (80 M EUR) et la Société Financière Silesia qui versera 200 M PLN (46 M EUR). Le Ministère de l'énergie souhaite que les banques créancières convertissent une partie de la dette de KHW en actions de la nouvelle PGG qui sera issue de cette fusion. Il cherche aussi à trouver un quatrième investisseur qui participera au sauvetage du projet. Selon les spéculations des media polonais, il peut s'agir du groupe pétrolier PKN Orlen dont le bénéfice net a battu un record en 2016 avec un montant d'environ 5,7 Md PLN (1,33 Md EUR). Il pourrait lui être demandé d'injecter 400 M PLN (93 M EUR) dans le capital de l'entité fusionnée. La fusion projetée doit faire l'objet d'une nouvelle notification à la Commission européenne, ce qui peut s'avérer difficile, étant donné que, sous pression des syndicats, certaines mines prévues à la fermeture dans la notification précédente (septembre 2016) peuvent poursuivre leur activité. Actuellement, le Ministère de l'énergie négocie avec les syndicats les termes de la fusion qui devrait s'opérer à la fin de ce trimestre. A ce jour, ces négociations n'ont pas abouti à un accord. Les syndicats contestent le projet de système de rémunérations, s'opposent à la réduction de leurs avantages pécuniaires et demandent des garanties d'emploi, de fonctionnement de toutes les mines et d'un niveau promis des investissements dans PGG.

Électricité

- Le groupe Veolia Polska entreprend toute une série de démarches afin de réduire la basse émission dans les villes polonaises. Il s'agit de connecter de nouveaux bâtiments et immeubles aux réseaux de chaleur et de moderniser les réseaux existants. En 2017, les investissements de Veolia avoisineront 16,3 M PLN (3,79 M EUR) contre 10,53 M PLN (2,45 M EUR) en 2016. Dans les années 2005-2015, grâce aux investissements réalisés, le groupe a réduit de 34% ses émissions de CO₂. A Poznań, Veolia, en commun avec Fonderie Volkswagen Poznań, a mis récemment en place le module de récupération de la chaleur provenant des compresseurs qui servira à fournir de la chaleur à une trentaine de bâtiments dans la ville. Le module correspond à une source de production de chaleur d'une puissance d'environ 6 MWt.
- Les filiales de distribution des groupes publics Enea et PGE ont reçu un cofinancement du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement » pour 8 projets qu'elles réaliseront dans la modernisation et l'extension de leurs réseaux de distribution d'électricité. Le montant du cofinancement s'élève à 97,3 M PLN (22,6 M EUR).
- Le Ministère polonais de l'Energie compte sur la signature d'un accord de vente des actifs polonais d'EDF à un consortium d'électriciens publics locaux au deuxième trimestre de cette année. Selon le vice-ministre de l'énergie, M. Grzegorz Tobiszowski, les capacités de production des sources appartenant jusqu'à présent à l'EDF sont indispensables pour couvrir la demande intérieure en chaleur et en énergie électrique et le gouvernement, en opposant son veto à la scission des actifs du groupe français, souhaitait éviter une éventuelle fermeture de ces centrales par un nouvel investisseur privé. Le groupe français a engagé en janvier les négociations avec ce consortium composé d'électriciens PGE, Enea, Energa et PGNiG Termika. La due diligence des sites d'EDF Polska est actuellement en cours. Selon le quotidien économique « Puls Biznesu », en accord avec les membres du consortium polonais et le Ministère de l'énergie, le fonds australien IFM pourrait se joindre au consortium des groupes polonais. Une demande dans ce sens a été envoyée à EDF. Selon le journal, ce changement au sein du consortium, serait possible, étant donné le coût de la reprise des actifs d'EDF Polska qui peut excéder les possibilités financières des électriciens polonais. Le fonds IFM était déjà candidat à la reprise des centrales en cogénération du groupe français et avait l'exclusivité des négociations avant le veto ministériel.
- Selon M. Aleksander Szpor de l'Institut d'Analyses Structurelles, la pauvreté énergétique en Pologne concerne environ 9,6% des ménages, soit plus de quatre millions de personnes. Les plus vulnérables sont les personnes habitant seules les grandes maisons de la campagne, les locataires de vieux immeubles communaux dans les villes, les familles nombreuses à la campagne et dans les petites localités.
- Les blocs énergétiques actuellement en construction totalisent 6100 MW de puissance et leur coût avoisine 29 Md PLN (6,74 Md EUR). Si les délais de leur construction sont tenus, en 2017 le

secteur énergétique s'enrichira de sept nouveaux blocs d'une puissance de 2440 MW. En 2018 ce seraient 975 MW et en 2019 – 1349 MW.

- Le vice-ministre de l'énergie, M. Wojciech Kowalczyk a quitté ses fonctions au Ministère pour prendre le poste de vice-président du groupe PGE SA en charge des investissements. Il n'a pas été remplacé au sein du Ministère. Le groupe Energa aura aussi un nouveau PDG à partir du 1^{er} mars 2017. M. Daniel Obajtek, jusqu'à présent le président de l'Agence de Restructuration et de Modernisation de l'Agriculture, remplacera à ce poste M. Jacek Kościelniak.

Électromobilité

- Les quatre plus grands groupes énergétiques polonais, PGE, Energa, Enea et Tauron, ont constitué en octobre dernier la société ElectroMobility Poland dont le capital social s'élève à 10 M PLN (2,3 M EUR). Chaque groupe détient 25 % des actions de cette société qui va promouvoir le développement de l'électromobilité, s'engager dans la production d'une voiture électrique et notamment dans le développement de l'infrastructure de bornes de recharge, en premier lieu dans les grandes villes. La société, dirigée par son président, M. Maciej Kość et son directeur général, M. Krzysztof Kowalczyk, lancerait bientôt un concours de carrossage pour une petite voiture électrique urbaine.
- Le Fonds Polonais de Développement (PFR), le Ministère du développement, le Ministère de l'énergie, le Centre National de la recherche et du Développement, le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau et les représentants de 41 villes et communes polonaises sous les auspices de l'Union des Villes Polonaises ont signé un accord sur le développement de l'électromobilité en Pologne. L'accord porte notamment sur l'augmentation du nombre d'autobus électriques dans le transport en commun, la planification et la construction de bornes de recharge pour les autobus et les voitures électriques, et la coordination des travaux R&D dans ce domaine. Le PFR estime pouvoir cofinancer les travaux R&D relatifs à l'électromobilité à hauteur d'environ 300 M PLN (69,77 M EUR).
- La ville de Lublin sera une des dix villes polonaises où sera mis en place un programme-pilote de développement de l'électromobilité. Le programme-pilote sert à préparer les conditions pour la mise en place de l'infrastructure de bornes de recharge pour les véhicules électriques, tant publics que privés. Il s'agit d'élaborer les standards homogènes pour les bornes de recharge, de trouver une formule de coopération avec les fournisseurs d'électricité et de préparer des régulations portant sur la mise en place des sites de stockage d'énergie.

Gaz et pétrole

- Afin d'augmenter sa participation dans PKN Orlen (premier raffineur pétrolier et distributeur de carburants en Pologne), l'Etat polonais examine la possibilité de fusionner cette société avec le groupe Lotos, numéro 2 du secteur. Suite à cette annonce faite par M. Henryk Kowalczyk, chef du Comité permanent du Conseil des ministres, les actions de ces deux groupes pétroliers ont enregistré une forte hausse (7 % pour PKN Orlen, 5 % pour Lotos). Toutefois, le Ministère de l'énergie, qui exerce la tutelle sur PKN Orlen et Lotos, a déclaré ne mener aucune analyse portant sur une éventuelle consolidation du secteur pétrolier.
- Le PDG de Gazprom, le plus grand fournisseur de gaz pour les pays européens, prévient ses partenaires occidentaux du futur risque de diminution ou d'arrêt des livraisons de gaz transitant par la Pologne sous prétexte que ce pays n'a pas l'intention d'accepter de nouvelles conditions de transit de gaz par le gazoduc Yamal. Ces propos ont été démentis par le Ministre polonais de l'énergie. Il a expliqué que le contrat Yamal avait été signé pour le transport de gaz jusqu'à la fin de 2022 et que ses dispositions prévoyaient la prolongation du transit de gaz à moins qu'une des deux parties du contrat ne demande pas sa renégociation au plus tard en 2019. Le gazoduc Yamal, long de 683 km sur le territoire polonais, fournit du gaz russe à la Pologne et à l'Allemagne. Sa capacité s'élève à 33 Md m³/an. Bien que la Pologne fasse des efforts pour diversifier ses sources d'approvisionnement en gaz et que M. Naimski, plénipotentiaire du gouvernement pour l'infrastructure énergétique, ait exprimé ses doutes quant à la prolongation du contrat d'achat de gaz russe au-delà de 2022, il n'y était pas question de renoncer au transit de gaz par le gazoduc Yamal.
- Le groupe gazier PGNiG a obtenu une concession d'exploitation pour le gisement Rehman au Pakistan. La concession a été délivrée pour 25 ans avec une possibilité de prolongation. Elle comprend une partie du site Kirthar où se trouvent les gisements Rehman et Rizq. Sur le reste du site Kirthar PGNiG poursuit les travaux de recherche. Actuellement la production de gaz sur les gisements Rehman et Rizq s'élève à 0,5 M m³/jour, mais à terme elle augmentera à 2,5 M m³/jour. Par ailleurs, PGNiG entend procéder à des investissements importants dans la recherche et l'exploitation des gisements norvégiens (Plateau continental et Mer du Nord). Si actuellement la production de PGNiG en Norvège oscille autour de 0,5-0,7 Md m³/an, à partir de 2023 elle devrait pouvoir atteindre 2,5 Md m³/an.

- La construction de Baltic Pipe (gazoduc devant connecter la Pologne au Danemark et ensuite aux gisements norvégiens) constitue l'une des priorités des autorités polonaises, soucieuses de diversifier les sources d'approvisionnement en gaz. M. Piotr Naimski, plénipotentiaire du gouvernement pour l'infrastructure énergétique, a annoncé que l'étude de faisabilité pour cet interconnecteur était déjà achevée et que le projet serait rentable avec la capacité au niveau de 10 Md m³/an. Le projet comprend cinq éléments : un gazoduc reliant les gisements norvégiens en Mer du Nord au point de réception dans le réseau danois, l'extension des capacités du réseau de transport danois, la construction d'une station de pompage de gaz à Zealand au Danemark, la construction de l'interconnecteur sous-marin reliant le réseau danois et polonais (Baltic Pipe proprement dit) avec un terminal de réception et enfin l'extension du réseau de transport de gaz en Pologne.
- Les gestionnaires polonais et ukrainien des réseaux de transport de gaz, sociétés Gaz-System et Ukrtransgaz, ont préparé une étude de faisabilité pour la construction de l'interconnecteur gazier entre les deux pays. Les travaux de construction de cet interconnecteur, long de 99,3 km, devraient commencer en 2017 et permettre, à partir de 2020, le transport de 5 Md m³ de gaz/an. Actuellement sont en cours les préparatifs au lancement de la procédure Open Season pour ce projet.
- Les gestionnaires polonais et slovaque des réseaux de transport de gaz, sociétés Gaz-System et Eustream, ont reçu le cofinancement à hauteur de 107,7 M EUR pour la construction de l'interconnecteur gazier entre les deux pays. Les fonds proviennent du programme européen « Connecting Europe Facility ». L'interconnecteur polono-slovaque reliera la station de pompage Velke Kapusany en Slovaquie au site gazier à Strachocina en Pologne. Il aura la longueur de 164 km, dont 58 km en Pologne et fera partie du corridor gazier Nord-Sud ouvrant le marché slovaque aux importations de gaz en provenance du terminal GNL de Świnoujście et, plus tard, en provenance des gisements norvégiens via Baltic Pipe.
- La recherche de gaz de schiste en Pologne est très ralentie. A la fin de 2016 il n'existait plus que 27 concessions pour la recherche d'hydrocarbures non conventionnels contre plus d'une centaine en 2012-2013. Seuls 72 forages sur les gisements potentiellement riches en gaz de schiste ont été réalisés en Pologne.

