



 VEILLE DÉVELOPPEMENT DURABLE

D'EUROPE CENTRALE ET DES PAYS BALTES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE RÉGIONAL

DE VARSOVIE

Juin 2022

Sommaire

❖ *Zoom conflit russo-ukrainien*

- Secteur du transport p 2
- Secteur de l'énergie..... p 3
- Autres secteurs..... p 7

❖ *Autres faits saillants*

- Pologne..... p 7
- Hongrie..... p 13
- République tchèque..... p 21
- Slovaquie..... p 24
- Lituanie..... p 29
- Lettonie..... p 30
- Estonie..... p 31

Zoom – conflit russo-ukrainien

Secteur du transport

La Lituanie limite le transit vers l'enclave de Kaliningrad

Le conseiller du Président lituanien pour la sécurité nationale K. Budrys a déclaré que les clarifications de la Commission européenne sur le transit vers Kaliningrad permettraient de savoir quelles marchandises devraient faire l'objet des sanctions européennes. Certaines restrictions introduites par l'UE sur le transit de marchandises spécifiques à travers le territoire de l'UE vers Kaliningrad sont entrées en vigueur le 17 juin et d'autres le dimanche 10 juillet. Selon les chemins de fer lituaniens (LTG), de telles cargaisons représentaient jusqu'alors 15% du volume total transporté via la Lituanie vers l'enclave russe par chemin de fer, dont 9% étaient le fer et l'acier russes, 3% les ciments, 1,4% les boissons alcoolisées, et les 1,6% restants les produits en bois et autres productions.

Le secteur du fret routier, ferroviaire et aérien souffre

Le secteur du fret ferroviaire souffre de la fin du commerce avec la Russie et la Biélorussie. Ainsi, **Estonian Railways** a enregistré une chute du fret ferroviaire de 43% entre mai 2021 et mai 2022. L'opérateur public Operail est particulièrement touché, alors même que ses résultats financiers de 2021 traduisent une perte nette de 5M EUR. Operail est inquiet quant à sa capacité à assurer ses opérations à l'avenir, de nombreux clients et fournisseurs étant basés en Ukraine (fournisseurs de wagons) ou en Russie (produits chimiques et pétroliers).

De même, les transporteurs **routiers estoniens** ont exprimé leur inquiétude face à la situation. Le fret routier estonien a diminué de 27% entre le premier trimestre 2021 et le trimestre 2022, principalement du fait de la perte du marché russe. Les transporteurs espèrent une aide de l'Etat, notamment par un report de la hausse des droits d'accises sur les carburants.

Le volume de fret **maritime** en **Estonie** a baissé de 21% entre le second trimestre 2021 et le second trimestre 2022. Cela tient principalement à l'arrêt des importations d'engrais et fertilisateurs biélorusses et russes.

En raison de la guerre en Ukraine, le **fret aérien** des marchandises à l'aéroport international de **Riga** a chuté de 25 %, ce qui reste toutefois meilleur par rapport aux prévisions initiales de l'aéroport (-38%). Le conflit a particulièrement affecté le transit de marchandises en provenance de Chine par l'aéroport de Riga, car les avions des compagnies de transport qui desservent Riga sont pour la plupart immatriculés en Russie et ne sont plus autorisés à se rendre à Riga. Les transporteurs européens, quant à eux, n'ont pas le droit de traverser l'espace aérien russe. Les avions cargo doivent désormais faire un détour pour éviter l'espace aérien russe, ce qui signifie que Riga n'est plus une destination attrayante pour le fret chinois. Les marchandises chinoises sont désormais livrées en Lettonie principalement par la route depuis d'autres aéroports européens. FedEx et DHL assurent toujours des vols au départ de Riga. En outre, le transport de marchandises par des vols réguliers de passagers assurés par la compagnie lettone airBaltic, Uzbekistan Airways et Turkish Airlines a considérablement augmenté.

Au vu des restrictions de transit dues aux sanctions européennes, des files de camions se forment à la frontière **lituanienne** avec la Biélorussie, en particulier, au poste de contrôle de

Medininkai avec un temps d'attente prévu de 32 heures. Les files d'attente ont été entraînées par les restrictions imposées sur le transit de marchandises russes vers Kaliningrad et par la capacité réduite des postes de passage frontaliers contrôlant les passagers lituaniens se rendant en Biélorussie pour acheter du carburant ou des cigarettes.

Secteur de l'énergie

Les Etats consolident le cadre de gestion de la crise énergétique

Depuis juin en **Hongrie**, un décret autorise le gouvernement à prendre en charge la gestion des entreprises du secteur de l'énergie en cas d'urgence. Les secteurs concernés sont ceux de l'électricité, du gaz naturel, du pétrole brut, du chauffage urbain des mines, ainsi que l'opérateur de gazoduc FGSZ, qui appartient à MOL. Le décret précise que le gouvernement peut suspendre l'exploitation du secteur de l'énergie afin de sauvegarder l'intérêt public, ainsi que la continuité et la sécurité de l'approvisionnement. Le ministre des Technologies et de l'Industrie, László Palkovics, serait personnellement en charge de la supervision si le décret venait à être mis en œuvre. Le gouvernement a placé par décret le gestionnaire hongrois du réseau gazier, FGSZ Zrt, sous la supervision de l'Etat, craignant une rupture de l'approvisionnement en gaz et souhaitant pouvoir prendre les dispositions nécessaires.

Interconnexions électriques, le calendrier s'accélère

Les autorités **hongroises** et ukrainiennes de régulation de l'électricité négocient activement sur les exigences légales pour préparer le commerce transfrontalier d'électricité. L'autorité hongroise, la MEKH, a déclaré qu'il n'y avait pas de commerce transfrontalier d'électricité entre la Hongrie et l'Ukraine à l'heure actuelle, bien que la Hongrie ait importé des volumes importants d'électricité d'Ukraine au cours des années précédentes.

L'Estonie continue également à agir pour la diversification de ses sources d'énergie à long terme. Elering, GRT estonien, et Fingrid, homologue finlandais, ont signé un memorandum of understanding visant à coopérer pour la construction d'Estlink 3. Cette nouvelle connexion devrait avoir une capacité estimée entre 700 MW et 1000 MW, soit potentiellement autant qu'Estlink 1 et Estlink 2 réunis.

La Hongrie maintient ses positions sur les ressources russes

Après avoir tenu des positions fermes sur le pétrole russe, la **Hongrie** a prévenu qu'elle s'opposerait formellement à toute négociation concernant un embargo sur le gaz russe, qui «rendrait l'économie hongroise inopérante». Le directeur de cabinet du Premier ministre, Gergely Gulyás a déclaré que le gouvernement a entrepris la diversification des sources d'approvisionnement depuis son retour au pouvoir en 2010. Il a rajouté que la Hongrie ne pouvait alors importer du gaz que d'Autriche et d'Ukraine, alors qu'elle est désormais connectée avec six pays voisins. Par ailleurs, la Hongrie mise sur le gaz en provenance d'Azerbaïdjan d'ici la fin de 2023 si l'interconnexion entre la Grèce et la Bulgarie est achevée.

Lors d'une visite en Grèce, le ministre des Affaires étrangères et du commerce a précisé que le développement de l'interconnexion gréco-bulgare constituait une étape importante, mais pas suffisante. Il considère que pour établir un lien direct entre la Hongrie et la Bulgarie, « d'autres pays devraient faire leurs devoirs ».

La République tchèque annonce son plan gouvernemental de sortie de la dépendance à la Russie

Lors d'un discours à la Nation prononcé le 22 juin, le Premier Ministre Petr Fiala, a présenté les grandes lignes du plan gouvernemental pour sortir de la dépendance à la Russie d'ici à 5 ans, en cohérence avec le plan RePowerEU de la Commission européenne. Outre les investissements dans de nouvelles capacités de production nucléaire (appel à projets en cours pour un nouveau réacteur à Dukovany 5, ainsi que des projets à plus long terme envisagés pour trois réacteurs de puissance supplémentaires à Dukovany 6 et Temelín 3 et 4 et des projets de petits réacteurs modulaires SMR), deux projets majeurs d'infrastructures internationales de transport d'hydrocarbures ont été évoqués par le Premier Ministre : (i) doublement de la capacité de l'oléoduc TAL (projet TAL Plus) ; (ii) construction du gazoduc Stork 2, qui fait l'objet de négociations avec la Pologne, et qui permettra de faciliter l'approvisionnement de GNL livrés dans des terminaux portuaires en Pologne ou en Allemagne. Le gouvernement soutiendra également les investissements dans les énergies renouvelables et alternatives (photovoltaïque, pompes à chaleur, biogaz).

Les investissements dans le GNL se poursuivent

L'énergéticien national **tchèque** ČEZ a récemment acquis une part des capacités du futur terminal flottant de GNL du port d'Eemshaven, aux Pays-Bas, dont la mise en service est prévue cet automne. Ce terminal, qui accueillera deux unités de stockage et de regazéification et qui est loué pour cinq ans par la société publique néerlandaise Gasunie, sera en mesure de traiter 8 Md m³ /an de gaz naturel. La part acquise par ČEZ serait d'environ 3 Md m³, ce qui couvrirait le tiers de la consommation annuelle de gaz de la République tchèque. D'autres acquisitions de capacités dans des terminaux GNL en Allemagne et en Pologne sont à l'étude.

En **Estonie**, la préparation de l'hiver est au cœur des préoccupations. Le gouvernement se veut rassurant quant à la mise en service d'un terminal GNL d'ici à la fin novembre¹ (Maris Lauri, Ministre intérimaire des Affaires Economiques, parle d'« une probabilité de 90% »), bien que plusieurs acteurs privés considèrent que les mois précédents (octobre et novembre) verront le coût de l'énergie s'envoler.

La stratégie estonienne passe par les schistes bitumineux

Aucune pénurie n'est à craindre en **Estonie**, d'autant que le pays est en train de reconstituer ses réserves de gaz à hauteur de 1 TWh, mais les prix risquent de devenir insoutenables pour la

¹ Les discussions restent en cours quant au choix du terminal flottant. Alexela et Infortar, compagnies privées en charge du projet, doivent arbitrer entre le partage du nouveau terminal finlandais et la location d'un autre terminal, exclusivement estonien.

plupart des ménages. Face à cette hausse du prix du gaz, principalement utilisé pour le chauffage, l'Estonie se dit prête à augmenter son utilisation de schistes bitumineux – en dépit du fort impact environnemental de cette énergie. Les groupes industriels consommant du gaz sont invités à diversifier leur approvisionnement, notamment avec ces schistes bitumineux. Le processus reste règlementé, puisqu'il faut une autorisation spéciale pour utiliser cette énergie en lieu et place du gaz. Ainsi, la ville de Narva a récemment déclenché un état d'urgence énergétique et devrait être suivie par d'autres villes du pays dans les semaines et mois à venir. Il n'y a toutefois pas de risque de pénurie per se, mais une volonté de réduire les factures de chauffage des ménages. Cette volonté était également au centre des négociations de la nouvelle coalition gouvernementale et va se traduire par une réforme du marché de l'électricité, notamment basée sur la possibilité d'acheter de l'électricité hors du marché classique.

La République tchèque mise sur le charbon à court terme

Le Ministre **tchèque** des Finances a déclaré, le 30 juin, que l'entreprise publique OKD, unique producteur de houille en République tchèque, allait prolonger ses activités d'extraction de charbon dans le nord-est du pays jusqu'à la fin de l'année prochaine, alors que ses activités d'exploitation minière devaient prendre fin cette année. En 2023, la société prévoit ainsi de produire près de 1,3 Mt de houille, dont environ 880 000 t de charbon thermique. Une analyse ultérieure des besoins en énergie pourrait conduire à une nouvelle prolongation de l'extraction de charbon jusqu'en 2025, afin de permettre aux principaux clients d'OKD, notamment l'usine de ČEZ à Dětmarovice et Veolia, d'être approvisionnés en charbon.

En outre, un amendement à la loi sur l'énergie (art 88) approuvé par le gouvernement le 22 juin facilite, en cas de pénuries de gaz l'hiver prochain, la production de chaleur urbaine par les centrales électriques au charbon.

La Pologne sécurise le charbon pour les particuliers

En **Pologne**, Le 12 juillet, le président a signé le projet de la loi qui garantit le prix du charbon sur le marché polonais. La loi prévoit l'introduction d'un mécanisme spécial de compensation, grâce auquel la houille, la brique ou le pellet contenant au moins 85 % de houille seront vendus à un prix ne dépassant pas 996,60 PLN (206 €) brut par tonne. Ce montant correspond à son prix moyen de l'année précédente. Chaque ménage pourra acheter 3 tonnes de charbon au prix garanti. Les entreprises qui décident de vendre du charbon à des prix inférieurs seront compensées pour les bénéfices potentiellement perdus. La condition pour recevoir la compensation sera d'enregistrer la société en Pologne et de vendre du charbon aux clients individuels au prix indiqué. La compensation maximale pour la vente d'une tonne s'élèvera à 1073,13 PLN (222 €) bruts. Le gouvernement doit allouer 3 Md PLN (621 M€) à l'aide aux bénéficiaires individuels.

Au-delà du tarif garanti, le 27 juin, le ministre du climat et de l'environnement a publié un décret qui suspend l'application des normes de qualité du charbon pour 60 jours. Comme l'explique le ministre, ce règlement vise à stabiliser les prix de cette matière première, ainsi qu'à augmenter sa disponibilité avant la saison hivernale.

La République tchèque sécurise sa filière énergie dont nucléaire

Le groupe **tchèque** ČEZ a annoncé le 17 juin, le rachat de la société Škoda JS, principale entreprise tchèque dans le secteur de la construction et de l'entretien des centrales nucléaires et auparavant contrôlée indirectement par la banque russe Gazprombank. Cette acquisition vient mettre un terme aux sanctions (et aux menaces de sanctions complémentaires) auxquelles la société était exposée du fait de son actionnariat. Outre l'enjeu d'indépendance vis-à-vis de la Russie, cette acquisition par l'énergéticien public tchèque devrait faciliter également l'intégration de Škoda JS à la chaîne logistique autour des projets portés par les candidats participants à l'appel d'offres pour la construction de la nouvelle unité nucléaire de Dukovany 5 (Westinghouse, KHNP et EDF).

