



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte dans les secteurs Climat/Environnement, Energie, Infrastructures et Transport

Juillet-Août 2021

POLOGNE	1
HONGRIE.....	14
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	24
SLOVAQUIE	28
LETTONIE.....	41
LITUANIE.....	42
ESTONIE.....	45
SUJETS BALTES	48

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,5 PLN

Financement

- La Pologne pourrait être le plus grand bénéficiaire du nouveau Fonds social pour le climat visant à atténuer l'impact économique de l'extension du SEQE au transport routier et aux bâtiments sur les ménages les moins aisés et les petites entreprises les plus vulnérables, prévu dans le paquet *Fit for 55*. La Pologne pourrait bénéficier d'environ 13 Md€ dans la période 2025 – 2032.

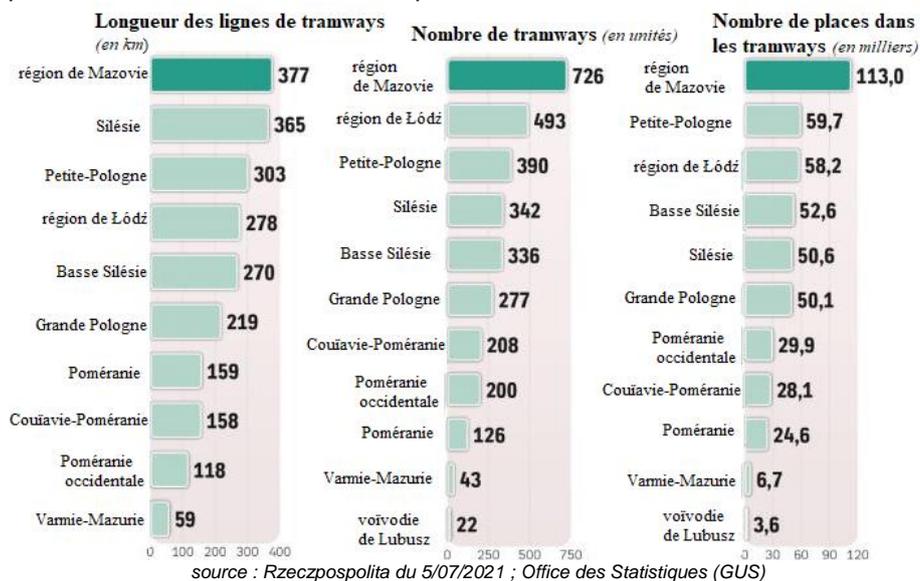
Maximum financial allocation per EU Member State				
Member State	Share as % of total	TOTAL 2025-2032 (in EUR, current prices)	Amount for 2025-2027 (in EUR, current prices)	Amount for 2028-2032 (in EUR, current prices)
Belgium	2.56	1 844 737 639	605 544 073	1 239 193 566
Bulgaria	3.85	2 778 104 958	911 926 420	1 866 178 538
Czechia	2.40	1 735 707 679	569 754 460	1 165 953 219
Denmark	0.50	361 244 536	118 580 270	242 664 266
Germany	8.19	5 910 983 488	1 940 308 984	3 970 674 504
Estonia	0.29	207 004 992	67 950 392	139 054 600
Ireland	1.02	737 392 966	242 052 816	495 340 150
Greece	5.52	3 986 664 037	1 308 641 796	2 678 022 241
Spain	10.53	7 599 982 898	2 494 731 228	5 105 251 670
France	11.20	8 087 962 701	2 654 912 964	5 433 049 737
Croatia	1.94	1 403 864 753	460 825 411	943 039 343
Italy	10.81	7 806 923 117	2 562 660 358	5 244 262 759
Cyprus	0.20	145 738 994	47 839 531	97 899 463
Latvia	0.71	515 361 901	169 170 042	346 191 859
Lithuania	1.02	738 205 618	242 319 573	495 886 046
Luxembourg	0.10	73 476 421	24 118 991	49 357 430
Hungary	4.33	3 129 860 199	1 027 391 783	2 102 468 416
Malta	0.01	5 112 942	1 678 348	3 434 594
Netherlands	1.11	800 832 270	262 877 075	537 955 195
Austria	0.89	643 517 259	211 237 660	432 279 599
Poland	17.61	12 714 118 688	4 173 471 093	8 540 647 595
Portugal	1.88	1 359 497 281	446 261 573	913 235 708
Romania	9.26	6 682 901 998	2 193 694 977	4 489 207 021
Slovenia	0.55	397 623 987	130 522 001	267 101 985
Slovakia	2.36	1 701 161 680	558 414 568	1 142 747 112
Finland	0.54	386 966 933	127 023 772	259 943 161
Sweden	0.62	445 050 067	146 089 842	298 960 225
EU27	100%	72 200 000 000	23 700 000 000	48 500 000 000

source : https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/social-climate-fund_with-annex_en.pdf