Infrastructures de transport

- Le Ministère des Infrastructures et de la Construction évalue à environ 23 Md PLN (5,35 Md EUR) les dépenses en construction de routes nationales en 2017. Ces dépenses se sont élevées à 15,7 Md PLN (3,65 Md EUR) en 2016 et à 11,5 Md PLN (2,67 Md EUR) en 2015. Le Ministère a aussi informé qu'en 2016 le réseau national s'était enrichi de 125 km de voies expressives et d'autoroutes. Les contrats de construction ont été signés pour 265,9 km et les appels d'offres lancés portent sur 60 tronçons d'une longueur totale de 721,6 km (dont 14,8 km d'autoroutes). La Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes (GDDKiA), principal maître d'ouvrage pour la construction du réseau routier, est le plus grand bénéficiaire des fonds européens dans le cadre du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ». Dans la perspective financière actuelle elle s'est vu allouer presque 10 Md EUR.
- Les ministres polonais, tchèque et slovaque en charge de la navigation fluviale, ont signé à Varsovie un accord de coopération portant sur la reconstitution de la navigabilité sur leurs tronçons de l'Oder, du Danube et de l'Elbe de manière à les connecter entre eux et en faire une voie navigable unie. Un groupe de travail tripartite sera constitué à cet effet, puis transformé en commission commune qui sera chargée de trouver un financement pour ce projet, y compris le cofinancement par les fonds européens. Selon le Ministre polonais de l'économie maritime et de la navigation fluviale, l'investissement clé pour la Pologne et la Rép. Tchèque serait la construction du canal Koźle-Ostrawa dont le coût est estimé à 1,6 Md PLN (372,1 M EUR). Sa construction est prévue pour les années 2021-2030.
- La Municipalité de Szczecin s'engage dans le projet de modernisation et d'extension du réseau de tramway dans cette ville. Au cours des prochaines années, les dépenses à ce titre totaliseront environ 234 M PLN (54,42 M EUR).
- L'inauguration du Secrétariat des Affaires Maritimes 16+1 a eu lieu au Ministère de l'économie maritime et de la navigation fluviale. Le Secrétariat réunit les pays de l'Europe Centrale et Orientale (Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Rép. Tchèque, Slovaquie, Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Slovénie, Croatie, Serbie, Bosnie i Herzégovine, Monténégro, Albanie et Macédoine) et la Chine. Son objectif est de renforcer la coopération entre les ports maritimes chinois et les PECO, promouvoir les régions côtières comme centres de développement et d'innovation, créer des clusters industriels, parcs technologiques et zones économiques spéciales. Le Secrétariat servira aussi à renforcer le potentiel économique de ses participants, notamment par le soutien aux investissements infrastructurels et logistiques dans le cadre de la « Route de la Soie ».

- Le gestionnaire du réseau ferroviaire – société PKP-PLK SA – a déposé une demande de cofinancement de 5 projets dans le cadre du troisième concours lancé par le fonds CEF (Connecting Europe Facility) :
 - modernisation et extension de la ligne ferroviaire E75 (Rail Baltica) entre Białystok et Elk. Valeur du projet 398 M EUR. Demande de cofinancement 338,3 M EUR ;
 - modernisation de la ligne ferroviaire E30 entre Kędzierzyn-Koźle et Opole Ouest. Valeur du projet 142,4 M EUR. Demande de cofinancement 90 M EUR ;
 - modernisation des tronçons des lignes E30 et E65 pour le trafic de passagers dans la région de Haute-Silésie. Valeur du projet 936,9 M EUR. Demande de cofinancement 796,4 M EUR ;
 - mise en place d'un système ERTMS/ETCS sur les lignes du réseau de base TEN-T. Valeur du projet 344,7 M EUR. Demande de cofinancement 293 M EUR ;
 - travaux sur la ligne ferroviaire C-E20 entre Skierniewice-Pilawa et Łuków. Valeur du projet 227,4 M EUR. Demande de cofinancement 193,3 M EUR.

La demande de cofinancement s'élève au total à 1711 M EUR. Rappelons qu'au cours du 1^{er} et du 2^{ème} concours lancé dans le cadre du programme CEF, les experts de la Commission ont approuvé 17 demandes déposées par PKP-PLK SA pour un montant global de plus de 3 Md EUR.
- Dans le programme opérationnel « Pologne Orientale », destiné aux 5 voïvodies les plus pauvres de la Pologne, les investissements dans le réseau routiers peuvent bénéficier d'un cofinancement à hauteur de 2 Md PLN (465,1 M EUR). Le Ministère du Développement a informé que six investissements routiers sélectionnés début février et qui seraient réalisés dans les voïvodies des Basses Carpates et de la Sainte-Croix bénéficieraient de 424 M PLN (98,6 M EUR) de cofinancement dans le cadre de ce programme.
- La Commission européenne a donné son accord pour le cofinancement par le Fonds de Cohésion de trois projets routiers en Pologne. 315 M EUR aideront à construire le tronçon de l'autoroute A1 entre Częstochowa et Pyrzowice (Haute Silésie). Cette autoroute fait partie du corridor transeuropéen Baltique-Adriatique. Le deuxième projet porte sur la construction de la voie express S7 entre Gdańsk et Elbląg et bénéficiera d'un cofinancement à hauteur de 462 M EUR. Enfin, la construction du tronçon de la voie express S8 entre Wyszaków et Białystok sera soutenue d'un montant de 68 M EUR.
- Selon les informations communiquées par le président de la société PKP-PLK SA, gestionnaire du réseau ferré national, les contrats de modernisation de voies ferrées signés en 2016 et qui sont en cours de réalisation totalisent 7 Md PLN (1,63 Md EUR). En 2017 la société prévoit de signer les contrats pour environ 20 Md PLN (4,65 Md EUR) et de lancer des appels d'offres pour des projets estimés à 9-10 Md PLN (2,1 - 2,3 Md EUR). Toutefois, l'intensification des travaux sur le réseau ferré ne sera vraiment visible qu'en 2018, parce que la plupart des contrats sont signés dans la formule « design & build », ce qui implique 12 mois en moyenne de travaux de conception avant que les chantiers démarrent.

Transport

Urbain

- La régie de transports de Varsovie vient de lancer un appel d'offres pour la livraison de 213 nouveaux tramways. La valeur de la commande est estimée à plus de 2,3 Md PLN (500 M EUR). La date butoir de remise des offres expire le 27 mars. Depuis l'année 2007 la ville de Varsovie a acheté 311 nouveaux tramways, dont 281 à plancher surbaissé. Le dernier si grand contrat pour la fourniture de 186 tramways d'un montant de 350 M EUR a été signé en 2009. De plus, MZA, régie de transports de Varsovie a aussi lancé un appel d'offres pour l'achat de 80 autobus avec moteur à combustion et dix autobus électriques.
- La régie de Varsovie négocie la mise en place du système de car-sharing avec onze entreprises suivantes :
 - Express,
 - CityShar
 - PANEK,
 - Arriva Polska,
 - 4Mobility,
 - Enigma System Ochrony Informacji,
 - Zipcar International Holdings Limited,
 - Car2go Europe GmbH,
 - Labville Investments,
 - Eurorent,
 - EGIS Road Operation Polska.

Le système prévoit entre 300 et 500 véhicules (les voitures électriques ne sont pas exigées) et devrait être opérationnel au deuxième semestre 2017. Il est à signaler que c'est Wrocław qui sera la première ville en Pologne à avoir le système de car-sharing. La mairie vient de signer un contrat PPP avec l'entreprise Enigma pour la mise en place du système avec au moins 190 voitures électriques Nissan Leaf et 10 camionnettes Nissan VAN. L'opérateur va également assurer 60 bornes de rechargement. Le système devrait être mis en service au début de l'année 2018. Les villes de Gdańsk et de Cracovie réfléchissent aussi sur la mise en place du car-sharing municipal. De plus, en mars 2017 un opérateur privé envisage de mettre à la disposition des habitants de Varsovie un système de scooters électriques partagés. Ce système appelé 'Blinkee' comprendra initialement 20 véhicules ; d'ici la fin de l'année 2017 le système offrira environ 250 scooters.

Ferroviaire

- L'année dernière les régions et les sociétés publiques du transport de passagers ont commandé 80 nouvelles rames. Les voïvodies et les opérateurs du transport de passagers envisagent de commander encore presque 180 rames. La valeur totale de ces achats est estimée à plus de 5 Md PLN (1,2 Md EUR) avec le cofinancement européen dans le cadre de l'enveloppe 2014-2020 à hauteur de 85%. *Koleje Mazowieckie*, opérateur ferroviaire appartenant à la voïvodie de Mazovie lancera d'ici la fin du mois de mars un appel d'offres pour la fourniture de 71 nouvelles rames pour un montant de 2, 2 Md PLN (500 M EUR). La valeur du contrat pourrait dépasser la valeur du contrat pour la livraison de 20 rames type Pendolino pour *PKP-Intercity* réalisé par *Alstom*. Un autre grand appel d'offres est envisagé par la voïvodie de Pomeranie qui veut commander 34 nouveaux trains pour un montant de 850 M PLN (198 M EUR).

Achats du matériel roulant prévus par les régions polonaises dans le cadre de l'enveloppe européenne 2014-2020

donneur d'ordre	nombre de trains	valeur (en millions de zlotys)
Koleje Mazowieckie	71	2 200
Voïvodie de Poméranie	34	850
Koleje Małopolskie	13	300
Voïvodie de Poméranie occidentale	17	250
Koleje Dolnośląskie	11	267
Łódzka Kolej Aglomeracyjna	14	263
Koleje Śląskie	17	201
Voïvodie de Grande-Pologne	10	199
Voïvodie des Basses-Carpates	9	157
Voïvodie de Lublin	11	153
Koleje Mazowieckie	39	128
Voïvodie de Sainte-Croix	4	80
Voïvodie d'Opole	6	70
Voïvodie de Lubusz	n.d.	36
Voïvodie de Varmie-Mazurie	1	1
AU TOTAL	257	5 155

source: Dziennik Gazeta Prawna du 22/02/2017

Routier

- Le 8 février courant le ministère des infrastructures et de la construction a organisé une conférence de presse pendant laquelle le vice-ministre Jerzy Szmit, chargé du transport routier et la vice-ministre Iwona Skrzydło, chargée de la coopération internationale ont présenté les positions polonaises très critiques sur le lancement de l'« Alliance routier » par les ministres des transports de neuf pays européens. Selon Szmit « l'Alliance de Paris détruit l'équilibre sur le marché du transport et est en contradiction avec les principes fondamentaux du fonctionnement de l'Union Européen ». D'après le ministère des infrastructures et de la construction l'alliance augmenterait les disparités sur le marché du transport routier des marchandises et à légitimer les pratiques protectionnistes mises en place par certains états membres au niveau de la loi européenne. Pendant la conférence la vice-ministre Justyna Skrzydło a souligné que la thématique liée à la réglementation portant sur le secteur du transport routier des marchandises constitue un point permanent aux discussions du ministre Andrzej Adamczyk avec ses homologues d'autres états membres et avec la commissaire Violeta Bulc. La conférence a également été une opportunité pour présenter le rapport concernant l'impact de la réglementation du secteur du transport routier sur l'esprit d'entreprise et sur le développement économique de l'Union Européenne, commandé par le ministère polonais. Le ministère des infrastructures et de la construction a organisé le 1^{er} mars à Bruxelles une conférence intitulée « La libéralisation ou le protectionnisme – les opportunités et les menaces pour le transport international routier » avec la participation des experts. Il est aussi à signaler qu'en réponse à l'« alliance du routier », la Pologne veut créer une contre-alliance qui pourrait, selon le secrétaire d'État aux affaires européennes Konrad Szymański, réunir dix autres États (Bulgarie, Croatie, Estonie, Grèce, Hongrie, Lituanie, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie). Lors de la visite à Strasbourg les 14 et 15 février, le ministre Adamczyk et la vice-ministre Skrzydło ont discuté avec les eurodéputés sur les règles applicables aux transports internationaux de marchandises par route sur le détachement des salariés.