Lors de son intervention télévisée le 22 juin, le Premier Ministre Petr Fiala a déclaré que la société ČEZ, détenue aujourd'hui à 70% par l'Etat, pourrait faire l'objet d'une restructuration, voire d'une scission, d'ici à deux ans. Cette restructuration pourrait consister à regrouper les activités de production électrique de CEZ dans une entité entièrement détenue par l'Etat, pour renforcer la souveraineté énergétique du pays. Cet éventuel plan de restructuration du groupe sera soumis à la prochaine assemblée générale annuelle en 2023.

Au 1er juillet 2022, près de 70% des capacités **tchèques** de stockage de gaz étaient atteintes, soit près de quatre fois le niveau des stocks résiduels en sortie d'hiver, un niveau qui n'est atteint habituellement qu'en septembre. Compte-tenu du rythme rapide de remplissage des stocks, encouragé par plusieurs mesures gouvernementales dont un mécanisme de subvention pour l'achat de gaz et la mise en place d'une mesure dite « use it or take it » sur les capacités de stockage des opérateurs gaziers, le Premier Ministre a déclaré qu'en cas de scénario critique l'hiver prochain, l'Etat serait en mesure de fournir du gaz à tous les ménages.

Les augmentations des tarifs gaziers se poursuivent

En **Lettonie**, pour la deuxième fois cette année, l'entreprise gazière JSC « Latvijas Gaze » a annoncé l'augmentation à partir du 1^{er} juillet 2022 des tarifs de gaz naturel pour les ménages dont la consommation annuelle est inférieure à 25 000m³. Les tarifs vont progresser de 66% à 90%, en fonction du volume de gaz consommé. Il est à noter que les tarifs du gaz naturel ont été déjà augmenté de 54% à 93% depuis le 1er janvier 2022. Le président de JSC « Latvijas Gaze » a déclaré que l'augmentation des coûts du gaz naturel qui a été ressentie par les ménages déjà au premier semestre, reste nettement inférieure à l'augmentation du prix du gaz sur le marché. En plus, l'augmentation tarifaire pour les ménages a été compensée par des aides d'État accordées entre janvier et avril. Compte tenu de l'augmentation du prix du gaz naturel sur le marché mondial, il n'est plus possible de se procurer du gaz à bon marché. Les tarifs pour le second semestre sont calculés à base du prix du gaz de 107,34 €/MWh». En revanche, les tarifs d'acheminement du gaz naturel resteront inchangés pour le second semestre 2022.

Autres secteurs

Le soutien à Ukraine et aux ukrainiens se poursuit

Le secteur du transport **estonien** poursuit ses efforts de soutien à l'Ukraine et a notamment fourni 5 bus à la ville de Bucha. L'Estonian Transport Administration prévoit d'envoyer 30 bus à l'Ukraine dans les prochaines semaines, à la demande de leurs homologues ukrainiens. En parallèle, le secteur privé ne ménage pas ses efforts pour transporter du matériel et des ressources à l'Ukraine: un consortium de Veho, Bolt et Iv Pluss a permis d'envoyer plus de 10 000 kits de premiers soins dans la région de Tchernihiv.

L'Estonie poursuit son soutien à l'intégration des réfugiés ukrainiens et met désormais en œuvre une subvention pour aider les réfugiés ukrainiens à payer leurs loyers. Cette subvention s'élève à 200€ par personne, dans la limite de 6 personnes par famille. En parallèle, les réfugiés ukrainiens se verront proposer des cours d'estonien gratuitement. L'objectif du gouvernement estonien est d'offrir ces cours à 10 000 réfugiés.

Dans le même temps, le secteur privé commence à préparer son soutien à la reconstruction de l'Ukraine. L'écosystème estonien a ciblé l'oblast du Jytomyr et souhaite apporter son expertise, notamment à la filière bois. Une délégation d'investisseurs estoniens s'est rendue dans l'oblast fin juin, afin de cibler les domaines d'investissement prioritaires.

Lors de la conférence sur les réformes en Ukraine à Lugano, la Première ministre, I. Šimonyté, a annoncé que la **Lituanie** allait fournir 10 M€ supplémentaires à la Banque nationale d'Ukraine pour les travaux de reconstruction urgents. Cependant, les entreprises lituaniennes montrent peu d'enthousiasme pour participer aux grands projets de reconstruction de l'Ukraine. L'Association lituanienne des professionnels BTP a indiqué que les travailleurs lituaniens ne seraient visiblement pas intéressés à travailler en Ukraine en raison des salaires trop bas. Dans cette optique, le travail serait effectué par les Ukrainiens eux-mêmes, alors que l'Association lituanienne pourrait offrir à l'Ukraine des projets de construction qui répondent aux normes européennes et superviser le chantier de construction depuis la Lituanie. Le 12 juillet I.Šimonyté ouvrira une conférence à Vilnius qui réunira des parties prenantes d'Ukraine et de Lituanie, ainsi que les représentants de la Commission européenne visant à commencer à élaborer des mesures concrètes pour la reconstruction de l'Ukraine.

Autres faits saillants

Pologne

Financements

Lors de sa visite à Varsovie le 2 juin, la présidente de la Commission Ursula von der Leyen a transmis l'appréciation positive de l'institution de l'UE concernant le plan de relance polonais doté de 35,4 Md€ dans le cadre du Plan de relance européen Next Generation EU (dont 23,9 Md€ de subventions et 11,5 Md€ de prêts à faible taux d'intérêt). Le plan de relance polonais prévoit au total 49 grandes réformes et 53 investissements majeurs. Près de 43% du

plan sont alloués à des objectifs liés au climat, alors que 21% aux objectifs liés à la numérisation. Pour pouvoir débloquer les fonds, la Pologne devra toutefois remplir un certain nombre de conditions, dont le démantèlement de la chambre disciplinaire et la révision des décisions des juges suspendus.

Nominations

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de PKP Intercity du 6 juillet, a réélu Marek Chraniuk au poste de président de la société. Pour rappel, Chraniuk travaille chez PKP Intercity depuis 2006 et en mars 2016 a été nommé son président. De plus, les 2 membres du Conseil d'administration, Jarosław Oniszczyk et Artur Resmer ont été réélus pour un second mandat.

Energie

- Nucléaire

Fin juin, le groupe Enea et la société américaine Last Energy ont conclu un accord pour construire de petits réacteurs nucléaires modulaires en Pologne. Le projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie du groupe Enea visant à atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 et à lancer de nouveaux secteurs d'activité.

- Électricité/chaaleur

Pour contrer les tendances inflationnistes et la hausse des prix de l'énergie, l'office des forêts a introduit fin mai la priorisation des ventes de bois de forêt de piètre qualité pour les particuliers situés à proximité des forêts. Le bois dans la forêt peut être ramassé moyennant une petite somme.

- Gaz et pétrole

Le 2 juin, PKN Orlen et de Lotos Group ont informé que les conseils d'administration des deux sociétés ont accepté et signé un plan de fusion. Ils ont ajouté que la fusion se ferait par le transfert des actifs du groupe Lotos à PKN Orlen. Les sociétés ont convenu qu'en échange d'une action de Lotos, les actionnaires de cette société recevront 1,075 action de PKN Orlen. À la suite de la fusion, la participation du Trésor public dans l'entreprise fusionnée passera à environ 35%. La condition nécessaire pour finaliser la transaction sera l'accord des actionnaires de deux sociétés sur la parité d'échange et les autres conditions de la fusion. Le vote aura lieu fin juillet. Le 20 juin, PKN Orlen a annoncé que la CE avait donné son accord définitif pour l'acquisition du groupe Lotos, approuvant les mesures correctives prédéterminées et donnant six mois pour qu'ils prennent effet. « Nous prévoyons de prendre le contrôle du groupe Lotos fin juillet/début août. Cette année également, nous réaliserons la fusion avec PGNiG et deviendrons une société entièrement multi-énergies, sécurisant la Pologne et la région où nous opérons» - a annoncé le PDG de PKN Orlen, Daniel Obajtek.

Adaptation au changement climatique

Le 7 juin la Commission européenne a annoncé les 118 premières régions et collectivités européennes ayant signé la Charte de la mission "Adaptation au Changement climatique". Parmi elles, 28 villes et régions polonaises. La mission "Adaptation au changement climatique" est l'une des cinq Missions de l'Union européenne dans le cadre du programme de recherche et d'innovation "Horizon Europe". Elle vise à aider au moins 150 collectivités à "mieux comprendre, se préparer, gérer les risques climatiques et développer des solutions innovantes pour renforcer leur résilience" d'ici 2030. Dotée de 370 M€ du programme de financement Horizon Europe pour la période 2021-2023, la mission Adaptation vise à soutenir les objectifs du Green Deal Européen en associant directement les territoires locaux. Les fonds alloués

permettront ainsi de mener des actions de recherche et d'innovation dans leur adaptation au changement climatique. Les villes, régions et collectivités locales constituent le plus grand groupe de celles qui ont rejoint la Mission et sont les suivantes: (villes) Elbląg, Gdańsk, Jastrzębie-Zdrój, Konin, Lidzbark Warmiński, Lublin, Ostrowiec, Rabka-Zdrój, Rejowiec, Rzeszów, Świdnica, Świecie, Turek, Wrocław i Zakopane; (collectivités) Grodzisk, Janikowo, Łomża, Pieszyce, Sorkwity, Stare Babice et Wisznia Mała; (voïévodies) Basse Silésie, Podlachie, Mazovie, Basses-Carpates, de Silésie et de Sainte-Croix.

Environnement

Le 14 juin, le président Duda a signé l'amendement de la loi sur la protection de l'environnement constituant la transposition en droit national des directives européennes relatives à l'établissement des méthodes communes d'évaluation du bruit et de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement.

Le 15 juin, le Conseil des Ministres a adopté le projet d'amendement des certaines lois visant à lutter contre la criminalité écologique présenté par la ministre du climat et de l'environnement. Le projet prévoit une augmentation des sanctions administratives et crimes contre l'environnement de 10 000 (2 083 €) à 10 M PLN (2 M€). L'augmentation concerne les sanctions pour la pollution de l'eau, de l'air ou des sols par une substance ou des radiations ionisantes si cela pourrait mettre en péril la vie ou la santé de l'homme ou causer une réduction importante de la qualité de l'eau, de l'air et des sols ou des dégâts considérables dans le monde animal ou végétal. Dans ce cas, une peine d'emprisonnement d'une durée de 6 mois à 8 ans sera appliquée. Le projet de loi adopté prévoit le renforcement des sanctions pour, entre autres, toute la mise en décharge, l'élimination, le traitement, la valorisation et le transport illicites des déchets susceptibles de menacer la vie ou la santé de l'homme ou causer une réduction importante de la qualité de l'eau, de l'air et des sols ou des dégâts considérables dans le monde animal ou végétal. Cette infraction sera passible d'une peine d'emprisonnement d'un an à 10 ans. De plus, des sanctions plus élevées seront appliquées pour l'importation ou l'exportation de déchets dangereux sans le permis ou l'autorisation requis ou contrairement aux conditions de ceux-ci. Cela encourra une peine d'emprisonnement de 2 à 12 ans. La nouvelle réglementation entrera en vigueur 14 jours après sa publication au Journal officiel.

- *Qualité de l'air*

Début juillet, Anna Moskwa, ministre du climat et de l'environnement, a annoncé le lancement de sa nouvelle édition « Air Pur + » permettant aux ménages de passer des chaudières à charbon les plus polluantes à des chaudières moins polluantes ou/et de faire la modernisation thermique des maisons individuelles. La différence par rapport aux précédentes éditions du Programme concerne la possibilité de bénéficier d'un préfinancement jusqu'à 50% du montant couvert par le Programme et ensuite, après la réalisation de l'investissement, de recevoir la deuxième partie du financement selon une procédure accélérée. L'enveloppe de la nouvelle édition s'élève à 1,8 Md PLN (0,38 Md€). Le programme démarre le 15 juillet. De plus, vu les prix du charbon, le ministère du climat et de l'environnement et le NFOŚiGW envisagent de mettre en place à l'automne un nouveau programme de cofinancement de l'achat des pompes à chaleur par les ménages (il devrait être complémentaire au programme « Air Pur » et au programme « Ma chaleur »). Les détails de ce programme seront présentés à l'automne.

- *Déchets*

Une partie du Fonds pour la Modernisation sera dédiée à la construction ou à la modernisation des installations d'incinération des déchets. Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW) a informé que 3 Md PLN (625 M€) seront

alloués à cette fin. Pour rappel, le Fonds pour la modernisation est un programme de l'Union européenne qui vise à aider 10 pays de l'UE, dont la Pologne, à faible revenu à atteindre leurs objectifs de neutralité climatique en contribuant à moderniser leurs systèmes énergétiques et à améliorer l'efficacité énergétique. A présent, en Pologne, environ 14,5 Mt de déchets communaux sont produites, dont 4,5 Mt constituent les déchets résiduels qui sont non réutilisables et non recyclables. Cependant, les capacités de traitement actuelles des incinérateurs s'élèvent à 1,2 Mt/an. Environ 1 Mt de déchets par an sont traités dans les cimenteries. Ainsi, selon experts, environ 2 Mt de déchets communaux par an pourraient être valorisés dans les installations d'incinération pouvant constituer une alternative pour les centrales à charbon. Jusqu'à présent, le NFOŚiGW a reçu 10 demandes de cofinancement de la construction ou de l'extension des incinérateurs. La capacité estimée des installations visées par ces demandes s'élève à 720 741 t/an.

Au deuxième trimestre 2022 le gouvernement envisage d'adopter le Plan national de la gestion des déchets à l'horizon 2028 (KPGO 2028). Le document indiquera, entre autres, l'ampleur estimée des besoins d'investissements dans la gestion des déchets. Les plans de gestion des déchets doivent être mis à jour au moins tous les 6 ans. Le plan actuellement en vigueur a été validé le 1 juillet 2016. Le KPGO 2028 présentera des recommandations concernant les matières premières critiques, mais aussi des recommandations relatives à la pollution des déchets marins et du milieu naturel. Le document indiquera aussi des mesures visant à la prévention des déchets.