- La consultation publique du Programme des Fonds Européens pour les Infrastructures, le Climat et l'Environnement (en polonais appelé *FEnIKS*) 2021-2027 s'est terminée à la mi-juillet. Le Programme prend suite aux Programmes Opérationnels Infrastructures et Environnement. Doté d'un budget de 25 Md€ (dont 12,2 Md€ dans le cadre du Fonds de cohésion et 12,8 Md€ du Fonds européen de développement régional) la Pologne a défini les priorités suivantes :
 - la réduction d'émissivité de l'économie et transition vers une économie circulaire et respectueuse de l'environnement,
 - la construction d'un système de transports résilient ayant l'incidence négative la plus basse sur l'environnement,
 - la finalisation du réseau central du RTE-T d'ici 2030,
 - l'amélioration de la sécurité routière,
 - la garantie d'égalité de l'accès aux soins de santé et l'amélioration de la résilience du système de santé,
 - le renforcement du rôle de la culture dans le développement social et économique.

Dans le cadre de programme, plus de 14,5 Md€ seront dédiés aux transports, dont 6,5 M€ au transport routier et seulement environ 4,5 Md€ au transport ferroviaire. En ce qui concerne le transport en commun le programme prévoit 1,75 Md€ pour les investissements en faveur du développement des tramways, dont 1,26 Md€ pour les infrastructures et 480 M€ pour le matériel roulant.



- La Banque Pekao développe son offre de financement responsable à des fins écologiques. Pour soutenir le développement durable, la banque a mis à la disposition des clients un prêt EKO Express et un prêt EKO de logement.
- La Commission européenne a accordé à la société CPK 24,1 M€ provenant des fonds supplémentaires de l'instrument CEF (Connecting Europe Facility), soit plus de la moitié des fonds alloués à la Pologne (47 M€). Le budget prévu pour le concours de l'Union européenne était de 160 M€, et a été finalement augmenté à 307 M€. CPK a reçu le cofinancement le plus élevé parmi les pays de l'UE, et il s'agit de la plus importante subvention que CPK a obtenue jusqu'à présent de l'UE. Le financement concerne deux investissements :
 - Travaux de conception pour le tunnel longue distance TGV à Łódź. La valeur estimée de ce projet est de 26,4 M€, et le montant du cofinancement de l'UE est de 13,2 M€. La société est sur le point d'attribuer cet appel d'offres,
 - Travaux d'étude pour le tronçon de TGV entre Varsovie et Poznań (partie de ce que l'on appelle la ligne Y). Le budget de l'ensemble du projet est légèrement inférieur à 22 M€, et le montant du cofinancement est supérieur à 11 M€.

Après la mise à disposition des fonds dans le cadre du CEF 2 (dans le cadre de la nouvelle perspective de l'UE pour 2021-2027), la société prévoit de soumettre des demandes de financement pour un total de plus de 500 M€. Elle sollicitera des fonds de l'UE, entre autres, pour les travaux de conception ferroviaire : pour le nœud CPK, pour les travaux de construction dans le tunnel TGV longue distance à Łódź, et pour la réalisation des projets des tronçons TGV suivants: de Łódź à Wrocław et de Sieradz à Poznań.

- Le Centre national pour la recherche et le développement (CNRD) a lancé son programme stratégique "Nouvelles technologies énergétiques", doté de 84,4 M€. Il financera des projets liés à l'énergie éolienne,



aux technologies de l'hydrogène, au stockage de l'énergie ainsi qu'aux micro-réseaux d'énergie et de chaleur. Le soutien est destiné aux consortiums scientifiques et industriels composés d'au moins une entreprise et d'une unité scientifique.