- Les neuf entreprises suivantes ont soumissionné à l'appel d'offres pour la mise en place d'un nouveau système de péage électronique lancé dernièrement par la *GDDKiA* (la Direction Générale des Routes Nationales et des Autoroutes) :
 - Kapsch (opérateur du système actuel du péage électronique en Pologne ; son contrat expirera en novembre 2018),
 - Catterick Investments,
 - consortium Leadville Investments et Strabag,
 - SkyToll,
 - consortium FBSerwis/Cintra/Vialivre,
 - consortium TK-Telekom et EGIS,
 - consortium Comarch Polska/Integrated Solutions/Orange Polska/BT Signaal,
 - consortium S&T Services Polska/VITRONIC Dr.-Ing. Stein Bildverarbeitungssysteme/Xerox State & Local Solutions,
 - National Toll Payment Services et i-Cell Mobilsoft.
- Le Ministère du Développement, le Ministère de l'Énergie, le Fonds Polonais pour le Développement, Le Centre National de la Recherche (le *NCBR*) et le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau ont signé le 20 février avec 41 villes et communes polonaises les lettres d'intention sur la coopération dans le cadre du programme « Les transports publics à zéro émission » visant à créer un autobus électrique zéro émission. Actuellement, dans les villes polonaises roulent seulement 31 autobus électriques (dont 20 à Varsovie). Le gouvernement veut que dans 5 ans les communes disposent de 1000 bus électriques. Les signataires des lettres d'intention déclarent l'achat de 780 véhicules de ce type. Selon les estimations gouvernementales, le développement du marché polonais des bus électriques contribuera à la création de 5 000 emplois et sa valeur atteindra environ 2, 5 Md PLN (600 M EUR).
- En 2017, Solaris, principal producteur polonais des bus, des trains et des tramways, envisage de poursuivre ses investissements dans les véhicules électriques. L'entreprise veut investir environ 14 M PLN (3, 3 M EUR) dans la recherche et le développement dans le domaine de l'électromobilité. D'ici la fin de l'année 2017 Solaris doit présenter une conception du transport électrique pour Oslo. Rappelons que Solaris, dont le bus électrique Solaris Urbino 12 a reçu le prix Bus of the Year 2017, a été en novembre 2016 le co-fondateur du cluster « le Bus Électrique Polonais ». Il est aussi à signaler que Solaris vient de signer avec la *Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT)* un contrat pour la livraison de 208 autobus type Urbino-12 Hybrid. La valeur de la commande s'élève à 405 M EUR.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Pour information : 1 EUR = environ 27,1 CZK

Visite officielle de la Ministre du Travail (21/02/2017)

- Suite à l'entretien entre la Ministre du Travail et des Affaires Sociales, Mme Marksova, avec son homologue à Paris en décembre dernier, dans le cadre de la révision de la directive « Travailleurs détachés » à laquelle les pays du groupe de Visegrad ont manifesté leur hostilité, particulièrement sur le statut des transporteurs routiers, la Ministre El Khomri s'est rendue à Prague les 20-21 février, afin de poursuivre les négociations dans l'optique du Conseil « Emploi, Politique sociale, Santé et Consommateurs » du 3 mars. Elle y a rencontré son homologue, Mme Marksova, et le Secrétaire d'Etat aux affaires européennes, M. Prouza. Ces rencontres traduisent le souhait, exprimé par les deux Chefs d'Etat lors de la visite du Président Hollande à Prague, en novembre dernier, d'aplanir les différences d'approche sur ce sujet dans un contexte bilatéral porteur. Il en ressort que la France est prête à discuter de l'amélioration des conditions de travail des routiers détachés, position de compromis saluée par le Secrétaire d'Etat aux Affaires Européennes, Tomas Prouza. Prague et Paris s'accordent sur la nécessité de combattre les sociétés « boîte aux lettres » mais la Ministre Marksova a souligné l'importance de considérer cette thématique aussi du point de vue des nouveaux Etats Membres.

Démission du Ministre de l'Industrie et du Commerce, Jan Mladek (20/02/2017)

- Le Premier Ministre Sobotka a recommandé au Président Zeman la révocation du Ministre de l'Industrie et du Commerce, Jan Mladek (CSSD, parti social-démocrate), d'ici la fin du mois de mars ; après avoir envisagé Tomas Prouza, l'actuel Secrétaire d'Etat aux Affaires Européennes, pour le remplacer, ce sera finalement le Premier Ministre lui-même qui assurera cette fonction

jusqu'au prochain congrès du parti social-démocrate en mars. Cette décision est motivée par les récentes déclarations du Ministre de l'Industrie, qui allaient à l'encontre de la position du Gouvernement, vis-à-vis des prix pratiqués par les opérateurs de réseau mobile, dont la cherté serait dépourvue de justification selon M. Mladek.

Énergie

- Le Ministre de l'Industrie et du Commerce a exprimé des désaccords vis-à-vis du Paquet « une énergie propre pour tous les Européens », et s'oppose notamment à la mise en place des mécanismes de capacité dans la gouvernance du marché de l'électricité, ces derniers devant, selon lui, être considérés comme une mesure de dernier recours. Le Ministre a également insisté sur la souveraineté des Etats Membres quant au choix de leur bouquet énergétique.
- La Banque Européenne d'Investissement a octroyé un prêt de 3 Md CZK au gestionnaire du réseau électrique tchèque, CEPS, afin de financer 25 projets de modernisation et de développement du système de transport de l'énergie.

ČEZ

- Le Directeur Général de CEZ, Daniel Benes, envisage une scission du groupe énergétique CEZ en deux entités, qui serait effective au 1^{er} mars : la première, dédiée aux énergies conventionnelles, serait propriété de l'Etat tchèque à 100%, tandis que pour la deuxième, consacrée aux énergies nouvelles, l'Etat serait actionnaire minoritaire (pour rappel, l'Etat tchèque, via le Ministère des Finances, est actuellement actionnaire de CEZ à hauteur de 70%). Afin de résoudre les conflits entre actionnaires, Benes cherche donc à s'inspirer du modèle allemand (E.On et RWE sont organisées de la sorte), ce qui lui permettrait, ce faisant, de faciliter la construction de nouveaux blocs nucléaires (en évitant de devoir prendre en compte les actionnaires minoritaires). Si le Ministre de l'Industrie et du Commerce, qui souligne les difficultés de la démarche, s'exprime favorablement en faveur de cette division, le Ministre des Finances, Andrej Babis, encourage une division selon d'autres critères (une entité qui gèrerait la production et vente d'électricité en République tchèque et une autre pour les ENR et les acquisitions à l'étranger). Selon un analyste de J&T, le schéma de restructuration le plus efficace comprendrait trois unités, avec une troisième unité spécifiquement dédiée au projet nucléaire tchèque. À noter que Ivo Hlavac, membre du directoire de CEZ et ancien Vice-Ministre (Ministères du développement régional, de l'agriculture et de l'environnement), a été révoqué de son poste sur proposition de la direction.
- Dans un entretien au quotidien Lidové Noviny, Daniel Benes s'exprime en faveur d'une révision accélérée de la stratégie énergétique tchèque. Ce document-cadre, adopté par le Gouvernement en mai 2015 et devant être actualisé tous les cinq ans, devrait être amendé afin d'intégrer les bouleversements du marché de l'énergie (développement des énergies décentralisées, du stockage) et les annonces du paquet d'hiver de la Commission.
- Dans la lignée de l'accord conclu en 2013 entre CEZ et le groupe charbonnier Czech Coal (mettant fin à un conflit de plusieurs années sur le prix du charbon de la mine de Vrsany livré à l'énergéticien tchèque), des négociations sont actuellement en cours entre les deux entités au sujet de la vente de la centrale thermique de Pocerady. Skoda Praha, filiale d'ingénierie du groupe CEZ, a signé un accord de coopération avec le groupe General Electric pour la construction d'une centrale thermique au Montenegro (projet estimé à 9,5 Md CZK).

Pétrole

- Les prix à la pompe ont légèrement progressé au mois de février, le rythme de la croissance des prix étant un peu plus faible depuis janvier. Au 23 février, le prix moyen du Naturel 95 s'établissait à 31,28 CZK le litre (1,15 EUR) et celui du diesel à 30,5 CZK le litre (1,13 EUR). Par ailleurs, en 2016, le taux d'essence de mauvaise qualité n'atteint qu'1,1 % des combustibles utilisés pour le secteur automobile tchèque (contre 1,2 % en 2015).

Nucléaire

- Le Ministre de l'Industrie et du Commerce soutient l'énergéticien CEZ dans sa demande d'exemption sectorielle auprès de la Commission Européenne concernant l'extension de la centrale de Dukovany (contrat estimé à 120 Md CZK) au motif qu'un AO conventionnel ne permettrait pas d'assurer une part importante de la sous-traitance à des fournisseurs tchèques. Selon le Directeur Général de CEZ, le processus de sélection du fournisseur devrait débuter au premier trimestre 2018, en accord avec les recommandations du plan d'action national pour l'énergie nucléaire. Cependant, le gouvernement n'a pas encore statué sur le modèle de financement et Andrej Babis avait déclaré qu'aucune garantie de l'Etat ne serait donnée tant qu'il serait Ministre des Finances. A l'inverse, selon Daniel Benes, si ce projet veut voir le jour, il doit être reconnu par l'Etat comme

étant un projet d'intérêt national. Enfin, selon certains énergéticiens locaux, le remplacement du Ministre de l'Industrie, également président du Comité nucléaire permanent, pourrait affecter le bon déroulement du calendrier en reportant sa prochaine session de mars à juin.