Le 14 juin le président Andrzej Duda a signé la loi sur les installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires. La loi étend le champ d'application de la définition des déchets et régit la question de réception de ces déchets et constitue la transposition de la directive européenne en la matière. Conformément à la loi, les ports et les marinas assurent aux navires l'accès aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires. La réglementation permet d'imposer aux ports et marinas des sanctions allant jusqu'à 50 000 PLN (10 400 €) pour le non-respect des dispositions de cette loi.

- Eau

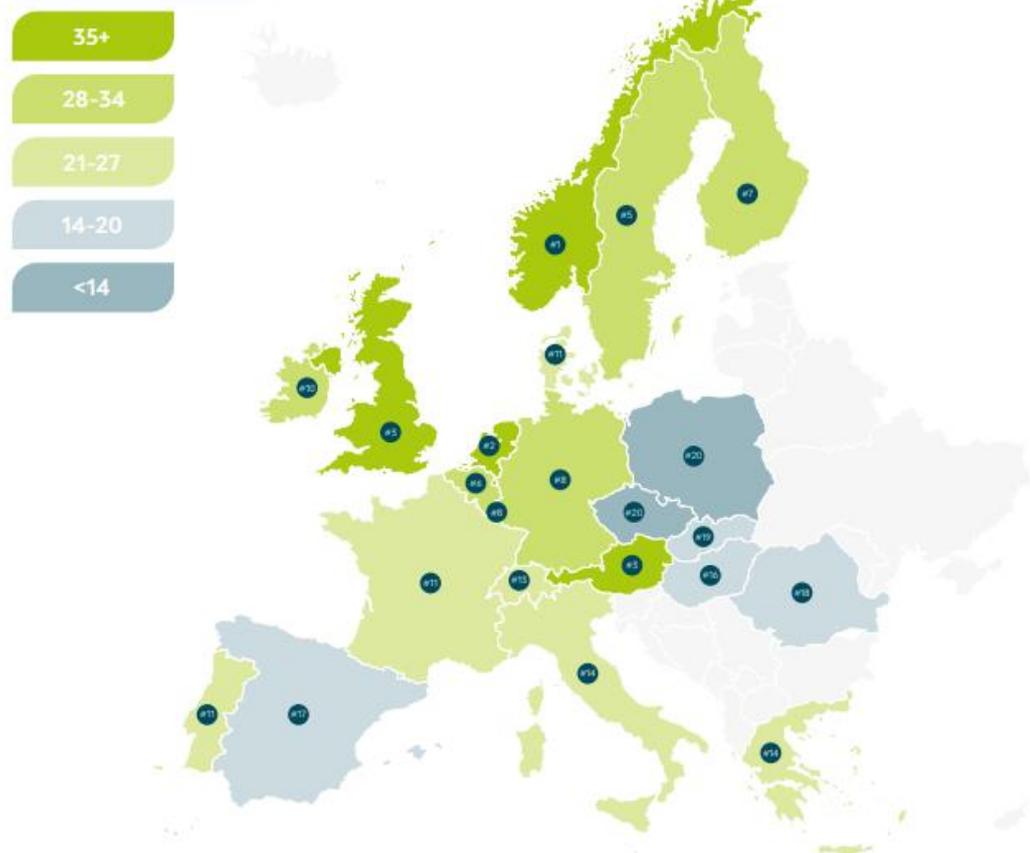
Le 9 juin la diète (sejm) a adopté l'amendement de la loi sur l'eau visant à transposer en droit national la directive 91/271/CEE relative au traitement des eaux urbaines résiduaires et à clôturer la procédure d'infraction engagée par la Commission Européenne à l'encontre de la Pologne le 9 février dernier suite au non-respect des exigences de la directive en objet. La Pologne aurait dû se conformer pleinement aux exigences de la directive depuis 2015. En Pologne, plus de 1 000 agglomérations ne disposent pas d'un système de collecte pour leurs eaux urbaines résiduaires, ce qui signifie que les eaux usées sont directement déversées dans des rivières, des mers ou des lacs sans aucun traitement. Les eaux usées doivent normalement être dirigées vers une installation de traitement des eaux usées avant d'être rejetées. En outre, dans 415 agglomérations, dont les eaux résiduaires sont déversées dans des zones sensibles, la Pologne n'a pas veillé à ce que ces eaux fassent l'objet d'un traitement plus rigoureux comme l'exige la directive.

- Électromobilité

La Pologne ferme le classement de 22 pays européens du dernier rapport « EV Readiness Index 2022 » de LeasePlan évaluant l'état de préparation de ces pays aux véhicules électriques. Cet indice prend en compte trois critères : les immatriculations de véhicules électriques, la maturité des infrastructures pour véhicules électriques et les incitations gouvernementales

dans chaque pays. La Norvège s'est classée à la première place des pays européens les plus avancés dans leur transition énergétique vers électrique.

EV Readiness score, per country



source: LeasePlan <https://www.leaseplan.com/-/media/leaseplan-digital/shared/documents/full-report--ev-readiness-index-release-2022.pdf>

Infrastructures de transport

Début juin, la société CPK a présenté la « variante d'investissement » soit le trajet recommandé, du tronçon Varsovie-Łódź, de la ligne ferroviaire à grande vitesse d'une longueur de 140 km. Entre Varsovie, CPK et Łódź, les trains circuleront à 250 km/h, voire 350 km/h à l'avenir. Le tracé recommandé de la nouvelle ligne Varsovie-Łódź a été sélectionné parmi quatre variantes analysées sur la base d'analyses socio-économiques, de trafic et d'exploitation, technique, environnementale et économique. Une analyse coûts-bénéfices et une analyse multicritère ont également été réalisées, qui ont pris en compte, entre autres, les facteurs techniques et commerciaux et, surtout, les facteurs sociaux et environnementaux.

Cette variante a été précisée mi-juin, sur la localisation exacte de l'investissement, y compris la répartition des infrastructures routières, ferroviaires et énergétiques et l'emplacement des

pistes d'atterrissage; il s'agit d'une pièce du dossier environnemental. Le périmètre de l'investissement prévu, pour lequel CPK demandera une décision environnementale comprend : aéroport avec deux pistes, jonction ferroviaire reliant la zone aéroportuaire aux lignes ferroviaires existantes et à construire, routes reliant la zone aéroportuaire aux infrastructures routières existantes et autres éléments (par exemple lignes électriques, réseau d'approvisionnement en eau, infrastructures de soutien, etc). La variante est située sur le territoire de 9 communes : Baranów, Grodzisk Mazowiecki et Jaktorów (poviat Grodziski), Nowa Sucha et Teresin (poviat Sochaczewski), Błonie (poviat Warszawski zachodni) et Radziejowice, Wiskitki et Żyrardów (poviat Żyrardów). La zone de l'emplacement privilégié pour le projet en décembre 2021 avait une superficie d'environ 41 km² alors que la zone identifiée dans la variante de l'investisseur est d'environ 28 km².

Début juin la société CPK a annoncé un appel d'offres pour un concepteur d'intégration des systèmes aéroportuaires (Airport Systems Integration Designer, ASID). L'appel d'offres prévoit que le concepteur d'intégration des systèmes aéroportuaires effectue des travaux visant à garantir la mise en œuvre et l'intégration appropriées des systèmes TIC (technologies de l'information et de la communication) et SAS (systèmes aéroportuaires spéciaux) pour l'aéroport CPK.

Mi-juin, CPK a également annoncé une procédure d'appel d'offres pour un le Concepteur général pour le génie civil (Master Civil Engineer, MCE). Sa tâche principale sera de préparer une documentation de conception multidisciplinaire pour l'infrastructure technique, y compris les pistes et les voies de circulation, les aires de trafic et les systèmes aéroportuaires.

Fin juin, les sociétés RB Rail AS et CPK, ont signé un accord pour coordonner leurs plans, leurs activités et échanger le savoir-faire. Dans le cadre de cet accord, les représentants de RB Rail AS et de CPK ont convenu que l'objectif primordial était de promouvoir des solutions technologiques innovantes et précieuses et de créer une base de connaissances internationale commune dans leurs secteurs clés. Les entreprises collaboreront à des projets de formation, de recherche et d'innovation. L'échange mutuel de savoir-faire portera sur des sujets tels que les solutions technologiques modernes, la sécurité et la durabilité.

Fin juin, le Plénipotentiaire du gouvernement pour le CPK, Secrétaire d'État Marcin Horała a rencontré à Seoul le Ministre du territoire, des infrastructures et des transports de la République de Corée Won Hee-ryong. Les ministres ont discuté de l'état de la coopération entre l'Incheon International Airport Corporation (IIAC, autorité aéroportuaire d'Incheon) et la CPK. Les discussions ont également porté sur les projets pour les mois à venir. Les deux parties ont exprimé leur intention de porter la coopération entre l'IIAC et la CPK à un niveau encore plus élevé d'ici à mi-2023. Les perspectives de participation d'autres entreprises coréennes expérimentées aux prochaines étapes du projet CPK ont également été discutées. Des représentants de la société CPK ont également participé à une série de réunions avec des investisseurs et des partenaires potentiels organisées en Corée du Sud par Incheon International Airport Corporation. En outre, un atelier a été organisé pour discuter de l'invitation de l'aéroport d'Incheon à participer à l'appel d'offres pour la sélection d'un partenaire opérationnel stratégique.

Par ailleurs, les projets de transport polonais ont reçu un total de 1,27 Md€ de financement de l'instrument CEF dans le cadre de perspective financières de l'UE pour la période 2021-2027. Il s'agit de projets de transport tels que la construction de la voie rapide S19 près de la frontière avec la Slovaquie (Via Carpatia) et les travaux sur les lignes ferroviaires E30 et E65 dans la voïvodie de Silésie. Le chef de file dans l'obtention de fonds du CEF est la société PKP Polskie Linie Kolejowe, qui a obtenu un soutien à hauteur de 937 M€ pour deux projets ferroviaires sur

la section Katowice - frontière polono-tchèque. En outre, dans le cadre du premier concours du CEF, un financement a été obtenu pour un projet de Schavemaker Invest Sp. z. o.o. concernant l'expansion du terminal intermodal à Kaŕy Wrocławskie. 2,7 M€, soit 30 % de la valeur de la tâche, ont été alloués à cette fin. 1,7 M€ seront consacrés au projet de l'Autorité portuaire de police « Construction d'une gare ferroviaire et d'un quai lourd dans le port maritime de Police - travaux d'étude ». Le cofinancement du CEF s'élèvera à 50 % de la valeur de la tâche.

Transports

- Aérien

Le 29 juin l'Agence Polonaise de la Navigation Aérienne (PAŻP) et les syndicats des contrôleurs aériens ont signé un accord clôturant le conflit de plusieurs mois concernant, avant tout, le refus des contrôleurs de vol de Varsovie de souscrire aux nouvelles règles de rémunération. Les contrôleurs ont également soulevé la question des conditions de sécurité. Ils réclamaient l'abandon du système de travail en simple équipe, soit un seul contrôleur par poste. Pour rappel, un accord temporaire a été trouvé le 28 avril dernier et était valable jusqu'au 10 juillet 2022.

- Transport urbain

La régie des transports de Cracovie a signé avec Solaris le contrat pour la livraison des 20 bus électriques. Sa valeur s'élève à environ 70 M PLN (14,6 M€). L'investissement bénéficiera d'un cofinancement du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau à hauteur de 41,7 M PLN (8,7 M€).

Hongrie

Energies – général

Le budget présenté par le gouvernement au titre de 2023 prévoit un Fonds supplémentaire de 1,65 Md€ pour le service universel qui plafonne les prix du gaz et de l'électricité pour les consommateurs résidentiels. Il a annoncé que, depuis son introduction en 2014, le service universel a permis aux familles hongroises d'économiser 6,42 Md€.

Le gouvernement a annoncé la fin programmée de ce plafonnement pour une vaste majorité des municipalités et des PME. Ces dernières avaient été intégrées à ce programme, qui concernait initialement seulement les ménages, à la suite de l'épidémie de Covid. Plusieurs maires, dont celui de Budapest qui appartient à l'opposition, se sont élevés contre cette annonce. Selon le maire de Budapest, cette décision coûterait 24,6 M€ supplémentaires sur l'éclairage public et 49,4 Md€ pour le transport public. Le maire de Székesfehérvár, rattaché au parti gouvernemental, a lui aussi critiqué ce choix, et l'absence de consultation des élus locaux.

L'association des entrepreneurs, VOSZ, a alerté sur le risque de faillites de masse que cette mesure risque d'engendrer car de 30 000 à 40 000 PME devraient augmenter drastiquement leurs prix. De plus, la difficulté de dissocier la consommation énergétique pour usage personnel et professionnel dans le cas des petits entrepreneurs à domicile risque de mener à des difficultés juridiques. En réponse, le gouvernement a accepté de maintenir environ 100 000 PME dans le système du service universel entre août et la fin de l'année. Les petites entreprises qui consomment moins de 4 606 kWh/an pour l'électricité, et moins de 1 489 m³/an pour le gaz,

seront totalement couvertes par le service universel. La consommation qui dépassera ces seuils sera facturée au prix du marché. En ce qui concerne les municipalités, le gouvernement a engagé des négociations avec les maires pour tenter de les aider à financer leur sortie du service universel.

Energies – électricité

Le gouvernement va investir 103 Md HUF (257,2 M€) pour développer le réseau électrique du pays. Ainsi, le réseau sera en capacité de supporter 2 000 MW d'électricité supplémentaire produite à partir de sources renouvelables. La Hongrie veut améliorer le stockage de l'électricité, et s'appuie pour cela sur des projets co-financés par l'Union européenne et par les fonds nationaux. Grâce à un financement européen de 23 Md HUF (57,4 M€), le stockage électrique de la Hongrie augmentera de 500 MW. Le secrétaire d'Etat chargé de la politique climatique a rappelé que les énergies renouvelables représentaient 26% du mix électrique en 2021, tandis que le gestionnaire du réseau électrique, MAVIR, a confirmé qu'il utiliserait 15,4 Md HUF (38,5 M€) de fonds européens d'ici quatre ans pour mieux connecter les champs de panneaux solaires au réseau.