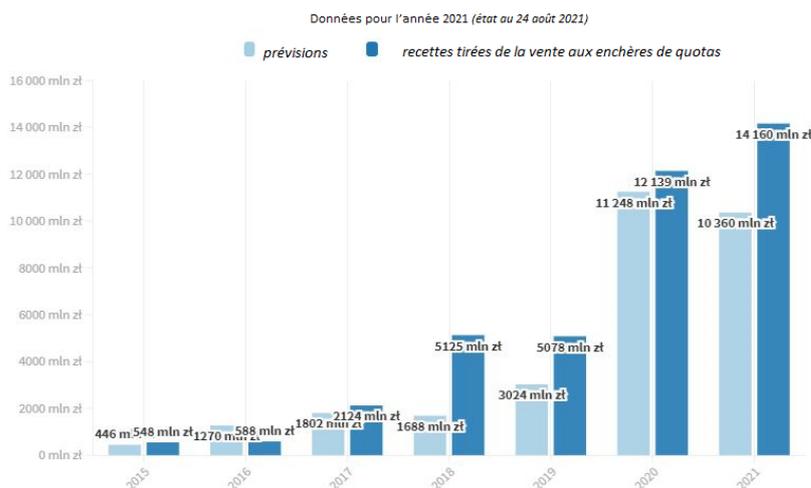
Nominations / Démissions

- Le 9 juillet, le conseil de surveillance de Jastrzębska Spółka Węglowa JSW a démis Barbara Piontek de ses fonctions de présidente de la société. Fin août, le Conseil de surveillance de Jastrzębska Spółka Węglowa a nommé Tomasz Cudny en tant que président de la société.
- Le 16 juillet, le conseil de surveillance d'Energa a démis le président Jacek Goliński de ses fonctions.
- Le 24 août, Przemysław Czarnek, ministre de l'éducation, a été nommé vice-président du conseil pour le développement des technologies de réacteurs nucléaires à haute température refroidis au gaz. Le ministre du climat et de l'environnement, Michał Kurtyka en a été nommé président.
- Le 26 août, Piotr Uściński, député du parti Droit et Justice, a été nommé secrétaire d'État au ministère du Développement et de la Technologie. Il remplacera Anna Kornecka qui a été démissionnée début août et sera responsable, entre autres, de la construction et du logement.

Climat/Environnement

- Le ministre du climat a créé un groupe chargé du développement des technologies de captage, de stockage et d'utilisation du CO₂. Les tâches de l'équipe comprennent : la réalisation d'une analyse et la vérification des résultats des actions entreprises précédemment concernant les sources de CO₂ en Pologne, y compris les unités de production centralisées alimentées par des combustibles fossiles (gaz naturel, charbon et lignite) pour lesquelles la construction d'une installation du captage du CO₂ serait justifiée. Le groupe sera composé de représentants du Ministère du climat, Ministère des actifs publics, Ministère du développement et de la technologie ainsi que de représentants de PGE GiEK, ENEA, PKN Orlen, PGNiG, Tauron.
- Le 25 août la Pologne a vendu 1,3 M quotas d'émissions de CO₂ pour 56,63 €/t. C'est beaucoup plus cher que l'année dernière quand le prix des quotas s'élevait à environ 28 €/t. Les recettes budgétaires issues de la vente des quotas d'émissions ont atteint cette année plus de 14 Md PLN (3,1 Md€) ce qui dépasse les prévisions qui étaient d'environ 10,4 Md PLN (2,3 Md€) pour l'année entière. La différence est liée avant tout à une forte augmentation des prix des quotas et à un zloty plus faible par rapport à l'euro. Les recettes de la vente des quotas pour 2021 augmenteront certainement vu que la Pologne organisera encore 16 enchères et à chaque enchère elle pourra vendre plus de 2 M de quotas. Les recettes provenant de la mise aux enchères permettront donc de réduire le déficit budgétaire.

Recettes du budget polonais issues de la vente des quotas d'émission de CO₂ (en millions de zlotys)



source: site 300gospodarka, Ministère des Finances

- Un projet d'amendement visant à renforcer la dimension climatique des politiques urbaines a été inscrit à la liste des travaux législatifs du Conseil des ministres. Le projet prévoit l'introduction d'une obligation pour les villes de plus de 20 000 habitants de préparer un plan d'adaptation aux changements climatiques (MPA), au vu du faible nombre de communes disposant actuellement d'un tel plan. De plus, une obligation serait également introduite pour les villes au statut de district de dédier au moins 30% des fonds attribués aux budgets citoyens pour des dépenses visant à la protection de l'environnement. Enfin, des précisions seraient apportées sur « l'étendue et les éléments essentiels » composant l'évaluation d'impact sur



l'environnement, demandée pour plusieurs types d'investissements avant leur réalisation. L'ensemble de ces amendements devraient être adoptés au 4^{ème} trimestre de l'année 2021 par le Conseil des ministres.