- Dans le cadre des consultations organisées début février par le plénipotentiaire nucléaire Jan Stuller, en collaboration avec les Ministères de l'Industrie et du Commerce, des Finances et CEZ, avec les entreprises ayant manifesté leur intérêt pour le projet nucléaire tchèque, le Directeur adjoint de Rosatom a accordé plusieurs interviews à la presse tchèque. Rosatom proposerait un réacteur VVER 1200 de nouvelle génération, déjà installé sur la centrale de Novovoronej, et conforme aux normes de sûreté post-Fukushima. L'entreprise a également annoncé qu'elle pourrait assurer la construction et le financement des nouveaux réacteurs tchèques sans appel d'offres, soit en se basant sur le modèle de Paks en Hongrie, soit selon un schéma « Build-Own-Operate » avec un prix garanti de l'électricité, soit enfin grâce à un financement combiné. En outre, plusieurs articles se font écho des difficultés de l'offre Toshiba-Westinghouse, imputable aux problèmes financiers dans la branche new build du groupe.
- Le Conseil régional de Vysocina soutient la construction de nouveaux blocs nucléaires à Dukovany et encourage l'accélération de la préparation du projet. A ce titre, 170 nouveaux employés devraient être embauchés ces cinq prochaines années sur le site.
- Pour cette année 2017, la direction de la centrale de Temelin envisage une production de 15 TWh d'électricité, soit 25% de plus qu'en 2016, année qui avait été impactée par les mises à l'arrêt imprévues des réacteurs. Pour le seul mois de janvier, la centrale a enregistré une production record de 1,6 M de MWh, imputable aux températures particulièrement froides de ce mois.

Gaz

- Selon la directrice de ERU, le régulateur de l'énergie tchèque, la construction du pipeline alternatif BACI, qui assure l'interconnexion entre la République tchèque et l'Autriche, ne permettra pas de réduire le coût final auprès des consommateurs. En outre, ERU estime que la connexion est déjà assurée via Eustream et s'oppose donc à la construction d'infrastructures qui ne seraient pas nécessaires.

Charbon

- Aucun accord n'a été trouvé pour le rachat de l'entreprise OKD, mise en faillite depuis juin 2016. Tandis que le Ministre de l'Industrie, Jan Mladek, proposait de racheter OKD pour une couronne symbolique via l'entreprise d'Etat Diamo, celui des Finances, Andrej Babis, s'est exprimé en faveur d'une reprise par des investisseurs privés. L'option de rachat par l'Etat a été retoquée par les députés ANO et chrétiens-démocrates de la coalition, provoquant l'inquiétude des syndicats.

Construction - BTP

- Sur l'année 2016, le secteur de la construction a enregistré une diminution de 7,6 % en g.a., soit la plus mauvaise performance des seize dernières années. La construction résidentielle enregistre une diminution de 3,3 % en g.a., et le génie civil de plus de 16 % en g.a. Ces résultats sont imputables au manque de grands contrats d'infrastructures et aux processus de permis de construire pour les nouveaux projets.

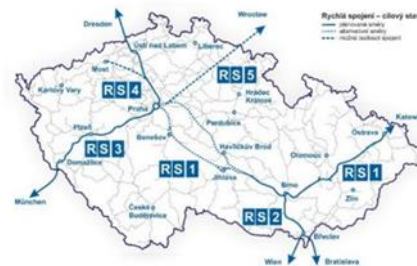
Infrastructures et transports

Ferroviaire

- En 2016, l'opérateur national České Drahy a enregistré un nombre record de passagers (171,5 M, soit de 1 % en g.a.). Cette croissance est notable dans les liaisons à moyenne distance, notamment entre la capitale et les métropoles régionales du pays, ainsi que dans le transport international (liaisons vers l'Autriche, la Slovaquie et la Hongrie). Les opérateurs privés affichent également une progression du nombre de passagers transportés (3,72 M pour RegioJet et 1,1 M pour Leo Express).
- Dans le cadre de la libéralisation du marché ferroviaire, l'amendement de la loi sur les Chemins de fer entrera en vigueur en avril 2017. Il stipule que l'opérateur national ČD devra ouvrir les dépôts et ateliers de réparation à la concurrence et perdra ainsi le contrôle absolu sur ses biens. Pour s'y adapter, České Drahy créera une entité indépendante rassemblant les installations concernées et le personnel. De nombreux différends concernant l'accès à l'infrastructure sont à prévoir car l'opérateur national sera en droit de refuser le demandeur. Ces différends devront être réglés par la nouvelle autorité pour l'accès aux infrastructures (opérationnelle à partir d'avril 2017), dirigée par Pavel Kodym.
- Le DG de České Drahy, Pavel Krtek, a été appelé par la Commission Européenne à réfuter les soupçons de concurrence déloyale qui pèsent sur České Drahy pour abus de position dominante

sur le marché en pratiquant des prix de dumping sur la ligne Prague-Ostrava pour évincer ses principaux concurrents du marché. A ce titre, pour faire face à la concurrence, l'opérateur privé RegioJet a annoncé l'introduction d'une nouvelle offre „low cost“ (réduction de 20 %) sur les lignes à grande distance à partir du mars 2017.

- Suite à un entretien avec son homologue du Land de Saxe, Stanislaw Tillich, le Premier ministre Bohuslav Sobotka a confirmé le soutien du gouvernement au développement de lignes à grande vitesse et à la création d'un groupe de travail, réunissant les représentants des ministères des Transports, du développement régional et de l'Environnement, et chargé de préparer les projets de ligne à grande vitesse en République tchèque, inexistante pour l'heure. S'insérant dans le réseau européen de la grande vitesse, un plan de développement tchèque a été élaboré et s'articule autour de quatre lignes qui mailleront le territoire tchèque à l'horizon 2035. La première, dont la réalisation semble la plus probable, relierait Prague à la deuxième ville la plus importante du pays, Brno, en Moravie, pour éventuellement se poursuivre vers l'Autriche. Deux autres permettraient de rejoindre l'Allemagne, Dresde d'une part en traversant le nord de la Bohême, la Bavière d'autre part via Plzeň. Enfin, la quatrième ligne permettrait d'aller depuis Brno à Ostrava, à l'extrême est de la République tchèque. La construction (coût estimé à 18,4 Md EUR) devrait être financée par les fonds européens, en particulier par le mécanisme Connecting Europe Facility, le Fonds de cohésion, les prêts standards ou les PPP. Malgré cette volonté politique d'introduire les lignes à grande vitesse et d'ouvrir les rails à la concurrence, de nombreux appels d'offres lancés restent infructueux comme en témoigne dernièrement la mise en suspens de l'étude de faisabilité de la grande vitesse pour la ligne Prague – Dresde qui devrait être, pour la première fois, attribuée à l'entreprise française EGIS Rail. A noter que le constructeur automobile Skoda se mobilise pour une desserte TGV à Mladá Boleslav sur la ligne Prague - Liberec qui permettrait une liaison rapide pour ses nombreux employés navetteurs.
- La rénovation des gares tchèques, gérées par la SŽDC depuis le transfert de CD l'été dernier, s'élèverait à près de 370 M EUR. La SŽDC souhaite obtenir des subventions de l'Etat ainsi que de l'Union européenne, afin de rénover entre 60 et 80 des gares les plus fréquentées. Actuellement, la SŽDC gère près de 1 500 bâtiments dans 900 gares. Parmi les gares qui seront prochainement rénovées figurent celle de Praha – Smíchov, Náchod, Turnov, Břeclav, Pardubice ou aussi de Hradec Králové.



Routier

- L'autoroute D11, qui relie Prague à Hradec Králové à l'est de la Bohême, et dont le tracé doit se poursuivre vers la Pologne, devrait être achevée à l'horizon 2025, selon le ministre des transports. La D11 sera reliée à l'autoroute S3, qui traverse l'est de la Pologne du nord au sud. Les Polonais estiment qu'elle devrait être opérationnelle vers 2023.
- La Commission européenne enjoint la République tchèque à s'expliquer sur sa décision concernant la gestion du système de péage électronique des autoroutes. Selon la Commission, la République tchèque a en effet enfreint les règles européennes en prolongeant de trois ans le contrat de la multinationale autrichienne Kapsch, gestionnaire de ce système depuis dix ans, sans appel d'offres. Après 2019, le ministère des Transports devra trouver un nouveau gestionnaire du système, sélectionné par un appel d'offres qui sera lancé en mai 2017. La décision sur le futur exploitant du système sera actée par le prochain gouvernement.
- Le gouvernement tchèque est opposé à l'introduction d'un droit de péage pour les autoroutes allemandes, qui devrait concerner tous les automobilistes étrangers à partir de 2018. Ce péage consisterait en une vignette dont le coût (entre 22 et 130 EUR) dépendrait de différents critères tels que l'empreinte écologique du véhicule mais qui sera presque sans effet pour les Allemands puisque leur taxe de circulation routière baissera plus ou moins du même montant. La République tchèque, considérant cette mesure comme discriminatoire pour les ressortissants des autres pays

membres de l'Union européenne, pourrait se joindre à la plainte que l'Autriche envisage de déposer auprès de la Cour de justice de l'UE.

- Le Premier Ministre Sobotka s'est exprimé en faveur de l'octroi d'une subvention de 3 Md CZK visant les régions tchèques pour la réparation des routes de deuxième et troisième classes, tandis que le ministre des Transports souhaite fournir 2 Md CZK à cet effet, arguant d'un manque de budget pour la construction des autoroutes.
- L'Allemagne a commencé à sanctionner les routiers tchèques qui circulent sur ses routes sans bénéficier du salaire minimum allemand, tel que stipulé dans le MiLoG. Suite à une amende de 2 500 EUR imposée à une PME tchèque, huit eurodéputés tchèques ont adressé une lettre à la Commissaire aux transports, reprochant à la Commission européenne sa passivité et l'incertitude juridique et l'invitant à adopter une position claire.

Urbain

- La première étape de construction de la de métro D (coût estimé à 1,8 Md EUR) qui devrait relier le centre-ville au sud de la métropole pourrait être lancée en 2019. La municipalité a annoncé avoir conclu un accord de compromis avec les propriétaires des terrains. En échange, la mairie s'est engagée à soutenir la construction de nouveaux bâtiments résidentiels, administratifs et commerciaux dans les quartiers concernés. Pour assurer le financement, la mairie est à la recherche des co-investisseurs. A cette fin, la maire a rencontré 40 développeurs dont PPF, Penta, J&T.

Aérien

- A l'exception de l'aéroport de Prague, la plupart des aéroports tchèques ont enregistré en 2016 des baisses du nombre de passagers. L'aéroport de Karlovy Vary a accueilli 23 200 passagers en 2016, soit une chute de 41,5 % en g.a., due à la baisse de la fréquentation des touristes, notamment russes et à la suppression de nombreuses liaisons. L'aéroport de Brno, lui, a vu sa fréquentation de passagers reculer de 10 % à 418 000 passagers.
- Le président du groupe Český Aeroholding, Václav Řehoř, a été nommé Président du Conseil de l'Aéroport de Prague. Cette démarche précède l'achèvement officiel de la fusion de l'aéroport de Prague et Český Aeroholding prévue au cours de cette année.
- Les projets du groupe PENTA visant à agrandir et moderniser l'aéroport Vodochody afin de le transformer en aéroport international et concurrent à celui de Prague sont entravés par l'annulation par la Cour municipale de Prague de l'ordonnance sur la zone de protection contre les nuisances sonores autour de l'aéroport. Le projet n'a pas encore obtenu son EIE et ne pourrait ainsi être opérationnel avant 2025.

Environnement

Eau

- À la lumière des événements récents concernant l'intention de la municipalité de Prague de racheter la société de distribution des eaux Pražské vodovody a kanalizace (PVK) appartenant au groupe français Veolia, la Ville aurait l'intention de créer, d'après la presse tchèque, un groupe de travail qui représenterait et défendrait les positions de la municipalité dans le processus de négociation avec le groupe français. La procédure de négociation n'étant pas encore définie, la Ville travaillerait également à un protocole d'entente qui présenterait un calendrier des négociations ainsi que tous les sujets à discuter, tels que la politique de dividendes et les conditions d'expiration du contrat. Pour rappel, le contrat avec Veolia a été renouvelé en 2013 pour une période de quinze ans. Les arguments justifiant le rachat de PVK invoqués par la Ville de Prague portent surtout sur une supposée fuite des capitaux et un manque de réinvestissement.