Une ligne de transport d'électricité transfrontalière de 400 kV a été mise en service fin juin entre la Hongrie et la Slovaquie, dernier pays limitrophe avec lequel la Hongrie n'avait pas de connexion électrique transfrontalière. Des tests ont été menés jusqu'au 6 juillet, date à laquelle l'interconnexion est devenue opérationnelle sur les marchés. Le projet a été en partie financé par des fonds européens.

Energies – gaz

Malgré les limitations d'approvisionnement en gaz russe subis par plusieurs pays européens, l'approvisionnement de la Hongrie n'a été que peu affecté, et pour une durée courte (la Hongrie n'a en effet reçu, sur une période limitée à quelques jours, que 88 % des quantités prévues en raison de « contraintes techniques »). Péter Szijjártó a précisé que la Hongrie recevait 12 à 14 M m³ de gaz par jour via l'Autriche, et 10 à 16 M m³ par jour après connexion par la Serbie.

Le stockage en gaz de la Hongrie a atteint 39 % des capacités nationales, soit 2,7 Md m³. Le niveau de remplissage actuel correspond aux trois-quarts de ceux requis par l'UE (soit environ 35 % de la consommation annuelle ou 3,6 Md m³). Les réserves de sécurité ont atteint 0,94 Md m³ et devront s'élever à 1,2 Md m³ d'ici le 1^{er} octobre. En outre, MVM Next devra stocker 1,9 Md m³ spécifiquement dédiés aux consommateurs résidentiels d'ici le 1^{er} octobre.

Energies fossiles

D'après le gouvernement, le plafonnement des prix de l'essence et du diesel à 1,18 € (480 HUF) permet aux hongrois d'économiser 29,6 € par plein. Aux prix du marché, un litre d'essence coûterait 1,90 € et le diesel 1,85 €.

Le Commissaire européen au marché intérieur a écrit au ministre des Technologies et de l'Industrie pour lui intimer de mettre fin à la double-tarifification de l'essence (les propriétaires de véhicules immatriculés en Hongrie paient 1,18 €, les autres les prix du marché). Le Commissaire européen demande au ministre hongrois de se justifier sur l'intérêt et la durée prévue de cette mesure (en vigueur depuis fin mai), qui « pourrait constituer une violation du droit de l'UE », et mener à une procédure d'infraction. La suspension de cette mesure est requise, dans l'attente que la conformité avec le droit européen soit assurée. En réponse, le

Premier ministre a reconnu une certaine « cohérence » de cette requête européenne, mais a souhaité que la Commission accepte de considérer la situation de guerre comme exceptionnelle et que des mesures du même ordre soient arrêtées afin de limiter le « tourisme pétrolier ». Son directeur de cabinet a par ailleurs relevé que la Hongrie pourrait s'appuyer sur une jurisprudence de la CJUE relative à une action mise en œuvre par des fonctionnaires de la région italienne du Frioul pour contrer la pratique des résidents locaux de remplir leurs réservoirs à un meilleur prix en Slovaquie.

Le PDG de MOL, Zsolt Hernádi, a critiqué le plafonnement des prix de l'essence et a demandé au gouvernement de ne pas le prolonger au-delà du 1^{er} juillet. D'après lui, les prix demeurent élevés en raison d'une demande excédentaire, soutenue par le plafonnement des prix. Il prône un meilleur ciblage des aides en fonction du niveau de vie, et un retrait de la mesure, par étapes, après le 1^{er} juillet.

Le gouvernement est évidemment resté sourd à cette critique et a prolongé le plafonnement des prix de l'essence (différencié selon la nationalité de la plaque), jusqu'au 1^{er} octobre. Cette mesure avait été introduite le 15 novembre 2021, initialement pour trois mois.

Les stations-service indépendantes demandent de doubler la compensation financière qui leur est fournie par le gouvernement pour faire face au plafonnement des prix de l'essence. Elles perçoivent actuellement 5c/l. Si les cours internationaux augmentent, la situation leur deviendra insoutenable.

Dans le cadre de la taxe sur les « surprofits » annoncée fin mai par le gouvernement (cf. veille de mai), MOL se verra facturer à hauteur de 25 % sur la différence de prix entre le pétrole brut russe et celui de qualité dite Brent (spread Oural-Brent). Le PDG de MOL s'est dit prêt à payer cette taxe, mais a souligné que les 2,45 Md€ d'investissements pour améliorer la sécurité énergétique depuis 20 ans n'étaient toujours pas amortis.

Plusieurs événements ont réduit l'approvisionnement de la Hongrie en pétrole brut. D'une part, la raffinerie autrichienne d'OMV à Schwechat a été victime d'un incident début juin qui a limité sa production, et un feu s'est déclenché dans la raffinerie de MOL à Százhalombatta, ce qui a divisé par plus de trois la capacité de production journalière (de 21 000 t à 8 000) pendant une dizaine de jours. L'incident n'a fait aucune victime, et n'a entraîné aucune pollution particulière d'après MOL.

Dès l'incident d'OMV en Autriche, le gouvernement a décidé de libérer 18 M l d'essence et 29 M l de diesel des réserves stratégiques afin de maintenir l'approvisionnement aux consommateurs. OMV Hungária s'est vu garantir un accès prioritaire au carburant libéré, vendu uniquement dans les stations-service en Hongrie et à ses partenaires grossistes nationaux. En outre, OMV Hungária devra restituer 40 % du stock libéré à l'association de stockage d'hydrocarbures MSZKSZ avant le 31 août, et le solde avant le 31 octobre.

Les acteurs du secteur pétrolier appellent les consommateurs hongrois à limiter leur consommation d'essence, car des ruptures d'approvisionnement pourraient devenir inévitables, alimentées par des incidents dans les raffineries, et le plafonnement des prix. Plusieurs stations-service (grands réseaux et indépendants), ont intensifié les restrictions sur les quantités vendues. Ainsi, MOL et OMV ont restreint la quantité d'essence accessible au prix de 1,18 € à 50 litres, contre 100 auparavant. La limite ne devrait pas concerner les véhicules standards, dont le réservoir moyen mesure 40 litres, mais concernera les consommateurs qui remplissent des bidons d'essence, ou disposent de véhicules de luxe. Lukoil a instauré une

limite de 20 litres au prix réglementé pour ses petites stations-service, contre 150 dans les grandes. Dans le réseau de MOL, les camions entre 3,5 et 7 t et les véhicules agricoles avec une plaque d'immatriculation hongroise peuvent toujours acheter du carburant au prix réglementé et sans limite de quantité.

Le rapprochement entre MOL et PKN Orlen se poursuit. Dans le cadre de la fusion entre PKN et Lotos en Pologne, PKN doit céder de nombreux actifs. En conséquence, avec l'accord de la Commission, MOL s'apprête à racheter à PKN 417 stations-service en Pologne pour 610 M USD, et lui vendrait 144 stations en Hongrie et 41 en Slovaquie pour 259 M USD. MOL compterait ainsi plus de stations en Pologne que dans l'Etat de son siège social. Les accords sont en attente d'un retour des autorités de la concurrence.

La Commission européenne a ouvert une enquête approfondie sur le rachat des stations-service d'OMV par MOL en Slovénie. MOL a proposé 301 M€ pour une participation de 92,5% dans la société OMV en Slovénie, dont sa filiale croate INA détient déjà 7,5 %. Comme MOL est déjà le troisième acteur du marché slovène, et que les deux groupes se livraient une concurrence acharnée, cet accord risque d'accroître de manière significative la part de marché de MOL d'après la Commissaire européenne Margrethe Vestager. La Commission a jusqu'au 28 octobre pour se prononcer.

Energies – nucléaire

Le projet d'extension de la centrale nucléaire Paks II a reçu son permis de stabilisation des sols de la part de l'autorité nucléaire (OAH). Cela fait suite à l'obtention du permis de construction des murs d'isolation des nappes phréatiques le mois dernier. Par ailleurs, Paks II a reçu son permis de construction pour le piège à fusion (*melt trap*), élément critique dans le fonctionnement des réacteurs. En cas d'urgence, il retient en effet la fusion du cœur et empêche les substances radioactives de quitter l'enceinte du réacteur.

Le ministre des Affaires étrangères et du Commerce (MAEC), en charge également du projet Paks II, a réaffirmé l'horizon de 2030 pour bénéficier de Paks II. Il a tiré un bilan 100% positif de son nouvel entretien début juillet à Istanbul avec le PDG de Rosatom, Alexei Likhachev : toutes les questions en suspens ont été résolues et la phase de construction pourra débuter en septembre, ajoutant néanmoins « si tout se passe comme prévu ». Rappelons que Rosatom doit encore fournir la documentation pour quatre autres permis avant que la construction ne puisse débuter. Le MAEC a aussi confirmé la nomination de l'ancien responsable d'Eximbank, Gergely Jáklí, à la tête de la société Paks II. Celui-ci aura désormais comme Conseiller spécial l'ancien secrétaire d'Etat, francophone, Pál Kovács.

D'après la presse d'opposition, l'OAH tarderait à remettre le permis principal d'exploitation de Paks II en raison de craintes quant à l'existence d'une ligne de faille située en dessous des réacteurs prévus. Les risques ne concerneraient pas un éventuel séisme, mais plutôt une instabilité du sol de part et d'autre de la ligne de faille qui pourrait conduire à l'enfoncement des réacteurs. Le gouvernement rejette ce risque, et affirme qu'il peut être techniquement résolu.

Dans l'attente de l'aboutissement du projet Paks II, le gouvernement s'engage à prolonger la durée de vie des réacteurs en service de Paks. Le ministre des Technologies et de l'Industrie a annoncé qu'une prolongation de 10 à 20 ans était possible. Les quatre blocs russes ont été mis en service entre 1982 et 1987, initialement pour 30 ans. Mais leur durée de vie a déjà été prolongé de 20 ans, avec une date de fermeture anticipée entre 2032 et 2037. Celle-ci pourrait

être portée jusqu'en 2057. Cette extension permettrait de répondre à la hausse exponentielle de la demande électrique.

Energies renouvelables

La plus grande entreprise de fabrication de batteries au monde, CATL, pourrait construire une usine en Hongrie. Cette société chinoise achèterait un terrain de 200 ha à 20 km de la nouvelle usine BMW de Debrecen. Dans le domaine des batteries électriques, l'entreprise basée à Shanghai Semcorp, construit une usine de séparateurs électriques à Debrecen également. La production devrait commencer au premier trimestre 2023. Enfin, le coréen SK Innovation développe un complexe de 135 ha à Ivánca, et représente le plus gros projet *greenfield* de l'histoire de la Hongrie.

Audi va construire une usine de systèmes de conduite électrique sur sa base de Győr pour 300 M€ (dont 21 M€ de subventions), et créera 500 emplois.

En 2021, 46 410 fermes solaires de petite capacité (70MW) ont été raccordées au réseau. La capacité totale de ces petites centrales a atteint 1 195 MW, contre 720 MW fin 2020. La stratégie énergétique de la Hongrie comprend l'objectif d'installer au moins 200 000 centrales photovoltaïques domestiques sur les toits des habitations. On comptait 120 313 centrales de ce type au premier trimestre, pour une capacité combinée de 812 MW.

Environnement

La Hongrie a réduit ses émissions de GES de 34 % par rapport à 1990 et serait donc en bonne voie pour atteindre l'objectif européen de 55 % d'ici 2030. Dans cet optique, elle va fermer la centrale au lignite de Matrai et augmenter la capacité solaire, qui devrait atteindre 6 GW dès l'an prochain, en avance de sept ans par rapport à l'objectif initial. Le ministre Palkovics a souligné que la situation géopolitique actuelle favorisait la production énergétique locale, mais que la Hongrie devait disposer d'une capacité de réserve en l'absence de soleil. Concernant l'accord européen qui propose de ne vendre que des véhicules neufs neutres en carbone d'ici 2035, il a déclaré que la proposition initiale « aurait sonné le glas du moteur à combustion interne ». La proposition finale, proposée par l'Allemagne et soutenue par la Hongrie, n'interdit pas les moteurs à combustion interne neutres en carbone tels que ceux qui fonctionnent à l'hydrogène ou au carburant synthétique.

Péter Szijjártó a qualifié de « folle » la proposition de taxe carbone européenne sur les conducteurs de voitures conventionnelles, non électriques. Il a ajouté : « Nous rejetons toute forme de modifications fiscales qui imposeraient des charges supplémentaires aux personnes ». Le ministre des Technologies et de l'Industrie appelle pour sa part l'UE à indemniser les ménages si elle décidait de les intégrer au système ETS pour l'achat de véhicules. Il s'oppose par ailleurs à toute coupe dans le Fonds social européen dont bénéficie la Hongrie. Il estime que si la réglementation entre en vigueur comme prévu en 2027, les Hongrois pourront être entièrement indemnisés par ce Fonds, sans remise en cause du service universel de plafonnement des prix de l'énergie.

Budapest va rejoindre la Convention européenne des Maires pour l'énergie et le climat. La mesure vise à harmoniser les pratiques européennes en matière d'économie d'énergies (limitation de la climatisation des bâtiments publics à 25° en été, chauffage à 18° en hiver, réduction de l'éclairage, fermeture de piscines, centres sportifs, et réduction du trafic routier).

Un nombre record de 1 549 sacs de déchets ont été collectés dans le lac Tisza lors de la Lake Tisza PET Cup annuelle. Les équipes concurrentes ont ramassé des déchets sur la section du lac entre Tiszafüred et Tiszanána-Dinnyeshát. Les participants ont collecté principalement des bouteilles en plastique, mais aussi des réfrigérateurs, des téléviseurs, des pièces de voiture, des déchets dangereux, de la peinture et un baril de pétrole.