- Selon une enquête réalisée par Deloitte, 81% des Polonais s'inquiètent du changement climatique et un tiers des personnes interrogées seraient prêtes à payer des impôts plus élevés pour investir dans la protection du climat. 55% des Polonais estiment que les actions actuelles en matière de climat sont insuffisantes.
- Le ministère du climat et de l'environnement prépare un projet de loi envisageant un durcissement des peines pour les délits environnementaux. Le document qui devrait être adopté vers la fin de l'année, prévoit, entre autres, en cas de condamnation prononcée pour les défis environnementaux, une compensation obligatoire d'entre 10 000 PLN (2 222 €) jusqu'à 10 M PLN (2,22 M€) qui serait versée au Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (*NFOŚiGW*) pour financer les dépenses liées aux défis environnementaux et aux programmes d'amélioration de la qualité de l'air. De plus, le transport des déchets dangereux sans autorisation sera passible d'une peine maximale de 12 ans d'emprisonnement (actuellement, la peine maximale est de 8 ans).

Qualité de l'air

- Selon les données du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau, au 27 août 2021, 304 240 demandes ont été déposées dans le cadre du programme 'Air Pur' (*Czyste Powietrze*). Les bénéficiaires recevront au total plus de 5,2 Md PLN (1,15 Md€). Pour rappel, ce programme vise à améliorer la modernisation thermique des maisons individuelles et à changer leur mode de chauffage. Au début de l'année 2022 le *NFOŚiGW* envisage de mettre en place un programme de cofinancement dédié aux immeubles collectifs. Le budget du programme qui serait géré par les fonds régionaux de la protection de l'environnement et de la gestion de l'eau (*WFOŚiGW*) en coopération avec les communes pourrait s'élever à 2 Md PLN (0,44 Md€). Ses versions pilotes ont été déjà mises en place dans la voïévodie de Poméranie occidentale, à Pszczyna (Silésie) et dans la région de la Basse Silésie.
- Selon les données du ministère des finances, en 2020, 451 000 de Polonais (contre 207 418 en 2019) ont bénéficié de la déduction fiscale au titre des travaux de modernisation thermique (*ulga termomodernizacyjna*) pour un montant total de 7,5 Md PLN (1,6 Md€) - 3,134 Md PLN (0,7 Md€) en 2019. Un assujetti a déduit environ 16 629 PLN (3 695 €) en moyenne. Pour rappel, la déduction est adressée aux propriétaires et copropriétaires des maisons individuelles.

Déchets

- Le 23 août le président Duda a signé l'amendement de la loi sur la propreté et l'ordre dans les communes introduisant :
 - le plafonnement de la taxe pour prélèvement des ordures ménagères à 150 PLN (environ 33,3 €) par personne (pour rappel, dans plusieurs villes où les taxes de collecte sont calculées selon la consommation d'eau, la loi sur la propreté et l'ordre dans les communes définit les 4 méthodes de calcul de taxes : selon la superficie, le nombre des personnes déclarées dans un ménage, la consommation moyenne d'eau et une taxe forfaitaire par foyer, et les prix de collecte ont dernièrement augmenté de plusieurs centaines de pourcent),
 - la possibilité pour les collectivités de mobiliser d'autres ressources financières (dont ressources propres) pour financer la gestion des déchets (et non cette seule taxe),
 - la dérogation au ramassage des déchets en 5 fractions.
- Le 5 août le ministère du climat et de l'environnement a lancé la consultation publique du projet d'amendement de la loi sur la gestion des emballages et des déchets d'emballages visant à transposer en droit national les directives 2018/851 (la date limite pour la transposition des dispositions de cette directive a expiré le 5 juillet 2020) et 2018/852. Le projet prévoit la mise en place d'une cotisation d'emballage (*opłata opakowaniowa*) qui devrait être perçue par les maréchaux des voïévodies chaque mois et ensuite transférée au Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (*NFOŚiGW*) qui sera opérateur du système de la responsabilité élargie des producteurs (REP). Ensuite, 80% des recettes perçues seront redistribués aux communes (sur la base du volume des déchets communaux préparés en vue de leur réemploi et du niveau du recyclage dans les communes ainsi que sur la base du nombre d'habitants des communes). Selon les estimations du ministère, les recettes provenant du système de la REP pourraient s'élever à entre 1,5 jusqu'à 3 Md PLN (entre 0,3 et 0,6 Md€) par an (les estimations initiales ont été basées sur une cotisation de 0,5 PLN/kg d'emballages, mais elle serait probablement plus élevée). Les recettes payées par les producteurs pourraient être destinées par les communes à la gestion des déchets (et non seulement des déchets d'emballages, mais de tous les types de déchets, y compris les déchets biodégradables, les encombrants et les déchets mixtes ce qui, selon