Voiture verte

- Après une réunion avec les représentants de l'industrie automobile, le Premier ministre tchèque Bohuslav Sobotka a déclaré que la République tchèque devrait avoir au moins 1 200 bornes de recharge pour voitures électriques d'ici 2020. Selon le ministre des Transports Dan Tok, l'Etat fournira à cette fin plus de 1 Md CZK. D'ici la fin de l'été 2017, le gouvernement et les constructeurs automobiles prépareront un pacte pour l'avenir de l'industrie automobile et un plan d'action censé inclure des mesures dans les domaines de l'éducation numérique, de l'infrastructure pour voitures électriques et du soutien à la science et à la recherche dans le domaine des voitures autonomes. À ce titre Škoda prévoit qu'en 2025, les voitures électriques et hybrides représenteront un quart de sa production. Škoda a déjà précisé que son premier véhicule hybride sera introduit en 2019, suivi d'un modèle électrique.

- D'après l'Association des sociétés de transports en commun, six villes de République tchèque vont se répartir 1,2 Md CZK, afin d'acquérir des véhicules écologiques. Un tiers de cette somme est destinée à Brno pour l'achat de 60 autobus fonctionnant au gaz naturel pour véhicules (GNV). Hradec Králové, Ostrava et Olomouc figurent également parmi les villes dont les dossiers ont été validés par Bruxelles.

Déchets

- La République tchèque s'efforce de réduire le volume de ses déchets plastiques et d'en recycler davantage, conformément à ce qu'exige la réglementation européenne. La Chambre des députés a examiné, sans aucune objection, l'amendement à la loi concernant l'interdiction de la distribution gratuite des sacs en plastique. Il est fort probable que le texte sera définitivement adopté dans les prochains mois. Toutes les grandes surfaces et la majorité des commerces d'alimentation en République tchèque vendent déjà leurs sacs pour un montant minimum d'une couronne. Seuls des sacs plus fins et de petite taille destinés essentiellement à emballer les produits boulangers et les fruits et légumes restent encore gratuits.

HONGRIE

Fonds Européens

- Les paiements des fonds européens se sont élevés à près de 2000 Md HUF (5,6 Md EUR) en 2016. Le Ministre de la Chancellerie, Janos Lazar, a annoncé que l'ensemble des AO du cadre budgétaire actuel seront publiés avant le 31 mars et que les contrats correspondants seront signés au 31 décembre 2017.

Paiements des fonds européens dans le cadre budgétaire 2014-2020, au titre de 2016 (millions d'euros)

Ressources Humaines	635,5
Economie	1803,2
Transport	783,9
Environnement et Energie	835,5
Administration	209,7
Régions	906,5
Hongrie Centrale	112,9
Rural	325,8
TOTAL	5609,7

Energie

Gaz et électricité

- L'acquisition d'EDF Demasz par la holding d'état Enksz a été finalisée. Le montant de la transaction s'élève à 121 Md HUF (390 M EUR). La montée de MVM, entreprise énergétique publique, au capital d'Enksz à hauteur de 50% a permis de financer cette acquisition. La holding devrait obtenir sa licence à l'été 2017, ce qui marquera son entrée sur le marché de la distribution d'électricité.

Nucléaire

- GE Power services a fini la rénovation du cinquième générateur de la centrale nucléaire de Paks. Pour rappel, GE a remporté le contrat auprès de MVM Paksi Atomermű Zrt. pour la remise à neuf des huit générateurs Ganz de 250 MW des quatre réacteurs nucléaires de Paks. Ce projet de 5,1 M EUR visant à prolonger leur durée de vie et à améliorer leur efficacité a débuté en 2013 et devrait s'achever en 2021. Pour mémoire, les générateurs ont été mis en service entre 1982 et 1987.

Pétrole

- MOL a signé de nouveaux contrats de concessions pétrolières et gazières avec le Ministère du Développement National dans les villes de Bázakerettye, Bucsa, Jászárokszállás, Mezőtúr, Okány et Zala. Par cet accord, MOL a doublé l'étendue de ces concessions en Hongrie. MOL dispose de 110 M de barils équivalent pétrole de réserves en Hongrie. On rappellera que MOL satisfait 10% de la demande domestique en pétrole du pays et 20% des besoins des ménages en gaz naturel.

Transports

Transports publics

- Le rapport de l'OLAF faisant mention de soupçons de fraudes et de corruption lors de la construction de la ligne 4 du métro a été rendu public. D'après le rapport, ce sont 60 contrats et cinq entreprises qui seraient en irrégularités: Siemens, le consortium BAMCO (Vinci, Strabag-Hidepito), Switelsky, Strabag-Hidepito et Alstom. Le groupe français qui a fourni les rames de métro, un contrat de 22,9 Md HUF (73,9 M EUR), aurait eu accès à des informations internes. Au total, la Hongrie devrait rembourser 59 Md HUF (190,3 M EUR) à l'UE pour le détournement de ces fonds européens. Le bureau national d'investigation ainsi que le procureur général de la ville ont ouvert une enquête sur cette affaire.

Industrie

- Audi Hungaria Motor a produit 1,9 M de moteurs et 123 000 voitures en Hongrie en 2016, soit une baisse respective de 4,7% et 23,2% par rapport à 2015.
- Les immatriculations de voitures neuves ont augmenté de 15,3% en janvier 2017 en glissement annuel à environ 6500 selon l'association des importateurs de véhicules MGE.
- Dans le secteur automobile, deux nouveaux investissements ont été annoncés. ThyssenKrupp investira 11 Md HUF (35 M EUR) pour la construction d'une nouvelle usine de fabrication de composants (ressorts hélicoïdaux et stabilisateurs) à Debrecen. Le doublement de la superficie de l'usine de Tatabanya entrepris par le fabricant de pneus japonais Bridgestone, projet de 280 M EUR, devrait prendre fin en 2020.
- Suzuki est à nouveau en 2016 à la tête des ventes de voitures neuves (11 266) avec une part de marché de 11,7%. 60% de ses ventes sont à destination des particuliers et 40% à des entreprises.

Infrastructures

- La Commission Européenne a lancé une enquête sur le financement du projet de rénovation des 350 Km de voie ferrée entre Budapest et Belgrade afin de vérifier sa conformité à la réglementation européenne des marchés publics. La Commission européenne suspecte un manquement de la part de l'Etat hongrois faute de publication d'un AO pour le financement du projet. Pour mémoire, la Banque Chinoise d'import-export finance 85% des coûts du projet et le solde est couvert par l'Etat hongrois. Le coût initial du projet était estimé à 472 Md HUF (1,5 Md EUR) mais la presse a rapporté en novembre dernier que celui-ci pourrait s'élever à 700 Md HUF (2,3 Md EUR). Les chiffres exacts ne sont pas connus du public car l'étude de faisabilité a été classifiée par l'Etat. Cette rénovation s'inscrit dans le projet de la Nouvelle route de la soie de la Chine d'un coût total de 900 Md USD (850,5 Md EUR).

SLOVAQUIE

Affaires gouvernementales

Régulation

- Après la réunion des chefs des partis gouvernementaux du 21 février, la coalition a annoncé plusieurs changements dans le secteur énergétique. Tout d'abord, suite à la crise de la gestion de l'Autorité de régulation, les postes du président du Conseil de régulation, organe décisionnel de la régulation et le chef de l'Autorité de régulation, organe administratif, seront séparés. On reviendra à la situation d'avant 2012 quand les deux postes étaient explicitement séparés selon la législation. En effet, les deux postes ont été cumulés d'une façon abusive par le président sortant jusqu'à présent et cela même avant 2012. Ce dernier a démissionné le 2 février à cause du scandale relatif au changement de la régulation qui a considérablement augmenté la facture de certains consommateurs dont les municipalités (voir veille régionale de janvier 2017). Deuxièmement, le gouvernement créera une holding énergétique étatique qui rassemblera les actions de l'Etat auprès des entreprises énergétiques. Enfin, le gouvernement présentera l'amendement à la loi sur les entreprises stratégiques en vue de renforcer la position de l'Etat. Pour mémoire, même si l'Etat détient la majorité dans certaines entreprises stratégiques dont Eustream (transport du gaz) ou les distributeurs historiques de l'électricité, la gestion managériale est confiée à des investisseurs minoritaires.

Energie

Gaz

- Le 17 février, les États membres de l'UE ont approuvé la proposition de la Commission visant à investir 444 M EUR dans 18 projets d'infrastructures énergétiques d'intérêt commun, au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). Parmi les projets soutenus, deux concernent la Slovaquie. Le ministre de l'Economie, M. Peter Ziga, se félicite d'un tel succès car les deux projets contribuent au renforcement de la sécurité énergétique de la Slovaquie et ainsi de l'UE. La construction de la connexion entre la Pologne et la Slovaquie bénéficiera d'une subvention de 108 M EUR. D'une capacité de 5 à 6 Md m³ de gaz par an et d'une longueur de 164 km, le gazoduc à flux inversé, qui devrait être réalisé d'ici 2020/2021, passerait non loin de la frontière ukrainienne, entre le village polonais de Strachocina et le nœud slovaque de Veľké Kapušany, point d'entrée du gaz russe. Le coût du projet est estimé à 140 M EUR pour la partie slovaque. Cette nouvelle interconnexion permettra d'acheminer vers la Slovaquie le gaz issu du nouveau terminal GNL polonais de Świnoujście, apportant ainsi une contribution à la diversification des sources d'approvisionnement en Slovaquie. Deuxièmement, le projet Eastring profitera de 1 M EUR pour réaliser l'étude de faisabilité. Pour mémoire, ce gazoduc à flux inversé, qui doit avoir une capacité de 20 à 40 Md m³ par an, permettrait d'importer du gaz de l'Iran, de l'Irak et de l'Azerbaïdjan mais aussi d'exporter le gaz russe vers la Roumanie et la Bulgarie.

Transports

Transport routier

- Même si l'AO du contournement de Presov pour sa partie ouest a été lancé en mai 2015 et la meilleure offre d'Eurovia (groupe Vinci) de 356 M EUR est connue depuis mai 2016, le contrat n'a pas encore été signé car son coût par rapport à l'utilité est contesté. A la demande du Président, le ministère des Finances s'est prononcé sur ce marché. En effet, selon son bureau « Value for Money », un autre trajet de contournement passant par l'est qui est géographiquement et technologiquement moins compliqué et avec un demi-profil pourrait économiser 450 M EUR de 900 M EUR prévus. En effet, selon le ministère, le contournement projeté ne soulagera le transport à l'intérieur de la ville que de 17 % car la plupart du trafic se dirige directement vers Presov. Le ministère des Transports a cédé à la pression et redessinera la partie nord du contournement en baissant, par exemple, à certains endroits le nombre de voies à seulement une dans chaque direction. Cependant, le ministère devrait garder l'offre d'Eurovia pour la partie ouest avec quelques modifications pour réduire les coûts.
- Selon le vice-président de la BEI, M. Vazil Hudak, la BEI a accordé en 2016 de nouveaux prêts à hauteur de 874 M EUR et le Fonds européens d'investissement a réalisé des opérations totalisant 44 M EUR. Le plus grand projet soutenu était le contournement de Bratislava. Lors des cinq dernières années, la BEI a accordé des prêts de 3,4 Md EUR. Vu que la structure financière de la politique de cohésion changera en 2020 et la part des instruments financiers augmentera par rapport aux subventions, la BEI d'ores et déjà essaye de soutenir les projets qui combinent subventions et nouveaux instruments financiers. C'est pourquoi, selon M. Hudak, la BEI apporté 427 M EUR au projet du contournement de Bratislava qui est devenu la transaction PPP de l'année.