László Lóránt Keresztes, député écologiste et chef de la commission parlementaire du développement durable, s'est adressé à la Présidente Katalin Novák, et lui a demandé de s'élever publiquement contre la pollution de la rivière Sajo, en provenance de Slovaquie. « *Constatant l'inaction du gouvernement slovaque et la passivité des partis au pouvoir et du gouvernement hongrois* », le député demande que la Hongrie aide la Slovaquie à limiter la pollution, qui a déjà exterminé la faune dans une longue partie du fleuve, alors que les seuils d'alerte viennent d'être dépassés en Hongrie.

Infrastructures urbaines

Le groupe pétrolier MOL a soumis une offre contraignante pour la concession de gestion des déchets municipaux de 35 ans. La concession, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} juillet 2023, concernera 4,5 à 5 M t/an de déchets. MOL sera tenu d'investir plus de 120 M€ dans les infrastructures de collecte et de gestion des déchets au cours des dix premières années de la concession. MOL s'engagerait également à établir une nouvelle capacité de production de déchets en énergie qui dépasserait 100000 t/an au cours des cinq premières années. Le soumissionnaire retenu sera le concédant unique en Hongrie, et couvrira l'ensemble de la chaîne de valeur de l'industrie des déchets solides municipaux. L'Office national des concessions, supervisé par Antal Rogán, avait laissé 12 jours ouvrables aux candidats pour soumettre leur offre.

4 espaces publics de la Capitale hongroise (Vörösmarty tér, Széchenyi tér, Podmaniczky tér et une partie de József Attila utca) deviendront gratuitement la propriété de l'État à compter du 1^{er} août, et seront cédés gratuitement à la municipalité du Vème arrondissement, dirigé par le Fidesz, pour 99 ans. L'arrondissement sera en charge de leur exploitation.

Le groupe Opus, propriété de Lőrinc Mészáros et spécialisé dans la construction d'infrastructures publiques, a annoncé une perte nette de 510000€ au T1 2022, contre un bénéfice de 20 M€ au T1 2021. Pourtant, les revenus du groupe ont plus que doublé (+113,5 %) à 240 M€ suite au rachat des distributeurs Titász (électricité) et Tigáz (gaz). Les pertes du groupe proviennent des divisions tourisme et industrie alimentaire. La division énergie constitue désormais la plus grande part des actifs d'Opus, à 38 %. Le pôle agro-alimentaire représente 24 %, le pôle manufacturier 23 %, le tourisme 13 % et la gestion d'actifs 2 %.

Mészáros és Mészáros, filiale d'Opus, a remporté un contrat de rénovation de port auprès de la compagnie nationale Mahart pour 23,2 M€.

Transports aériens

Ryanair et le gouvernement se sont livrés à une succession de passe d'armes par médias interposés tout au long du mois de juin à propos de la nouvelle taxe sur les surprofits. Celle-ci vise, pour le transport aérien, à faire payer un supplément compris entre 10 et 20 € aux compagnies aériennes pour les vols au départ de Budapest (9,63 € pour les destinations dans l'EEE + Royaume-Uni + Monténégro + Serbie et 2,41 € pour les autres). Cette taxe n'a pas vocation à être répercutée sur les consommateurs d'après le gouvernement, mais Ryanair a annoncé qu'elle ferait payer cette taxe « stupide » aux passagers. En réponse, le gouvernement va lancer une enquête sur Ryanair au titre de la protection des consommateurs. Le nouveau

ministre du développement économique, Marton Nagy, a prévenu que les entreprises qui répercuteraient la taxe sur les consommateurs s'exposeraient à une hausse de ladite taxe. De son côté, Wizz Air a commencé à répercuter la taxe sur les passagers pour les billets achetés après le 1er juillet, et non rétroactivement comme l'a fait Ryanair. Aux critiques concernant le bien-fondé de cette taxe, le gouvernement répond que si les compagnies aériennes ont connu des temps meilleurs, elles sont aujourd'hui dans une bien meilleure posture que le secteur du tourisme, ce qui expliquerait pourquoi celui-ci demeure hors du champ d'application de la surtaxe.

Les pertes de Wizz Air ont atteint 643 M€ sur l'exercice 01/04/2021-31/03/2022 contre 576 M€ l'année précédente. Les revenus ont crû de 739 M€ à 1,66 Md€R, mais la compagnie est affectée par des difficultés d'approvisionnement et la pénurie de personnel. Malgré la forte demande attendue cet été, le prochain trimestre de la compagnie devrait encore être déficitaire.

Le trafic de passagers de l'aéroport de Budapest a atteint un nouveau sommet depuis le déclenchement de l'épidémie, avec 1,1 M de voyageurs en mai. Le trafic a été multiplié par 12 par rapport à mai 2021. Le trafic cargo est stable à 15 000 T/mois. Entre janvier et mai, le volume de fret a atteint 84 000 t (+17 % en g.a.).

Une association de consommateurs jusqu'alors inconnue, *L'Atka Consumer Protection Society*, a lancé une action juridique contre Ryanair pour ses conditions générales de transport « abusives ».

Environ 200 passagers se sont retrouvés bloqués une nuit entière à l'aéroport de Budapest, car leurs bagages n'ont pas été déchargés à la sortie de l'avion, arrivé en retard alors que le personnel en charge des bagages avait déjà quitté son service. Le ministère des Technologies et de l'Industrie a prévenu que l'Aéroport de Budapest et les sociétés d'assistance en escale encouraient des amendes suite à ce dysfonctionnement.

Dans le même temps, l'Aéroport de Budapest a annoncé que les voyageurs doivent s'attendre à des retards et des annulations de vols cet été en raison du manque de personnel et de la hausse brutale du trafic aérien. L'aéroport affirme qu'environ 10 à 15 vols seulement sont annulés par semaine.

Transports ferroviaires

Le ministre des Technologies et de l'Industrie a annoncé que le PDG de la compagnie ferroviaire nationale MÁV, Róbert Homolya, quitterait le groupe le 15 juin, sans qu'un successeur soit nommé à ce stade. Il a rendu hommage au travail de M. Homolya, à l'origine de l'intégration du transporteur Volánbusz dans le groupe, et qui a lancé le chantier de rénovation de la gare Nyugati. La presse avance que ce départ pourrait être lié à la création du Centre national des transports, qui sera chargé de gérer les services publics pour le compte de MÁV-Volán, Gysev. Ce centre, dirigé par le secrétaire d'Etat aux transports, Dávid Vitézy, coordonnera également les horaires des différentes compagnies.

Le prix de traction électrique pour le fret ferroviaire est particulièrement élevé en Hongrie, et risque d'empêcher l'atteinte de l'objectif de transférer 30% du fret routier vers le ferroviaire ou le fluvial d'ici 2030 pour les marchandises transportées sur plus de 300 km. A l'heure actuelle, il revient moins cher de transporter des convois depuis la Serbie vers la Slovaquie via la Croatie, la Slovénie et l'Autriche que de transiter par la Hongrie. Outre les prix de l'électricité sur le marché concurrentiel, les redevances d'accès aux voies y sont particulièrement élevées. Alors que plusieurs pays voisins ont supprimé temporairement les frais d'accès aux voies (avec accord de la Commission, la Hongrie n'a pas fait ce choix). Les compagnies de fret ferroviaire ont établi leurs plans d'affaires sur la base des prix de l'électricité de 23c €/kWh, mais MÁV a

acheté de l'électricité à 30-32 c €/kWh en décembre pour le premier trimestre. Depuis, les prix ont augmenté à 42c €/kWh, ce qui occasionne de grosses pertes pour le secteur. Gysev a conclu un contrat à la mi-2021 pour des prix de l'électricité de 2022 à 10c €/kWh. D'après le site d'information 444, cette situation pourrait être un facteur du départ de Róbert Homolya.

Le directeur de cabinet du Premier ministre a déclaré que le projet de développement ferroviaire Budapest-Belgrade était en cours, et qu'il ne serait pas interrompu. Il devrait être achevé d'ici 2025.

Lors d'une réunion à Budapest, les ministres des transports des pays du groupe de Visegrad ont convenu d'accélérer la construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse à travers leurs pays respectifs, et d'intensifier les efforts pour transporter les céréales d'Ukraine ; pour le ministère hongrois des Technologies et de l'Industrie, l'intégration internationale du réseau hongrois est une priorité, et en particulier le projet de LGV entre Varsovie et Budapest, via Prague et Bratislava. La Hongrie espère obtenir le permis environnemental pour le tronçon Budapest – Győr d'ici l'année prochaine. Le secrétaire d'Etat hongrois aux transports a annoncé que la Slovaquie planifiait son tronçon, et la République tchèque et la Pologne en étaient à la planification détaillée. Grâce à ce projet, Budapest serait à moins de 2 heures de Bratislava, 3h30 de Prague et 5h30 de Varsovie grâce à des trains lancés à 320 km/h.

Transports fluviaux

L'Ambassade de Corée du Sud offre 2468 €/ 1 M HUF de récompense pour la découverte de la dernière victime du naufrage du bateau Hableány sur le Danube en 2019. Sur les 35 passagers, 7 ont survécu, et 28 sont décédés. Seuls 27 ont été retrouvés à ce stade.

Transports routiers

Les plaques d'immatriculation hongroises sont plus longues depuis le 1er juillet, et compteront désormais 1 lettre et 3 chiffres. Les nouvelles plaques arboreront les armoiries hongroises, mais conserveront le modèle européen des douze étoiles jaunes sur fond bleu.

Le nombre d'accidents de la route en Hongrie qui se traduit par une blessure a atteint 2 793 au T1 2022, en hausse de 13% en g.a. Cette hausse provient d'un effet de base dû à une faible activité économique l'an dernier en raison de la pandémie. Au cours du premier trimestre 2022, 3 715 personnes ont été blessées (+ 15 %), et 98 ont été tuées (+5%). Le lieu le plus accidentogène est l'autoroute M5, proche de la frontière serbe. Le moins accidentogène est la M6, entre Budapest et Pécs.

Transports urbains

Les prix des billets de transport destinés aux touristes ont augmenté au 1er juillet. Ainsi, le prix des tickets 24 heures est passé de 4,07 € / 1 650 HUF à 6,17 € / 2 500 HUF, celui de 72 heures de 10,24 € / 4 150 à 13,57 € / 5 500 HUF. Le prix du ticket direct vers l'aéroport (100E) de 2,22 € / 900 HUF à 3,70 € / 1 500 HUF. Les amendes sur place sont passées de 19,74 € / 8 000 HUF à 29,62 € / 12 000 HUF. Ces hausses pourraient rapporter 2 M€. Le prix des pass mensuels n'a pas varié depuis 8 ans.

République Tchèque

Priorités de la Présidence tchèque du Conseil de l'UE

Le Premier ministre tchèque, M. Petr Fiala, a présenté le 15 juin les priorités de la présidence tchèque du Conseil de l'UE (PTUE). Autour du slogan « l'Europe comme devoir », qui fait référence à un discours de Vaclav Havel en 1996 (en anglais : « Europe as a task: rethink, rebuild, repower »), ces priorités, regroupées autour de cinq piliers, sont dictées par le contexte de la guerre en Ukraine et de ses conséquences sur l'UE (voir Priorités (europa.eu)). Elles concernent : (i) la gestion de la crise des réfugiés et reconstruction de l'Ukraine, (ii) la sécurité énergétique, (iii) le renforcement de la défense européenne et cyberspace, (iv) la résilience stratégique de l'économie européenne, (v) la résilience des institutions démocratiques. Les enjeux économiques et énergétiques tiennent une place centrale, sous l'angle de la réduction des dépendances aux régimes non démocratiques et du renforcement de la résilience économique.

Energie

Le Premier ministre Petr Fiala a annoncé le 22 juin à la télévision tchèque **qu'un total de 66 Md CZK (2,6 Md€ ; 1% du PIB) serait dédié aux ménages et aux entreprises pour faire face à la hausse des prix de l'énergie**. Il a ainsi évoqué trois formes de soutien : (i) la suspension de la taxe sur l'énergie pour le financement des énergies renouvelables (23 Md CZK/940 M€), (ii) un tarif économique, au bénéfice de tous les ménages sans conditions de ressources pour la prochaine saison de chauffage, consistant en une réduction appliquée directement sur le tarif de base des fournisseurs d'énergie dans la limite de 16 000 CZK (640€) par ménage consommateur de gaz et d'électricité (coût total : 27 Md CZK/110 M€), (iii) une aide aux ménages chauffés par un chauffage urbain (10 Md CZK/410 M€), une aide aux ménages chauffés par un chauffage central commun à l'immeuble (3,6 Md CZK/147 M€) et un soutien aux entreprises qui opèrent dans des industries à forte intensité énergétique (2 Md CZK/81 M€).

Lors de l'assemblée générale de ČEZ qui s'est tenue le 28 juin, **le montant des dividendes versés par le groupe a été fixé, sur proposition du Ministère des Finances, à 48 CZK par action**, contre une proposition du conseil d'administration à 44 CZK (52 CZK en 2021). Ainsi, le total des dividendes versés par ČEZ cette année sera de 25,8 Md CZK (1 Md€), dont 18 Md CZK (728 M€) à l'Etat. Par ailleurs, le versement des dividendes a été ajourné de trois mois, au 1^{er} novembre, afin de préserver les liquidités du groupe.

Le 30 juin, la **Commission européenne a ouvert une enquête approfondie afin de déterminer la conformité aux règles de l'UE en matière d'aides d'Etat des mesures de soutien public que prévoit d'accorder la République tchèque à la société de projet qui sera créée par CEZ pour réaliser la construction de la nouvelle centrale nucléaire de Dukovany**. L'Etat prévoit en effet de soutenir le projet à travers trois canaux d'aides : (i) un prêt de 7,5 Md€ à taux d'intérêt réduit, (ii) un accord d'achat d'électricité sur 60 ans, (iii) un mécanisme visant à protéger le groupe CEZ et l'Etat en cas d'événements imprévisibles. L'enquête ouverte par la Commission ciblerait notamment le caractère approprié et proportionné des trois volets d'aides, ainsi que leur incidence sur la concurrence.