Transport ferroviaire

- Le transporteur ferroviaire de marchandises allemand Deutsche Bahn Cargo a gagné l'AO de Jaguar Land Rover pour assurer le transport des fournitures ainsi que des véhicules fabriqués vers l'Europe de l'ouest. La compagnie allemande a remporté ce marché au détriment du transporteur public slovaque, ZS Cargo Slovakia. Elle a surtout profité de son réseau bien développé en Allemagne et en France.

Environnement

- Selon les données d'Eurostat, la consommation énergétique diminue progressivement en Slovaquie. Elle était de 21,8 Mtep en 1990, de 19 Mtep en 2005 et finalement de 16,4 Mtep en 2015. La part des combustibles fossiles est aussi en déclin car elle est passée de 82 % en 1990 à 73 % en 2005 et à 65 % en 2015. La Slovaquie n'a cependant pas réussi à réduire sa dépendance vis-à-vis des importations de combustibles fossiles. Le taux de dépendance était de 92 % en 1990 et est resté pratiquement inchangé jusqu'à 2015 (90 %), la moyenne de l'UE étant de 73 %.

Fonds Européens - BEI

- Même si la Slovénie a réussi à absorber la totalité des fonds européens disponibles de 4,1 Md EUR dans la perspective précédente, elle sera obligée de rendre 136 M EUR des fonds (3% du total) en raison de certaines irrégularités dans l'utilisation des financements européens. Si le rapport final de l'absorption, que le pays bénéficiaire doit présenter d'ici 31 mars, dévoile d'autres projets inopérants, la Commission Européenne pourrait encore augmenter le montant remboursable.

Energie

Nucléaire

- L'ébauche de la nouvelle loi sur le Fonds de démantèlement de la centrale nucléaire de Krško et de la construction d'un Centre d'enfouissement de déchets faiblement et moyennement radioactifs, qui prévoit en particulier le transfert de son siège à la municipalité au ministère de tutelle, rencontre de fortes critiques par tous les acteurs impliqués. Les opposants y voient un danger que le Ministère de l'infrastructure puisse orienter les moyens de ce fonds vers d'autres activités et diminuer ainsi la transparence de sa gestion. Le fonds a pu collecter depuis 1996, 258 M EUR, dont 188,2 M EUR restent à la Centrale, 37,23 M EUR vont à l'Agence des déchets nucléaires (ARAO) et 32 M EUR sont destinés aux municipalités voisines à titre d'indemnisation.

Transport

Routier

- L'usine de Renault à Novo mesto a réussi à installer dans une période record d'un an les chaînes de production de la version IV du modèle Clio, produit jusqu'ici dans les usines de Renault en France et en Turquie. L'investissement lié à ce projet s'élève à plus de 49 M EUR en 2016 et à 30 M EUR additionnels en 2017. Les quantités produites en 2016 par cette usine étaient de 133.693 voitures de modèles Twingo et Smart Forfour, la prévision pour cette année est de 195.000 voitures, soit une hausse de production de 40%. Cette hausse de production n'est pas loin de l'année record de 2009 avec 212.000 voitures produites.

Maritime

- La société « Port de Koper » a enregistré en 2016 un chiffre d'affaire s'élevant à 200,9 M EUR, soit une hausse de 9% par rapport à l'année précédente. Les bénéfices nets de l'opérateur portuaire ont augmenté de 37% l'année dernière, s'élevant à 44,4 M EUR. Ces résultats sont en ligne avec les attentes et ne devraient pas faire bouger le prix de l'action de cette société. Le versement des dividendes est prévu pour fin mars à la parution du rapport annuel. L'activité du Port en 2016 a concerné le transbordement de 22 Mt de fret, en hausse de 6% par rapport à 2015.

Aérien

- Le nombre de passagers s'est élevé à 1.404.831 à l'Aéroport de Ljubljana en 2016, en réduction de 2,3% par rapport à 2015. Cependant la tendance à la reprise, enregistrée depuis l'automne dernier s'est poursuivie en janvier 2017, avec une hausse de 21,5% du nombre de passagers (89.396 de passagers) et de 9,1% de fret. L'Aéroport de Ljubljana, appartenant au groupe allemand « Fraport », prévoit pour 2017 la modernisation de l'infrastructure d'accueil des passagers, notamment le déplacement de la section routière accédant à l'aéroport. Le propriétaire lancera également la recherche d'un investisseur pour la construction de la zone d'affaires logistique « Aeropolis », projet clé pour le développement de l'aéroport disposant des capacités d'hébergement, de bureaux, des locaux commerciaux et des activités logistiques. En complément de la mise en place en 2016 d'un système tarifaire flexible permettant une plus grande compétitivité et à l'élargissement à de nouvelles lignes aériennes, l'Aéroport de Ljubljana réalisera une refonte complète de son système d'information.

Transports

- Les revenus des entreprises de transport et de service ont progressé de 8,2% en 2016. Selon le Département des statistiques de Lituanie, le secteur a enregistré un chiffre d'affaires consolidé de 17,4 Md EUR en 2016, hors TVA, et une progression de 8,2% par rapport à 2015. La progression la plus significative a été réalisée dans le domaine des services de transport et d'entreposage (+6,6%), de logistique (+9,6%) et dans une moindre mesure de messagerie (4,7%).

Ferroviaire

- L'arrivée au ministère des transports et des communications de M. Rokas Masiulis, provoque, comme prévu, de grands remaniements. Après la démission du Directeur Général des Chemins de fer (Lietuvos Geležinkeliai), M. Stasys Dailydka, en décembre dernier – remplacé par M. Mantas Bartuška, c'est au tour de M. Antanas Zenonas Kaminskas, Directeur en charge du projet Rail Baltica d'être, cette fois, limogé. Invoquant la suppression de redondances dans la gestion du projet au sein de Lietuvos Geležinkeliai, la Direction de Rail Baltica est supprimée, et la gestion de ce projet confiée à Rail Baltica Statyba (Rail Baltica Construction) dirigé actuellement par M. Dainius Budrys du Parti social-démocrate. Ce dernier ne devrait toutefois pas conserver ce poste dans la mesure où un appel à candidatures a été lancé pour l'occuper. Rail Baltica Statyba, détient un tiers des parts de RB Rail, l'entité formée par les trois Etats baltes, chargée du contrôle de la réalisation du projet en Estonie, Lettonie et Lituanie. Selon la Direction de Lietuvos Geležinkeliai, une économie annuelle d'au moins 100 000 EUR sera réalisée en supprimant la Direction Rail Baltica, sans compter les gains en productivité et harmonisation des procédures au sein de l'entreprise. A noter que le conseil d'administration est désormais composé, en plus de M. Mantas Bartuška, de Mme Monika Rimkūnaitė-Bložė, ancienne directrice de la banque SEB, de M. Romas Švedas, expert indépendant de gestion d'entreprises, ancien vice-ministre de l'énergie, de M. Rolandas Zukas, directeur d'EPSO-G, et de M. Paulius Martinkus, expert indépendant en gestion d'entreprises.

Portuaire

- Klaipėda se maintient au premier rang des ports marchands de la Baltique. Le port de Klaipėda qui, en 2016 a enregistré un niveau de trafic en progression de 4,2 % par rapport à 2015, a conservé, en janvier 2017, sa première place parmi les trois Etats baltes en dépit d'une baisse légère de son activité avec 3,406 Mt de marchandises, soit -0,1 % par rapport à janvier 2016 alors que Riga (3,204 Mt) enregistrerait une baisse de 1,9 % de son trafic. De son côté, Ventspils progressait de 39,5 % (2,55 Mt) et Liepāja (586,900 t) de 22,8 %. Quant au port de Tallinn, il a vu son trafic baisser de 38,7 % et atteindre 1,386 Mt. Le terminal pétrolier lituanien de Būtingė a traité 899,800 t de pétrole brut, en progression de 12 % par rapport aux chiffres de l'an dernier.

Aéroportuaire

- La reconstruction de la piste de l'aéroport de Vilnius a été confiée à l'entreprise lettonne de construction routière A.C.B dans le cadre d'un contrat signé le 22 février d'un montant de 18,7 M EUR. L'entreprise lituanienne Autokausta participera en tant que sous-traitant. L'aéroport de Vilnius sera entièrement fermé du 14 juillet au 18 août 2017, la majorité des vols étant transférés pendant cette période à Kaunas, à 100 km de Vilnius. Le PDG des Aéroports de Lituanie (Lietuvos Oro Uostai), M. Gediminas Almantas a indiqué qu'il était impossible de ne pas fermer l'aéroport durant les travaux qui auront à être effectués à un rythme très soutenu compte tenu des délais d'exécution très courts imposés. A.C.B. est l'une des trois entreprises qui ont réalisé les travaux de reconstruction de l'aéroport de Riga en 2012 et sans que celui-ci ait eu besoin d'être fermé.

Energie

Electricité

- L'opérateur de réseau de transport électrique Litgrid a vu son chiffre d'affaires bondir de 68 % en 2016 et atteindre un pic de 168 M EUR en raison de la mise en opération de Nordbalt et Litpol Link. Son bénéfice, en progression de 13,2 %, est passé à 18,5 M EUR pour un EBITDA de 49,9 M EUR (+88 %). Litgrid a réalisé l'an dernier des investissements d'un montant de 36,7 M EUR tant pour la mise en œuvre de projets stratégiques que d'expansion et de reconstruction d'infrastructures existantes.

Gaz

- La société de transport de gaz naturel Amber Grid a enregistré un profit avant audit de près de 21 M EUR en 2016, en hausse de 31 % par rapport à 2015, alors que son chiffre d'affaires n'a progressé que de 19,6 %. En 2016, 23,3 TWh de gaz ont été transportés par les réseaux d'Amber Grid, ce qui correspond à une baisse en volume de 11 % par rapport à 2015, qu'explique une baisse de l'utilisation de gaz dans la production d'engrais et d'électricité. L'entreprise qui déclare un EBITDA de 40,7 M EUR, en progression de 35,4 %, a réalisé pour 13,1 M EUR d'investissements.