Transports et infrastructures

Le ministre des Transports a présenté **les priorités de la présidence tchèque du Conseil de l'UE** dans la filière Transports. La PTUE soutiendra les politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, notamment par le développement des infrastructures pour carburants de substitution, la promotion des transports propres, ainsi que le développement du réseau de transport européen RTE-T (dans lequel s'inscrit le projet de réseau LGV tchèque). Elle recherchera également une meilleure connexion de l'Ukraine au réseau européen. La République tchèque souhaite aussi mettre davantage l'accent sur les activités spatiales avec l'objectif de construire l'infrastructure spatiale de connectivité européenne.

Ferroviaire

Škoda Transportation (groupe PPF), premier constructeur de matériel ferroviaire roulant tchèque, a réalisé en 2021 un chiffre d'affaires de 15,5 Md CZK (0,63 Md€), soit une hausse de 41% par rapport à l'année 2020 et un bénéfice net de 580 M CZK (23,7 M€). L'entreprise a créé en 2021 plus de 800 nouveaux emplois pour un total de 6 500.

L'agence de notation Moody's a confirmé **la note du groupe České dráhy (Les Chemins de fer tchèques, principal opérateur ferroviaire) à Baa2, avec perspective stable**, ce qui est un message clé pour le transporteur en vue d'une émission prévue de nouvelles obligations vertes pour 13,5 Md CZK (0,55 Md€) qui intervient au moment où l'opérateur court un risque d'amende de la part de la Commission européenne pour entente avec le transporteur ferroviaire autrichien (ÖBB) dans le but d'empêcher l'expansion de l'opérateur privé RegioJet tant en République tchèque que sur la ligne internationale entre Prague et Vienne. Les services de la Commission enquêtent sur l'affaire depuis six ans et ont envoyé aux deux sociétés leurs griefs. Les Chemins de fer tchèques ont estimé le risque d'amende à 1,7 Md CZK (69 M€).

La Commission européenne allouera dans le cadre du **1^{er} appel à projets du fonds CEF (2021-2027) plus de 7,9 Md CZK (0,32 Md€) de subventions à neuf projets ferroviaires tchèques**. Il s'agit notamment des projets de rénovation de lignes existantes et d'installation du système ETCS, mais également de la première section du projet de LGV : élaboration de la documentation de projet pour la LGV Prague-Dresde, plus précisément la documentation du permis d'aménagement pour les tronçons Prague - Balabenka – Lovosice et Ústí nad Labem – tunnel transfrontalier – frontière allemande y compris le projet des gares TGV à Roudnice n. Labem et Ústí n. Labem. Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, Správa železnic, sollicitera un financement supplémentaire du programme CEF dans le cadre du 2^{ème} appel à projets cet automne pour les projets d'infrastructure et de technologie (comprenant la préparation du projet LGV).

Transport routier

La **première station de ravitaillement d'hydrogène routier**, ouverte au public, a été inaugurée le 28 juin à Ostrava. La station, située à l'entrée du site de production de Cylinders Holding, est déjà enregistrée dans le réseau européen des stations d'hydrogène. Elle a représenté un investissement de 15 M CZK (0,651 M€). Deux autres stations publiques de ravitaillement en hydrogène devraient être ouvertes d'ici fin 2022 à Prague et à Litvínov par Orlen Unipetrol.

A partir du 1^{er} juillet 2022, près de 400 nouveaux kilomètres de routes de 1^{re} catégorie seront soumis aux péages. Instauré en 2007, le système de péage électronique concerne actuellement plus de 2 807 km de routes de première catégorie et d'autoroutes en République tchèque. En 2021, les péages ont généré des revenus de l'ordre de 14 Md CZK (542 M€), un chiffre record (+23% par rapport à 2020) et pour l'année 2022 une nouvelle hausse est attendue grâce à cette extension du réseau à péage.

Le site web de la Direction des routes et des autoroutes (ŘSD) a fait l'objet d'un cyber attaque de niveau professionnel sans précédent le 17 mai qui a causé des dégâts considérables (le système comptable, le système des marchés publics et des contrats ainsi que les systèmes internes de l'organisme ont été perturbés). Le Bureau tchèque pour la cybersécurité et la sécurité de l'information (NÚKIB) coopère avec ŘSD sur le renouvellement du réseau et des systèmes d'information importants mais la récupération et la restauration de toutes les données, malgré l'utilisation de sauvegardes, prendront au moins cinq mois. Selon le directeur général de ŘSD, la poursuite de la préparation et de la réalisation des chantiers routiers ne devrait pas être menacée. Ni le système de péages ni le système de gestion du trafic dans les tunnels n'ont été concernés par ces complications.

Transport urbain

L'Entreprise de transports de Prague (DPP) fait face à une vaste affaire de corruption qui s'est traduite par l'arrestation de 11 personnes, dont l'adjoint au maire de Prague et membre du conseil de surveillance de DPP, Petr Hlubuček (parti STAN - Maires et Indépendants) qui a démissionné ensemble avec 4 autres membres du conseil d'administration et 3 membres du conseil de surveillance de DPP. Le ministre de l'Education Petr Gazdík (STAN) a lui aussi démissionné de ses fonctions au gouvernement en conséquence de cette affaire. Selon la police, ce groupe aurait mis en place un système permettant de placer des proches à des postes clés au sein de DPP afin d'exercer une influence sur les appels d'offres et obtenir des pots-de-vin.

METROSTAV, plus grande entreprise de construction et travaux publics en République tchèque et deuxième en Europe centrale et du sud-est, est également confrontée aux conséquences judiciaires d'une affaire de corruption, manipulation d'appels d'offres publics et détournement de fonds européens datant de 2012 (travaux attribués contre les pots de vin). La Haute Cour d'appel de Prague a en effet récemment confirmé, outre une amende de 10 M CZK, **l'interdiction pour Metrostav et sa filiale Metrostav Infrastructure de participer aux marchés publics pendant trois ans**, une condamnation sans précédent. Cette interdiction ne concerne pas les autres sociétés du groupe (parmi lesquelles Subterra, Metrostav DIZ spécialisé en construction énergétique ou le constructeur des ponts Metrostav TBR). L'interdiction ne concerne pas non plus les marchés publics à l'étranger (représentant un tiers des marchés de Metrostav). En outre, Metrostav peut agir en tant que sous-traitant d'autres entreprises de construction. Si Metrostav a annoncé qu'elle ferait appel devant la Cour suprême, le verdict n'a pas d'effet suspensif. Metrostav a estimé la valeur des marchés perdus au cours des trois prochaines années à 33 Md CZK (1,35 Md€).

Environnement

La consommation de gaz naturel a été au mois de mai 2022 la plus faible de ces cinq dernières années en République tchèque. Selon l'entreprise Amper Meteo, elle a ainsi diminué de 9,2% en glissement annuel et de 19,2% en glissement annuel sur les cinq premiers mois de 2022, après ajustement relatif aux conditions météorologiques. La consommation d'électricité, plus difficile à restreindre a quant à elle diminué de 1,8% en glissement annuel. Après ajustement météorologique, sa valeur est presque identique à celle de l'année dernière. L'évolution des prix du gaz et de l'électricité a globalement été la suivante : le prix du gaz était d'environ 8,18 €/MWh début 2021, 12,28 €/MWh durant l'été 2021 et 24,5 à 28,6 €/MWh au mois de mai 2022. Le prix de l'électricité était d'environ 61 €/MWh début 2021, de 82 €/MWh durant l'été 2021 puis 327 €/MWh au mois de décembre 2021 avant de redescendre à 123 €/MWh début 2022 et d'augmenter à nouveau à 245 €/MWh au mois de mai.

Les municipalités tchèques recevront prochainement 164 M€ du Fonds de modernisation pour développer l'énergie photovoltaïque dans leurs communes. Le Fonds national pour l'environnement va lancer deux appels à projets, l'un pour les communes de moins de 3000 habitants, d'un montant de 61,38 M€ et l'autre pour les grandes villes, d'un montant de 102 M€, du 17 août 2022 au 15 mars 2023. Les petites communes pourront ainsi obtenir jusqu'à 75% de soutien financier pour l'acquisition de systèmes photovoltaïques pour les toits des bâtiments non commerciaux. La subvention permettra également de financer des équipements de stockage de l'énergie. Pour l'obtenir, les communes devront notamment utiliser au moins 80% de l'électricité qu'elles produiront pour leur propre consommation.

Fonds européens

La République tchèque devrait prochainement recevoir 1 Md€ de fonds européens du plan national de relance (PNRR). Dans le cadre de l'évaluation des objectifs auxquels s'est engagée la République tchèque dans son PNRR, la Commission a donné son accord pour que le pays soumette une demande de décaissement à l'automne, pour un montant de 1 Md€. La demande intégrera des informations concernant la réalisation de 37 sous-objectifs (dont 14 ont déjà été atteints et 21 autres sont en cours conformément au calendrier fixé). Pour mémoire, le montant total dont peut bénéficier la République tchèque dans le cadre du plan de relance financé par l'UE est de 7 Md€ (3,3% du PIB, sur 2020-2026).

Slovaquie

Electricité

Le principal électricien du pays, la société Slovenske elektrarne, a réalisé un résultat avant impôt (EBITDA) à hauteur de 424 M€ en 2021, en hausse de 16,8%. D'après Slovenske elektrarne, cette croissance est la conséquence de la hausse des prix de l'électricité et de l'augmentation de la consommation sur le marché de l'électricité. La production d'électricité a atteint 19 113 GWh, en hausse de 2% en g.a. soit la plus forte production depuis 2017. Avec le troisième bloc nucléaire à Mochovce prêt à être couplé au réseau, une fois toutes les autorisations délivrées, la production devrait augmenter de 3 500 GWh supplémentaires soit

une hausse de 18 %. Pour mémoire, Slovenske elektrarne a vendu l'électricité produite sur des contrats à terme, pour les deux – trois prochaines années, une grande partie de la production pour l'année 2023 a ainsi été déjà vendue.

Le 16 février 2022, les autorités slovaques et Slovenske elektrarne ont signé un mémorandum sur le prix de l'électricité produite et garantie aux ménages au prix de 61,21 €/MWh pour les années 2022-2024. En juin, le ministère de l'Economie était en train de finaliser les détails du contrat avec Slovenske elektrarne. Ainsi, le prix garanti sera limité à une consommation annuelle de 4 MWh/an. Au-delà de cette consommation, le prix sera supérieur au prix garanti. Le ministre de l'Economie Richard Sulik a mis en exergue que la consommation annuelle moyenne d'un ménage slovaque s'élevait à 2,2 MWh. Le prix final payé par les ménages (toutes charges comprises) devrait atteindre 139 €/MWh, le prix pour les ménages avec une consommation supérieure à 4 MWh devrait se rapprocher de 220-230 €/MWh.

Fin juin, le ministère de l'Economie a augmenté la capacité des ressources locales qui peuvent être raccordées au réseau avec 70 MW supplémentaires. Grâce à l'amendement de la législation, le ministère de l'Economie a la compétence d'augmenter la puissance installée tout au long de l'année. Suite à cette hausse en 2022 et suite à l'ajustement des capacités en 2023, les ressources nouvelles devraient approcher 279 MW.

Gaz

Fin juin, le ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, a dévoilé les prix du gaz naturel pour les ménages pour les quatre prochaines années. Les clients de la société publique SPP qui vont conclure un contrat de quatre ans verront le prix augmenté de 76 % dont notamment la hausse l'année prochaine (34 %). Ainsi, le prix va augmenter de 43 €/MWh à 57 €/MWh en 2023 puis progressivement à 62 €/MWh en 2025 et à 76 €/MWh en 2026. Le deuxième plus grand fournisseur Innogy du groupe allemand E.ON devrait s'aligner sur ces tarifs. Pendant les années 2023-2024, SPP devrait vendre à perte mais la société devrait retrouver le profit en 2025 et compenser les pertes en 2026.

Au 4 juillet 2022, les réservoirs ont été remplis à hauteur de 22,27 TWh soit 61,8 % de leur capacité (<https://agsi.gie.eu/#/historical/SK>); la Slovaquie se place ainsi parmi les pays européens les mieux préparés au remplissage des réservoirs. Selon les déclarations du ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, prononcées le 22 juin, la Slovaquie aurait encore besoin de trois semaines pour remplir ses réservoirs afin d'avoir suffisamment de gaz pour l'hiver prochain.

Le projet du terminal slovaque de gaz naturel liquéfié se trouve en phase de préparation préprojet. Cette phase doit se terminer par l'achèvement de l'étude de l'impact sur l'environnement. D'après la société publique Verejne pristavy (« Ports publics »), elle sera finalisée vers la fin de cette année. La société prévoit le début des travaux de construction l'année prochaine. Les travaux vont durer 4,5 ans. Le terminal devrait être situé dans le port industriel à Bratislava sur Danube. Cet investissement devrait s'élever à 40 M€ et il devrait être cofinancé par des fonds européens. Les réservoirs devraient permettre le stockage de 2 000 t de GNL. Par ailleurs, le terminal stockera non seulement du LNG importé par bateaux mais il pourra liquéfier le gaz transporté par gazoducs. La capacité de production journalière devrait atteindre 24 t de LNG. Les activistes environnementaux contestent notamment la hausse

induite du transport, notamment des poids lourds et des citernes et la proximité des quartiers résidentiels.

Nucléaire

La Slovaquie n'a pas abandonné le projet d'une nouvelle centrale nucléaire. Selon le ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, elle pourrait être construite à l'horizon 2040 afin de remplacer la centrale nucléaire V2 à Jaslovske Bohunice VVER 440/V-213 (deux blocs nucléaires d'une puissance installée de 505 MW). Le projet de la nouvelle centrale nucléaire n'est pas nouveau, il a vu le jour il y a douze ans et il bénéficie d'un avis favorable du ministère de l'Environnement dans le cadre de l'évaluation de l'impact environnemental. Cette évaluation prévoit un seul réacteur de génération III+ avec une puissance installée maximale de 1 700 MW.