LETTONIE

Energie

- Selon les données publiées par l'office letton des statistiques (www.csb.gov.lv), les centrales hydroélectriques ont produit 2,529 M kWh d'électricité en 2016, en hausse de 35,4 % par rapport à 2015 (1,868 M kWh). Le volume de l'énergie électrique en provenance des centrales de cogénération a également augmenté de 6,3 % en 2016 et a atteint 3,745 M kWh contre 3,522 M kWh en 2015. En revanche, les éoliennes n'ont produit que 130 M kWh d'électricité soit une baisse de 11% par rapport à l'année précédente (147 M kWh).
- L'office letton des statistiques a publié les données annuelles sur les importations lettones de produits pétroliers. En 2016, la Lettonie a importé 310,9 Mt d'essence (en baisse de 1,4 % par rapport à 2015), en provenance principalement de Lituanie (62 %) et de Finlande (35,7 %). Le volume des importations du gasoil a représenté 1 447 Mt, en baisse de 13 % par rapport à l'année précédente. Les principaux pays fournisseurs du gasoil sont également la Lituanie (48,5 %) et la Finlande (32 %), ainsi que la Russie (14 %) et la Biélorussie (5,5 %). En revanche, l'Estonie est pratiquement le seul fournisseur du fioul domestique (89 % du total), dont le volume des importations a augmenté de 10 % et a atteint 1 658 t en 2016.
- L'opérateur letton de télécommunications et d'accès Internet Lattelecom, vient de lancer une nouvelle offre, appelée Tet, sur le marché letton d'électricité. Trois solutions tarifaires, destinées aux particuliers et aux entreprises, sont proposées : Tet Dynamic, Tet Safe et Tet Flat. Lattelecom vise 10 000 à 12 000 abonnées avant la fin de l'année. L'objectif de Lattelecom est de devenir le concurrent sérieux de l'opérateur historique «Latvenergo» et obtenir de 10 à 20 % du marché letton d'électricité lors des prochaines années.

Infrastructures

- Le secteur de la construction a diminué en volume de 17,8% en 2016 par rapport à 2015 et a représenté 1 426 M EUR. Le volume de construction des bâtiments a baissé de 2,2 %, tandis que celui des infrastructures, de 33,3%. Par segment, la baisse des volumes de construction concerne principalement les ouvrages hydrauliques (-31,3%), les ponts et les tunnels (-29,9%), ainsi que les routes, les autoroutes et les voies ferroviaires (-29,5%). En revanche, le volume de construction de pipelines et de lignes de communication et d'énergie a augmenté de 6,2%, celui des hôtels, de 46,4%.

Transport

- A partir du 29 octobre 2017, la compagnie aérienne nationale Air Baltic, en coopération avec la compagnie aérienne d'Arabie Saoudite Etihad Airways, offrira un vol direct quatre fois par semaine sur Abu Dhabi. Le vol sera assuré par le nouvel appareil Bombardier CS300, mis en exploitation le 14 décembre 2016.
- Lors de son déplacement en Inde, la délégation de l'entreprise LDz Logistika, filiale de la compagnie des chemins de fer lettons Latvijas dzelzceļš (LDz), en charge de la logistique, a rencontré des entreprises indiennes en vue de discuter des possibilités de développement en 2016 d'un itinéraire de train de conteneurs entre Mumbai et Riga. Selon le projet, les conteneurs en provenance de Mumbai seraient transportés par mer jusqu'au port iranien Bandar Abbas, ensuite, par le chemin de fer jusqu'à Riga. Vu que pour le moment il n'existe pas de chemins de fer dans certaines régions d'Iran, le transport des conteneurs entre Bandar Abbas et la frontière avec Azerbaïdjan serait assuré par des camions. Cependant, selon les autorités iraniennes, les travaux de construction des tronçons manquants devraient être achevés avant mars ou avril de cette année.

Financements

- En 2016, l'opérateur Elering a distribué 62,6 M EUR de subventions pour le développement des énergies renouvelables et 4,4 M EUR pour le développement d'unités de cogénération à haut rendement. Les entreprises du groupe Fortum ont reçu 17,6 M EUR de subventions en 2016, soit plus que n'importe quelles autres sociétés estoniennes spécialisées dans la production d'électricité. Le groupe public Eesti Energia a reçu 14,6 M EUR de subventions tandis que le groupe Nelja Energia a bénéficié de 12,6 M EUR pour son parc éolien. La société Tallinna Elktrijaam a reçu 8,2 M EUR et les entreprises du groupe Graanul Invest Group 3,4 M EUR.
- Dans le cadre de son plan d'investissement annoncé en Juin 2016, le groupe finlandais Metsa Wood a conclu un accord préliminaire avec la société Trigon Property Development pour l'acquisition de terrains devant accueillir une nouvelle usine de contreplaquée à Parnu. L'accord définitif devrait être conclu au premier semestre 2017. Le coût de la construction de l'usine est estimé à 50 M EUR et devrait générer la création de 200 emplois. Metsa Wood prévoit d'investir 100 M EUR en Estonie dans les prochaines années.
- La Banque européenne d'investissement a accordé un financement de 15 M EUR à l'entreprise estonienne Skeleton Technologies, leader européen dans la fabrication de supercondensateurs à base de graphène. Le prêt est garanti par le Fonds européen pour les investissements stratégiques, et porte le total des fonds levés par Skeleton à 41,7 M EUR. L'entreprise, qui fournit déjà l'industrie automobile allemande et l'Agence Spéciale Européenne, devrait utiliser ce prêt pour élargir sa base de clients et déployer une stratégie globale.

Climat/Environnement

- D'après la Revue de l'implémentation environnementale de la Commission européenne, l'Estonie est en conformité avec la réglementation environnementale de l'UE. Le pays ne fait pas face à des risques environnementaux majeurs et la sensibilisation à l'environnement a progressé considérablement au cours de la dernière décennie. L'Estonie dispose néanmoins d'une marge de progression en ce qui concerne l'utilisation efficace de l'énergie et des ressources, et la gestion des déchets. L'Estonie demeure en effet l'un des pays de l'UE les plus gourmands en ressources. La Commission souligne également que des efforts supplémentaires dans le recyclage pourraient permettre à l'Estonie de générer de l'emploi et de la croissance économique.
- Le ministre de l'Environnement Marko Pomerants a indiqué à l'occasion de la visite de du Président du Comité des régions que l'éco-innovation faisait partie des priorités de l'Estonie pour sa Présidence du Conseil de l'UE au second semestre 2017. L'Estonie rassemblera les ministres de l'Environnement de l'UE les 13 et 14 juillet pour une assemblée consacrée à l'éco-innovation et au climat. Une conférence internationale est également prévue à la fin du mois d'octobre. Le ministre souhaite donner en exemple l'entreprise estonienne Skeleton Technologies, producteur de super-condensateurs cité parmi les 100 entreprises les plus innovantes en matière d'énergie propre pour la seconde année consécutive.
- Face à de nombreuses protestations, le ministère de l'Environnement estonien s'est dit prêt à abandonner les amendements prévoyant l'abaissement ou l'abolition de certaines limites encadrant la coupe forestière. Selon le ministère de l'Environnement, ce recul ne devrait pas diminuer les revenus de l'administration forestière estonienne.

ENR

- Selon l'Association estonienne des énergies renouvelables, la production d'électricité renouvelable a crû de 42,19 MW en 2016, soit autant que la croissance cumulée de la production au cours des trois années précédentes. Parallèlement les investissements dans les énergies renouvelables ont atteint 70 M EUR en 2016. Les énergies renouvelables ont représenté 15,1% de la consommation totale d'électricité en Estonie en 2016, un chiffre légèrement en baisse par rapport à 2015 (16,7 %). Pour rappel, le pays s'est fixé pour objectif de porter la part des ER dans la consommation d'électricité à 17,6% en 2020. Dans le mix des sources d'énergie renouvelables utilisées pour produire de l'électricité, la biomasse, le biogaz et les déchets ont représenté 55,6 % du total, suivis de l'éolien (41,7%), de l'hydroélectrique et du solaire.
- L'investissement dans les énergies renouvelables a atteint 70 M EUR en 2016. Dans le même temps, les capacités de production additionnelles ont progressé de 42,19 MWh, soit l'équivalent de l'augmentation enregistrée au cours des 3 années précédentes cumulées. La part des ER dans la production d'électricité a cependant connu un recul de 6% par rapport à 2015, pour s'établir à 15,1% du total.

- L'immatriculation de véhicule à carburant alternatif a progressé de 92,3% en 2016 par rapport à l'année précédente, pour s'établir à 825 unités. Dans même le temps, l'augmentation à l'échelle de l'UE était de seulement 4,1%. L'Estonie demeure néanmoins l'un des pays d'Europe dans lesquels la part de ces véhicules dans les immatriculations totales demeure la plus faible.
- Les entrepreneurs Oleg et Andres Sõnajalg ont présenté un plan d'investissement, approuvé par les autorités locales, prévoyant l'installation d'un parc de 85 éoliennes au sein de l'agglomération de communes de Vaivara à Mustaniana, pour un coup estimé entre 425 et 510 M EUR. Parallèlement, un projet issu d'une collaboration entre les entrepreneurs et la société AS Vaivara Wind prévoyant l'installation de 32 éoliennes dans le village voisin d'Auvere est en cours d'évaluation par les autorités publiques. Le coût de ce second projet est estimé à 100 M EUR. A terme, la capacité de production cumulée des deux projets devrait atteindre 1000 MW. Ces nouveaux champs éoliens devraient constituer à eux deux l'un des plus grands parcs éoliens terrestres au monde. La réalisation de ces champs nécessite toutefois l'autorisation préalable du ministère de la Défense estonien : la hauteur maximum des éoliennes est réglementée car les turbines provoquent des perturbations sur les radars du système de surveillance de l'armée de l'air estonienne.
- L'île d'Hiiumaa va accueillir la centrale électrique solaire la plus puissante d'Estonie. Avec un total de 3 240 panneaux solaires et une production annuelle de 1 GWh, la centrale située dans la ville de Kärkla aura une capacité de production cinq fois supérieure à celles des centrales solaires estoniennes existantes. L'exploitation de la centrale devrait débuter au printemps 2017.

Effacité énergétique

- Le ministère de l'Environnement va accorder 100 M EUR de subventions au cours des quatre prochaines années à des entreprises estoniennes de 5 industries (agroalimentaire, bois, extraction, papier et cellulose, produits minéraux), à travers le Centre d'Investissement pour l'Environnement. L'objectif est d'encourager les entreprises à faire une utilisation plus efficace de leurs ressources afin d'améliorer leurs performances et leur compétitivité. Les entreprises éligibles pourront bénéficier d'un montant allant jusqu'à 2 M EUR.

Energie

Électricité

- La production estonienne d'électricité s'est accrue de 15% en 2016, à 10,42 térawattheures, tirée par le recours aux combustibles d'origine fossile. La croissance a été favorisée par le ralentissement de la production hydroélectrique nordique au second semestre et des prix de quotas d'émission carbone inférieurs à ceux de l'année précédente. La consommation d'électricité a progressé de 3% en 2016, et l'Estonie a enregistré un excédent de 2,04 TWh.