Energies renouvelables :

- *Chaleur*

Fin juin, les conseillers municipaux de deux quartiers de Bratislava – Stare Mesto (Vieille ville) et Ruzinov – ont approuvé le changement du fournisseur de chaleur au profit de la société publique chargée de la chaleur, la société MH Teplarensky holding. MH Teplarensky holding sera chargé des réseaux et infrastructures à partir du 1er janvier 2023 avec un délai de préavis de six mois. La société publique a promis une baisse des tarifs de 20-26 % ce qui devrait atténuer l'impact de la hausse des prix. Ce changement à Ruzinov doit encore être validé juridiquement car il a été décidé sans le recours à un appel d'offres. MH Teplarensky holding propose même de créer une tarification unique pour toute la ville. La société publique évoque aussi le besoin de moderniser les infrastructures dans les deux quartiers car ces infrastructures ont 50 ans et plus. Les travaux d'urgence pourraient commencer dès l'année prochaine mais le calendrier des travaux prévoit plutôt le début en 2024 avec une fin à l'horizon de cinq ou six ans. Le calendrier et le cahier des charges dépendront d'un plan d'investissement détaillé qui doit être rédigé l'année prochaine. La chaleur est actuellement fournie par Prva ruzinovska à Ruzinov et par Termming à Stare Mesto, deux filiales du groupe français Engie. Engie a déploré que cette décision ait eu lieu sans le recours à un marché public. A l'heure actuelle, MH Teplarensky fournit la chaleur dans deux autres quartiers de Bratislava – Dubravka et Karlova Ves – pour 80,65 €/MWh alors Prva ruzinovska facture à Ruzinov à hauteur de 96,98 €/MWh et Termming à Stare Mesto à 101,87 €/MWh.

Le 4 juillet, la société MH Teplarensky holding et la société GeoTerm Kosice ont signé un accord de coopération et un contrat de fourniture de combustible issu du forage géothermique à Kosice (est du pays). Le contrat engage les deux parties à fournir à l'horizon 2026 la chaleur géothermique à hauteur de 30 MW mais le projet a le potentiel de 100 MW dans l'avenir. Selon le directeur général de MH Teplarensky holding, grâce requise e à ce projet, la société pourrait être capable de fournir aux habitants de Kosice 80 % de la chaleur à partir des énergies renouvelables.

Transports

- *Transport routier*

L'Administration slovaque des routes, SSC, société publique chargée des routes nationales a lancé un nouvel appel d'offres pour le contournement des 12 km de la ville Sale (22 000

habitants, sud du pays. La valeur estimée de ce marché est évaluée à 75,3 M€ dont des coûts liés à la construction d'un pont de 705 m au-dessus de la rivière Vah. SSC avait déjà lancé un appel d'offres pour le contournement de Sala en 2019 qui avait été annulé en février 2021 par le comité d'experts chargé du programme opérationnel « infrastructures intégrées ». Le comité avait émis des doutes sur le respect des délais du fait des problèmes techniques liés au projet : l'absence du permis de construction, l'appel d'offres incomplet, etc. Pour mémoire, la valeur estimée de ce premier AO était de 60 M€ et le projet avait été remporté par l'offre de Cedis, Cesty SK et Hant à hauteur de 55 M€. Avant de lancer le nouvel AO, l'unité analytique du ministère des Finances chargée de l'évaluation des dépenses publiques, unité « rapport coûts/efficacité » a demandé de rendre plus réelles et concrètes certaines données pour apprécier les coûts. D'après une nouvelle analyse, le contournement pourrait réduire le trafic urbain d'un tiers voire de moitié par rapport au trafic actuel. Pour mémoire, selon l'unité « rapport coûts/efficacité », Sala reste la quatrième ville slovaque sans contournement avec le trafic le plus important (20 000 véhicules par jour) après Pezinok (23 500 véhicules), Komarno (21 800) et Svaty Jur (20 300).

L'Autorité de concurrence a commencé fin juin l'examen d'une possible concentration sur le marché suite à l'acquisition par la société française Transdev de la société SAD Prievidza assurant le transport interurbain par bus dans le district de Prievidza, de Partizanske et de Banovce nad Bebravou ainsi que le transport municipal à Prievidza, Bojnice, Partizanske, Handlova et Banovce nad Bebravou. Le 4 juillet, l'Autorité de concurrence a approuvé cette acquisition. Pour mémoire, Transdev est d'ores et déjà présent dans le transport urbain à Nitra (depuis janvier 2022) et à Trenčin (à partir du 1^{er} septembre 2022), toutes deux capitales régionales.

- Transport ferroviaire

Les ministères des Finances et des Transports sont parvenus à un accord pour financer le fonctionnement de la société ferroviaire publique chargée du transport des passagers, ZSSK. Cette dernière qui doit réaliser un service de transport pour un montant de 354 M€, n'avait reçu qu'un financement de 330 M€. En prenant en considération cette différence, ZSSK a envisagé d'interrompre un tiers de ses services à partir du 1^{er} juillet. Suite à l'accord entre les deux ministères, les 24 M€ seront payés à partir du budget du ministère des Transports.

Environnement

Dans son arrêt du 22 juin concernant la protection du grand tétras et des zones Natura 2000 abritant l'habitat de cet oiseau sauvage, la Cour de Justice de l'UE constate la violation des directives « habitats » et « oiseaux » par la Slovaquie. Ce cas remonte à 2017 lorsque la Commission européenne a reçu des plaintes relatives à une surexploitation forestière dans les douze zones de Natura 2000 désignées pour la conservation du grand tétras. Ainsi, la Commission a saisi la Cour d'un recours contre la Slovaquie au motif de la violation des deux directives citées. D'après la Cour, les programmes d'entretien des forêts n'ont pas subi une évaluation appropriée de leurs incidences depuis le 1^{er} janvier 2015. Par ailleurs, les coupes d'urgence ont été affranchies d'une telle évaluation. La Cour mentionne que les mesures destinées à prévenir les menaces pesant sur les forêts et à éliminer les conséquences des dommages causés par les agents nuisibles n'étaient pas davantage soumises à un régime de protection permettant d'assurer une évaluation appropriée de leurs incidences. La Cour est

d'avis que le pays n'a pas adopté des mesures de protection adéquates pour que les activités forestières ne provoquent par la détérioration des habitats du grand tétras. Dans ces conditions, la Cour accueille dans son intégralité le recours en manquement introduit par la Commission.

Selon l'Institut de la politique environnementale, unité analytique du ministère de l'Environnement, l'assainissement et le nettoyage des zones toxiques et des incidences environnementales devraient coûter de 1,6 à 2 Md€. L'Institut rappelle que ce processus pourrait durer 100 ans si la Slovaquie n'accélère pas et ne change pas sa législation et ne rends pas les modalités des marchés publics plus souples. Il souligne que le financement ne représente pas un obstacle. L'Institut a identifié 314 localités dont notamment celles concernées par la gestion des déchets (111), la production industrielle (85) et les transports (40). En prenant en considération l'évaluation des coûts, les coûts les plus onéreux sont ceux des établissements de gestion des déchets (992 M€) et des sites de production industrielle (615 M€). A cause des lacunes dans le processus administratif et de celles des marchés publics, la Slovaquie n'est pas capable de consommer les fonds dédiés aux incidences environnementales. En outre, le ministère de l'Environnement n'a pas priorisé les différentes localités d'un point de vue de risque de pollution de la nature ou de menace de la santé. Par ailleurs, les conditions de participation aux marchés publics sont tellement strictes que cela limite le nombre de participants aux appels d'offres.

L'unité « rapport efficacité / coût » du ministère des Finances en coopération avec l'Institut de la politique environnementale et le cabinet de conseil Boston Consulting Group ont rédigé l'analyse sur les coûts des mesures pour parvenir aux résultats environnementaux comme la baisse des émissions de gaz à effet de serre de 55 % par rapport à 1990 à l'horizon de huit ans. Selon l'analyse, la modernisation de l'usine métallurgique US Steel semble être la plus concrète. Il s'agit notamment du remplacement des vieux fours à coke par des fours à arc électriques. La modernisation pourrait réduire les émissions de CO₂ de 6 082 ktCO_{2e}, viennent ensuite le captage du carbone (3 717 ktCO_{2e}), d'autres projets (3 636 ktCO_{2e}) et la fermeture des centrales à charbon et des mines (2 389 ktCO_{2e}). Parmi les mesures concrètes (en dehors des technologies de captage), il s'agit des deux fours à arc électriques (chacune avec le potentiel de réduction de 2 309 ktCO_{2e}), de la fermeture de la centrale thermique à Novaky (1 662 ktCO_{2e}), de la fonte directe et l'emboutissage à US Steel (1 464 ktCO_{2e}), de l'énergie et de la chaleur issues de la biomasse dans la pétrochimie (755 ktCO_{2e}) et des changements dans les transports (646 ktCO_{2e}). Parmi les plus onéreuses, l'analyse cite surtout les combustibles alternatifs dans le transport aérien (274 € / tCO_{2e}), la production d'hydrogène dans la pétrochimie (177 € / tCO_{2e}), les combustibles alternatifs dans le transport de marchandises (112 € / tCO_{2e}) et le transfert du transport routier vers le transport ferroviaire (111 € / tCO_{2e}). Les plus rentables (avec des coûts négatifs) sont les mesures qui vise la fermeture de la mine à Novaky (-605 € / tCO_{2e}) puisque cette extraction du charbon est aujourd'hui subventionnée), les véhicules électriques sans subvention (-312 € / tCO_{2e}), les véhicules électriques supplémentaires avec subvention (-200 € / tCO_{2e}), les pompes à chaleur (-142 € / tCO_{2e}) et l'amélioration du fonctionnement de la centrale de chauffage à Bratislava (-118 € / tCO_{2e}).

Lituanie

Environnement

Début juillet 2022, le gouvernement a approuvé les amendements proposés par le Seimas à la loi sur la gestion des emballages et des déchets d'emballages et à la loi sur la protection de l'environnement, qui prévoient une réduction de l'utilisation de sacs en plastique très légers. Les membres du gouvernement se sont également mis d'accord sur les nouveaux objectifs consistant à restreindre la mise sur le marché de produits cosmétiques contenant des microplastiques utilisés pour le nettoyage, l'épuration et obligeant les fabricants et les importateurs à étiqueter les emballages en plastique biodégradables et à disposer de documents prouvant la biodégradabilité des emballages. Le gouvernement propose de fournir des solutions alternatives à l'emballage plastique, à l'instar de sacs recyclables ou biodégradables, ou encore d'autres articles d'emballage que les acheteurs pourraient privilégier pour transporter les produits pesés dans les points de vente. Le gouvernement propose toutefois de prévoir une exception afin que les sacs en plastique très légers puissent continuer à être proposés gratuitement pour emballer les produits de viande et de poisson frais.

Énergie

- *Electricité*

Le ministre de l'Énergie D. Kreivys a déclaré que la Russie ne pourrait pas déconnecter de façon unilatérale la Lituanie du système électrique post-soviétique connu sous le nom d'anneau BRELL car elle subirait elle-même d'importants problèmes. Il a réaffirmé que la Lituanie était prête à une déconnexion du réseau BRELL et qu'elle avait préparé des plans avec la Lettonie et l'Estonie sur la façon dont le système électrique devrait fonctionner dans ce cas précis.

- *Pétrole*

La raffinerie de Mažeikiai gérée par Orlen Lietuva vient de se remettre en route après un arrêt de près de deux mois qui a permis de mettre à niveau la chaîne de production de craquage catalytique. Il s'agit d'un investissement de 80 M€ sur ce site.

Transport aérien

Selon le directeur par intérim des Aéroports de Lituanie A. Stikliūnas, les aéroports lituaniens ont mis à jour les prévisions des flux de passagers et de vols pour 2022 puisque la saison estivale de l'aviation prend de l'ampleur. En juin 2022, les aéroports lituaniens ont pu rétablir près de 90 % du trafic aérien qui existait en juin 2019, avant la pandémie. A. Stikliūnas estimait que jusqu'à 4,7 M de passagers transiteront par les aéroports lituaniens cette année, contre 4,4 M envisagés début 2022. Le directeur par intérim des aéroports lituaniens a déclaré que le premier semestre de cette année était nettement en avance sur les résultats de la même période de l'année dernière. Le trafic de passagers a augmenté de près de 5 fois, et l'offre de destinations est passée de 80 à 98.

Lettonie

Energie

Le développeur d'énergie renouvelable danois "European Energy" a annoncé ses plans de construire un parc solaire de 110 MW à Targale, dans la région de Ventspils. Il s'agira du premier projet d'énergie européenne en Lettonie et du plus grand parc solaire du pays. Il devrait être raccordé au réseau électrique en 2024 et générer environ 110 000 MWh d'énergie verte par an, fournissant ainsi à environ 52 000 ménages leur consommation annuelle d'électricité. « European Energy » développe des projets solaires et éoliens en Lettonie depuis 2021.

Le 7 juin 2022, **le Cabinet des ministres a approuvé le premier programme d'appui à hauteur de 80,6M EUR financé par le Fonds pour la relance et la résilience (RRF)** en Lettonie, dans le cadre duquel les entreprises se verront offrir du financement pour améliorer leur efficacité énergétique et accroître l'utilisation des technologies d'énergies renouvelables. 30,6 M€ seront disponibles pour la mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique et 50 M€ pour la transition vers des technologies renouvelables. Le soutien sera fourni aux entreprises sous forme de prêts par l'institution financière de développement « Altum ». Le montant maximum du prêt représentera 5 M€, avec un délai de remboursement jusqu'à 20 ans.