Gaz et pétrole

- Les ventes de gaz naturel d'Eesti Gaas ont bondi de 28% en 2016 par rapport à 2015, pour s'établir à 489 Mm³, grâce à des conditions climatiques favorisant la consommation. Le PDG de l'entreprise affiche néanmoins son pessimisme quant à l'avenir, les augmentations successives des droits d'accise sur le gaz commençant à peser sur le consommateur. La répartition de la consommation de gaz en 2016 a été comme suit : 430 Mm³ pour le secteur marchand (+24 %), 59 Mm³ pour les ménages et 4,5 Mm³ (+8%) pour les transports (+33%).
- Les importations estoniennes de gaz naturel ont chuté de 28% au mois de janvier en année glissante, en lien avec des températures supérieures aux normales saisonnières.
- Le fournisseur de gaz estonien Eesti Gaas est devenu le premier client européen de Kirogaz, filiale du groupe russe Gazprombank. Eesti Gaas achète du GNL destiné au soutage des navires, et notamment au ravitaillement du nouveau ferry Megastar de la compagnie de transport maritime Tallink. Kirogaz achète du gaz naturel à Gazprom pour son usine à GNL de Pskov et le revend ensuite à l'Estonie. Eesti Gaas a commandé huit semi-remorques à l'Allemagne pour assurer le transport du GNL de Pskov en Estonie.
- La Direction des impôts et des douanes a annoncé son intention de surveiller en temps réel l'ensemble des transactions réalisées sur le marché des carburants. Jusqu'à présent le contrôle des transactions était effectué a posteriori. Le contrôle en temps réel devrait permettre à la Direction des impôts et des douanes de disposer d'une vue d'ensemble du marché et des différents acteurs, et faciliter la détection de fraudes éventuelles. Bien que le nombre de fraudes sur le marché du carburant ait diminué au cours des sept dernières années, elles représentent un manque à gagner de 50 M EUR pour l'État.
- La ministre estonienne des Affaires économiques et des Infrastructures Kadri Simson souhaite abaisser les droits d'accise sur le gaz naturel au minimum prévu par l'UE pour les entreprises dont

la consommation énergétique serait supérieure à celles de l'industrie minérale. Un plafond sur les droits d'accise pourrait être fixé après validation au cas par cas par la Commission européenne de ce qui constituerait une aide d'Etat. La ministre souhaite protéger les entreprises de l'industrie du papier et de la pâte à papier d'une hausse des prix du gaz qui pourrait éroder leur compétitivité. L'industrie du papier et de la pâte à papier est le deuxième consommateur de gaz naturel en Estonie, devant l'industrie minérale qui bénéficie, elle, d'une exemption de taxe en vertu de la directive de l'UE sur la fiscalité de l'énergie. Cette décision devrait permettre d'améliorer la compétitivité des industries à forte consommation énergétique et de sauvegarder l'emploi dans les secteurs concernés.

Schistes bitumineux

- La Cour suprême estonienne a annulé le permis d'extraction de schistes bitumineux de l'entreprise publique Eesti Energia pour la zone de Uus-Kiviõli. La Cour a estimé que la délivrance du permis par le ministère de l'environnement en 2011 n'était pas conforme au droit de la concurrence de l'Union Européenne. Eesti Energia estime que si l'Etat estonien ne lui accorde pas un nouveau permis, elle ne disposera pas des réserves suffisantes pour faire fonctionner ses centrales électriques à pleine capacité.
- L'entreprise Kazakh On-Olwha a entamé des négociations avec l'entreprise privée estonienne Viru Keemia Grupp (VKG) pour l'acquisition de sa technologie de production d'huile de schistes Petroter..

Infrastructures

- L'entreprise Vopak E.O.S. prévoit de lancer les travaux de construction d'un terminal de GNL dans le port de Muuga, près de Tallinn, à l'automne cette année. Le coût du projet est estimé entre 25 M EUR et 50 M EUR. L'entreprise devrait déposer sous peu une demande de cofinancement auprès du mécanisme de financement du Fonds de cohésion européen pour les infrastructures de transport. Ce projet s'inscrit dans la volonté de Vopak de faire du port de Muuga un terminal gazier régional, alors que la demande de GNL devrait continuer d'augmenter dans les années à venir. Vopak espère à terme concurrencer le port de Klaipeda en Lituanie, où mouille le navire citerne Independence, principal point de ravitaillement pour les navires fonctionnant au GNL à ce jour. Le contrat passé entre la Lituanie et le navire citerne prendra fin en 2024. L'arrivée du ferry Megastar au sein de la flotte de la compagnie de transport maritime Tallink devrait en outre stimuler la demande de GNL et conférer à l'Estonie un avantage géographique par rapport au port Lituanien.
- L'UE a notifié au groupe estonien Alexela son refus de participer au financement d'un terminal de gaz naturel liquéfié à Paldiski dans le cadre du programme « BEMIP » (Baltic Energy Market Interconnection Plan). La compagnie avait fait la demande auprès du Fond européen de cohésion d'un financement de 344 M EUR, soit 39% du coût total du projet. Selon le groupe Alexela, le refus de l'Union Européenne est lié à la décision lituanienne de maintenir le poste de ravitaillement en LNG de Kaipeda en dehors du plan BEMIP. Alexela envisage toutefois de recourir à des financements privés afin de mener à bien son projet.
- Les autorités du port de Parnu ont signé un accord préliminaire pour la construction d'un poste de ravitaillement en GNL destiné aux navires fonctionnant au GNL. D'après un membre du conseil d'administration, le recours au GNL pourrait devenir la norme du transport maritime en mer Baltique.
- Le gouvernement estonien financera le projet de reconversion de l'ancien site Olympic Linnahall en centre de conférences internationales et culturel en deux temps, à hauteur de 40 M EUR. Le projet sera mené à bien en partenariat avec la Ville de Tallinn, et bénéficiera d'un premier financement de 20 M EUR en 2018, suivi d'un second en 2019. Aucun fonds européen ne sera investi dans le projet. D'après une étude du cabinet d'audit EY, le nouveau centre de conférences pourrait engendrer un flux touristique additionnel de 18 000 touristes étrangers, générer un chiffre d'affaires annuel de 13,6 M EUR et occasionner la création de 1 074 emplois.

Transport

- Le volume de fret transporté par bateau et par rail en Estonie au cours de l'année 2016 s'est établi à 59 Mt atteignant ainsi son niveau le plus bas de la décennie. Au total, 33,5 Mt ont transité par les ports estoniens (-4%) et 25,5 Mt par le rail (-9%). Cette tendance à la baisse s'explique largement par la réduction des volumes de produits pétroliers transitant par le rail. Le transport ferroviaire de marchandises et l'activité de transit ferroviaire ont tous deux connu une diminution annuelle de 20% au cours des trois dernières années.

Ferroviaire

- M. Sulev Loo, PDG de l'entreprise publique Estonian Railways, a démissionné de ses fonctions vendredi 10 février dans un contexte de chute des volumes de transit ferroviaire. L'Estonie ne parvient plus à capter les flux de marchandises en provenance de Russie, pourtant repartis à la hausse. D'après Priit Rohumaa, président du conseil d'administration d'Estonian Railways, seule une augmentation des volumes de fret transportés d'environ 10 Mt pourrait permettre à l'entreprise de ne plus dépendre des aides d'Etat pour son fonctionnement. Estonian Railways aurait besoin de 23 M EUR supplémentaires chaque année pour maintenir en état son réseau d'infrastructures. Le PDG sortant souhaite également que le gestionnaire public d'infrastructures ferroviaire Estonian Railways et l'entreprise publique de transport ferroviaire de marchandises EVR Cargo fusionnent de nouveau en s'inspirant des modèles letton et lituanien, afin de faciliter les négociations entourant les flux de fret avec la Compagnie des chemins de fer russes. M. Loo est opposé à la nationalisation d'EVR Cargo envisagée par le gouvernement.
- L'étude de faisabilité du projet de tunnel ferroviaire sous-marin entre Helsinki et Tallinn a débuté en février. Elle devrait permettre une estimation technique, financière et chronologique du projet FinEst Link. L'étude sera réalisée par un consortium composé de 8 cabinets de conseil à dominante finlandaise, qui bénéficient de 1,3 M EUR de l'UE. Les résultats devraient être publiés au second semestre 2017.
- D'après le président adjoint du comité parlementaire sur les Affaires économiques Toomas Kivimagi, le bien-fondé du projet Rail Baltic est surtout à chercher du côté du transport de fret ferroviaire, cependant que le transport de passagers constitue un plus. Afin que le projet soit profitable, il est indispensable de capter les flux de marchandises en partance de Finlande par voie maritime, qui s'élèvent à 90 Mt chaque année. Selon une estimation du ministère des Affaires économiques et des Communications, le coût total de la section estonienne du projet se monterait à 1,31 M EUR hors TVA, auxquels l'Estonie devrait contribuer à hauteur de 197 M EUR à 574 M EUR.

Maritime

- Le port de Tallinn a enregistré en 2016 une hausse de son chiffre d'affaires de 11%, à 110,9 M EUR. Son résultat a bondi de 22,5% pour s'établir à 49,5 M EUR. Ces bons chiffres s'expliquent par le nombre record de passagers internationaux transportés et la mise en services de nouveaux ferrys et d'infrastructures portuaires, alors que le volume de fret a reculé de 38,7 % à 1,4 Mt.
- La fréquentation du port de Tallinn a enregistré une augmentation de 3,9% à 10,9 M de passagers, soit la fréquentation la plus importante que le port de Tallinn ait jamais connue. La ligne la plus populaire est Tallinn-Helsinki (+3,6% à 8,5 M de passagers) ; elle représente à elle-seule 84% de la fréquentation totale du port en 2016. Parmi les compagnies les plus utilisées, Tallink arrive en tête avec 6 M de passagers transportés, suivie de Viking Line (2 M) et d'Eckero Line (1,5 M). Pour 2017, le port de Tallinn prévoit une fréquentation de 10,5 M de personnes.

Aérien

- L'aéroport de Tallinn a connu une fréquentation de 2,2 M de passagers en 2016, un record dans l'histoire de l'aéroport. Cette augmentation est principalement due au prix du kérosène suffisamment bas couplé à un renforcement de la concurrence entre les compagnies aériennes. Nordica est la compagnie ayant transporté le plus de passager suivie de Air Baltic, Ryanair, Lufthansa, et Finair. En 2016, l'aéroport de Tallinn desservait 23 destinations régulières (34 durant la période estivale). Les destinations les plus populaires en 2016 ont été Frankfurt, Helsinki et Riga. Pour l'année 2017, l'aéroport de Tallinn prévoit une augmentation de la fréquentation de 5 % en raison d'une part de l'ajout de nouvelles dessertes (Londres et Hambourg), et d'autre part de la tenue de la Présidence estonienne du Conseil de l'UE. Par ailleurs, la fréquentation de l'aéroport en janvier 2017 a connu une forte augmentation (+20% à 155 000 passagers) par rapport à Janvier 2016.
- L'aéroport de Tartu, deuxième ville du pays, a connu sa meilleure année en 2016 avec un nombre record de 29 594 passagers transportés (+40% par rapport à 2015). La compagnie aérienne finlandaise Finnair assure depuis mai 2015 l'exploitation de l'unique ligne aérienne au départ de Tartu, à destination d'Helsinki. En 2016, des travaux d'un montant de 135 000 EUR avaient permis l'agrandissement de la zone d'embarquement de l'aéroport.
- La compagnie aérienne nationale Nordica a transporté 365 179 passagers en 2016, et sa part de marché en termes de vols programmés se situe légèrement au-dessus de 18% en moyenne pour l'aéroport de Tallinn. Pour ce même aéroport, Nordica occupe la place de première compagnie aérienne en nombre de passagers transportés et dispose d'une avance de 10% sur son premier concurrent.

- Nordica a annoncé l'ouverture d'une liaison temporaire entre Tallinn et Kaunas durant l'été 2017. Cette liaison devrait permettre de détourner le trafic aérien de l'aéroport de Vilnius, alors en travaux.

Routier

- Le ministre des Finances estonien entend réformer la taxe sur les véhicules d'entreprises. L'assiette d'imposition devrait être recentrée sur la valeur du véhicule et prendrait mieux en compte la distinction entre utilisation professionnelle et particulière du véhicule grâce à l'instauration de plaques d'immatriculation de couleurs distinctives. L'association estonienne des concessionnaires automobiles s'est positionnée contre cette réforme. A terme, la réforme, qui doit entrer en vigueur le premier janvier 2018, devrait élargir le nombre d'assujettis à la taxe tout en induisant une diminution de 5 M EUR (à 20 M EUR) des recettes fiscales.

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

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.