Infrastructures

Le 1er juin 2022, la coentreprise balte RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, a lancé un appel d'offres portant sur la conception et la construction du sous-système énergétique Rail Baltica sur l'ensemble de la ligne, couvrant plus de 870 km en Estonie, en Lettonie et en Lituanie. Le marché sera organisé en deux étapes et devrait être conclu d'ici la fin de 2023. Le champ d'application du sous-système énergétique couvre les composants clés suivants : points de connexion haute tension pour le raccordement des sous-stations de traction aux réseaux électriques publics haute tension, sous-stations de traction, système de contact aérien, système de commande de contrôle de l'énergie, et d'autres composants directement liés au sous-système énergétique. La taille du projet est impressionnante : la longueur totale de 870 km de la double voie nécessite plus de 2 000 km de caténaire, environ 4 350 t de matériaux en cuivre et 50 000 pylônes à installer. L'électricité consommée par Rail Baltica représentera 900 GWh/an, conduisant à une augmentation estimée d'environ 3 % de la consommation nationale dans chaque État balte. Pour mémoire, l'appel d'offres portant sur la prestation des services d'ingénierie pour l'élaboration de la conception préliminaire de l'électrification de la ligne Rail Baltica, a été remporté en avril 2021 par le groupement d'entreprises **DB Engineering & Consulting GmbH; IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U. un Italferr S.p.A.**

Le 16 juin 2022, l'entreprise « Eiropas Dzelzcela Linijas », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a signé un contrat avec le groupement d'entreprises BRD projekts (Lettonie) et Sintagma S.r.l. (Italie), portant sur l'élaboration de la conception technique détaillée du terminal de fret intermodal de Salaspils. « Il s'agit d'une étape importante pour le projet Rail Baltica, car la Lettonie se joint aux autres pays baltes dans la conception du principal terminal multimodal. En Estonie, le travail de conception du terminal de fret multimodal de Muuga a déjà commencé, tandis que le terminal intermodal de

Kaunas a été ouvert au trafic commercial sur le corridor Rail Baltica à l'été dernier», a déclaré Ēriks Dilevs, directeur technique de RB Rail AS en Lettonie.

Transport

À partir du 1er juin 2022, l'opérateur de ferry « Scandic Line » a lancé une ligne de fret Ro-Ro entre les ports de Riga et Södertälje en Suède, offrant une nouvelle route logistique de Riga à la Scandinavie pour le transport de divers types de fret. « Scandic Line » assurera le transport de tous les types de fret roulier - grues mobiles, caravanes, camping-cars, machines agricoles, tracteurs et autres véhicules, ainsi que les remorques, les véhicules automoteurs et non automoteurs, les machines motorisées, et tous les types de conteneurs. La nouvelle ligne permettra également le transport de marchandises surdimensionnées et / ou lourdes, ce qui n'est pas toujours possible avec Ro-Pax ferries qui dessert d'autres ports de Lettonie et des pays voisins. Le ferry MIDAS de 108,5 m de long et 17 m de large devrait circuler trois fois par semaine entre le Terminal central de Riga (RCT) et la Suède, et desservira dans un premier temps les clients locaux. A l'avenir, il pourrait accueillir du fret de transit de la Chine et de l'Asie centrale avec deux liaisons quotidiennes.

Trois entreprises ont été sélectionnées pour participer à l'appel d'offres lancé par le ministère letton des Transports portant sur l'élaboration des spécifications techniques de la commande **de trains à batterie.** Parmi les candidats retenus figurent l'entreprise **“Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A.”**, le **groupement d'entreprises “ŠKODA TRANSPORTATION a.s. – ŠKODA VAGONKA a.s.”** ainsi que l'entreprise **Stadler Polska Sp. z o.o.** **Il est prévu que les neuf trains électrique à batterie seront livrés d'ici la fin de l'année 2026.**

Enfin, l'aéroport de Riga a perdu environ 16% des passagers en transit en raison de l'invasion russe en Ukraine. Actuellement, le trafic de l'aéroport de Riga représente 70% de son niveau de 2019 et la reprise du secteur n'est attendu que pour l'année 2024.

Estonie

Un nouvel accord de coalition a été signé entre le Parti de la Réforme (centre-droit), le Parti Isamaa (droite conservatrice) et le Parti Social-Démocrate (gauche). Celui-ci doit être révélé en détail dans les jours à venir.

Energie

En 2021, l'Estonie a extrait environ 9,2M t de schistes bitumineux. C'est autant qu'en 2020, mais 30% de moins qu'en 2019. Il est attendu que la quantité extraite augmente légèrement en 2022, du fait de la nécessité de remplacer le gaz russe (environ 7% du mix énergétique estonien).

- Energies renouvelables

L'Estonie continue de favoriser le développement de l'énergie solaire. La ville de Tallinn vient d'annoncer la création de subventions à l'installation de panneaux solaires dans les bâtiments résidentiels. Un budget de 400 000 EUR est disponible à cette fin. Cette subvention va permettre d'entretenir l'intérêt des estoniens pour l'achat de panneaux solaires, confirmé par le réseau électrique Elektrivi : en juin, 85% de l'énergie produite sur le réseau était d'origine solaire. Cela représente une production d'environ 72 GWh lors du mois de juin.

L'éolien offshore reste le plus gros potentiel énergétique du pays, et le Port de Tallinn souhaite exploiter ce potentiel. Un nouveau quai va être construit au port de Paldiski, pour un montant total de 73 M€ (53 M€ investis par le Port de Tallinn, 20 M€ de fonds européens). Ce nouveau quai va permettre d'assurer la maintenance et l'installation de fermes éoliennes offshore dans toute la mer baltique. Il va également permettre d'améliorer le transport de matériel militaire entre Paldiski et la base militaire de l'OTAN, basée à Tapa.

Plusieurs projets d'éolien offshore sont en train de voir le jour : Utilitas a investi 60 M€ pour la construction d'un parc éolien au large de Saarde, Sunly prépare un projet ambitieux au large des îles de Saaremaa et de Hiiumaa et plusieurs villes souhaitent accueillir un parc éolien. Le détail du plan de développement de l'éolien offshore est révélé dans le plan de gestion de l'espace maritime estonien, révélé en mai.

Enfin, l'Estonie commence à investir sérieusement dans le domaine de l'hydrogène. L'initiative Hydrogen Valley Estonia a été lancée par l'Estonian Hydrogen Association et ses partenaires hollandais, avec pour objectif de produire de l'hydrogène vert dans 6 comtés du pays dans les 6 prochaines années, tout en développant les infrastructures nécessaires à son utilisation dans le transport. De nombreux acteurs privés (Port de Tallinn, Aéroport de Tallinn, Alexela, Eesti Energia, Skeleton, XFly, Stargate Hydrogen, etc) et d'acteurs publics (Université de Tartu, Ville de Tartu, Ville de Pärnu, île de Saaremaa, ville de Keila, ville de Põlva, etc.) sont impliqués dans cette initiative, qui compte aujourd'hui déjà plus de 30 projets. La stratégie précise de l'Hydrogen Valley Estonia sera annoncée en septembre 2022, dans la foulée de la candidature du projet pour intégrer l'Hydrogen Valley reliant les pays nordiques et les pays baltes.

Transports

Kaido Padar, directeur de l'Estonian Transport Administration, a présenté sa démission en juin. Il sera remplacé à compter du 10 juillet. Il quitte son poste sur un succès : l'Estonie vient de retrouver sa place sur la liste blanche du *memorandum of understanding* de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port. L'Estonie était tombée dans la liste grise lors de la pandémie, en raison d'un nombre insuffisant de contrôles.

- Mobilités douces

Dans le cadre d'un second budget supplémentaire, la ville de Tallinn a dégagé 350 000 € afin d'améliorer les pistes cyclables dans la ville. Dans le même temps, la ville a signé un accord de coopération avec les principaux opérateurs de trottinettes et vélos en libre-service, à savoir Bolt et Tuul. L'objectif de cet accord est de désengorger le centre-ville et de répartir les véhicules dans l'ensemble de la ville. Plus de 3000 trottinettes électriques sont disponibles à Tallinn, en grande majorité dans le centre-ville. La mairie de Tallinn souhaite limiter ce nombre à 800 pour le centre-ville et veut répartir le reste de la flotte dans les autres districts de la capitale.

LuxExpress, principale compagnie de voyages en car, ouvre de nouvelles lignes directes entre Tartu et Saaremaa. Cette ligne avait été fermée lors de la crise sanitaire en raison d'un manque de demande. La demande est repartie à la hausse ces derniers mois, au détriment des véhicules individuels. En effet, les ventes de voitures neuves ont chuté de 26% entre juin 2022 et juin 2021. Cette baisse s'explique par une forte consommation en 2021, la hausse des prix et par l'allongement des délais de livraison – parfois plus d'un an.

- Ferroviaire

Le transport de passager connaît une forte croissance (+24,9% entre mai 2021 et mai 2022), notamment grâce à la hausse du prix des carburants. Cette hausse devrait être plus importante en juin et en juillet.

- Maritime

Le transport de passagers explose également pour le secteur maritime. Le groupe Tallinnk a enregistré 600 488 passagers sur ses lignes en juin 2022, soit 174,3% de plus qu'en juin 2021. Il s'agit de la tendance depuis le début de l'année: au second trimestre 2022, Tallinnk a transporté 1,5 M de passagers (+262,9% en glissement annuel). Plus de la moitié des passagers (877 800) ont circulé sur la ligne reliant Tallinn et Helsinki. Le constat est similaire pour le Port de Tallinn: 1,9 M de passagers au second trimestre 2022 (+218% en glissement annuel). La reprise des trajets Tallinn – Stockholm devrait permettre au secteur maritime de connaître une année record en matière de transport de passager.

- Aérien

L'aéroport de Tallinn vient de publier un appel d'offre d'un montant de 1,5 M€, afin d'effectuer la conception du plan d'un premier agrandissement du terminal passager. Cet agrandissement est nécessaire pour répondre à l'accroissement du nombre de passagers circulant dans l'aéroport (entre 6 et 8 M dans les prochaines années selon un rapport interne, publié en 2019). Cet accroissement est illustré par le nombre de passagers enregistrés en juin: plus de 281 000. Cela représente trois fois plus qu'en juin 2021, mais seulement 87% de la fréquentation en juin 2019. Cette forte reprise ne se fait pas sans encombre puisque l'aéroport de Tallinn souffre d'une pénurie de main d'œuvre et a déjà dû retarder plusieurs vols en conséquence. Les temps d'attente ont doublé, l'aéroport recommandant désormais d'arriver au terminal au moins deux heures avant le décollage.

Infrastructures

- Rail Baltica

Le développement de Rail Baltica poursuit son avancée en Estonie, mais pourrait connaître des ralentissements du fait de la situation géopolitique. Le rapport intermédiaire de Rail Baltic Estonia prévoit un retard sur la livraison des matériaux, et donc un retard de construction. La conception du principal corridor devrait également connaître du retard. Pour autant, les activités de Rail Baltic Estonia ne seront pas suspendues: la branche estonienne dispose des fonds nécessaires pour mener à bien les projets prévus pour 2022, en dépit de la hausse des prix. La hausse des prix est difficilement quantifiable, mais le coût du projet devrait être largement supérieur au prix initial pour l'Estonie (1,73 Md€). Toutefois, Rail Baltica a reçu un nouveau financement de la CINEA – à hauteur d'environ 350 M€.

- Aménagement urbain

La ville de Tallinn a été classée 2^{ème} ville la plus favorable au développement des solutions de smart-cities en Europe centrale et orientale. Ce classement est justifié par la qualité des partenariats entre les fonds d'investissement et l'écosystème innovant de Tallinn.

Le prix de l'immobilier continue sa forte croissance en Estonie. Le prix moyen du mètre carré est désormais de 2961€ à Tallinn (+29,7% par rapport à juin 2021). Surtout, le prix médian a augmenté de 33,3% depuis juin 2021, et atteint désormais 2898€. Cette hausse ne limite pas

le volume de transactions (929 transactions en juin 2022, contre 787 en juin 2021). Ce phénomène reste limité à Tallinn : hors de Tallinn, le nombre de transactions était plus faible en juin 2022 (1377) qu'en juin 2021 (5798). En revanche, la hausse des prix est également de mise hors de la capitale : le prix moyen du mètre carré hors de Tallinn a augmenté de 25,3% depuis juin 2021 et s'élève à 1290 €.

Le gouvernement a annoncé retirer son soutien au financement d'un nouvel hôpital à Tallinn. Ce projet devait être financé à hauteur de 280 M€ *via* le Plan National de Relance et de Résilience (PNRR), mais les bonnes performances économiques du pays ont réduit l'enveloppe européenne. En conséquence, le Ministère des Finances fait le choix de ne pas financer ce projet. La ville de Tallinn refuse d'abandonner le projet et va poursuivre les travaux de conception, dans l'espoir de convaincre le gouvernement de revenir sur cette décision.

Environnement

- Enjeux européens

L'Estonie a exprimé ses inquiétudes autour du texte LULUCF mais a finalement approuvé le texte en conseil des ministres. Le secteur sylvicole estonien demeure insatisfait et inquiet, notamment au sujet de la cible de séquestration du CO₂ qui serait trop élevée pour l'Estonie (2,5 M t d'équivalent carbone par an d'ici 2030).

En revanche, l'Estonie a exprimé sa satisfaction quant à l'extension du marché ETS au secteur du transport et de la construction. L'Estonie est également satisfaite de la répartition des différents fonds européens dédiés à la transition écologique (Fonds Social pour le Climat, Fonds de Modernisation et Fonds d'Innovation), qui dédient près d'1 Md€ au pays – dont 850 M€ *via* le seul Fonds de Modernisation.

- Numérique et environnement

Le premier rapport sur la soutenabilité de l'Etat numérique estonien s'est révélé très positif, présentant différentes opportunités pour réduire l'empreinte carbone du numérique. Selon ce rapport, le secteur du numérique (public et privé) atteindra ses objectifs environnementaux en Estonie sans réelle difficultés.

La startup estonienne Single.Earth a lancé une cryptomonnaie verte en juin. Cette cryptomonnaie, appelée Merit, vise à valoriser les exploitations sylvicoles les plus vertueuses et à offrir une rémunération supplémentaire aux propriétaires de ces exploitations. A terme, le modèle de Single.Earth pourrait être étendu à d'autres secteurs environnementaux (agriculture, construction, énergie...).

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international



Responsable de la publication : Service économique régional de Varsovie
Rédacteurs : SER de Varsovie, SE de Budapest, SE de Prague, SE de Bratislava, SE de Riga, SE de Vilnius, SE de Tallinn

Pour s'abonner : noemie.piaskowski@dgtresor.gouv.fr