certain experts, est contradictoire aux dispositions des directives). La consultation s'est terminée le 6 septembre. Le système REP devrait être mis en œuvre en janvier 2023 au plus tard.

ENR

- La Chambre Suprême de Contrôle (NIK) a audité le Ministère du climat et de l'environnement et l'Office de régulation de l'énergie (URE). L'audit a porté sur la période allant de 2017 à mi-2020. L'une des raisons d'entreprendre l'audit était la forte probabilité que l'objectif d'une part de 15 % des ENR dans le bilan énergétique final brut ne soit pas atteint d'ici à la fin de 2020. Selon NIK, le ministre du climat et de l'environnement n'a pas mis en place un système de contrôle cyclique et cohérent du sous-secteur de la production d'électricité à partir des ENR. Les actions du ministre chargé d'énergie et, ensuite, du ministre chargé du climat, n'ont pas permis d'éliminer tous les obstacles à l'exploitation des sources d'énergie renouvelables. Au cours de la période couverte par l'audit, il n'y a pas eu d'analyse complète de l'identification et de l'élimination des problèmes et des obstacles au développement des ENR. NIK souligne que malgré l'augmentation de la puissance renouvelable installée et l'augmentation du nombre d'installations, les objectifs supposés inscrits dans l'étude d'impact réglementaire de la loi sur les ENR modifiée en 2018 n'ont pas été atteints. En effet, il a été supposé qu'à la fin de 2020, environ 130 nouvelles petites centrales hydroélectriques d'une capacité de 35 kW seront construites. Au 14 décembre 2020, 27 centrales hydroélectriques étaient exploitées dans le cadre du système FIT/FIP (Feed in tariff – tarifs garantis; Feed in premium – subventions aux prix de marché). Le projet prévoyait qu'environ 100 nouvelles installations de biogaz d'une capacité de 40 kW seraient construites. En termes de capacité installée, l'objectif a été atteint à 40% et en termes de nombre de nouvelles installations de biogaz à moins de 20%. (19 installations). NIK a formulé entre autres deux demandes au ministre du climat et de l'environnement : faire une analyse complète du soutien aux producteurs d'électricité à partir de sources renouvelables introduit par la loi sur les ENR et développer et mettre en œuvre un suivi systémique du marché des ENR basé sur la coopération de tous les organes de l'administration publique et des organisations du secteur des ENR.
- A la demande du Ministère de l'environnement et du climat, l'Institut de l'économie minérale et énergétique de l'Académie polonaise des sciences a préparé un rapport sur l'évaluation du fonctionnement du programme d'aide sous la forme des enchères pour les sources d'énergie renouvelables et les consommateurs à forte consommation d'énergie pour la période 01.07.2016 - 31.12.2020. Ses principales conclusions sont des recommandations sur les orientations possibles de l'ajustement du système des enchères ENR et des propositions pour maximiser son efficacité à la lumière des objectifs nationaux pour les ENR. Selon le rapport, le système d'enchères est un mécanisme important pour le développement des sources d'énergie renouvelables, contribuant à une augmentation de la part de la capacité installée des installations ENR dans le système électrique national polonais. Il s'agit d'un mécanisme efficace de soutien et de promotion des ENR, et son fonctionnement doit donc être prolongé. Au total, 209,2 TWh d'électricité d'une valeur de 11,2 Md€ ont été vendus aux enchères au cours de la période analysée. La capacité totale des installations qui ont remporté les enchères s'élève à 7666,9 MW. Les conclusions du rapport constitueront un apport important pour les travaux du Ministère du climat et de l'environnement sur une éventuelle modification du système des enchères ENR dans les années à venir. Veuillez trouver le lien vers le rapport : [Raport Końcowy z ewaluacji funkcjonowania aukcyjnego systemu wsparcia dla odnawialnych źródeł energii w latach 2016-2020 - Ministerstwo Klimatu i Środowiska - Portal Gov.pl \(www.gov.pl\)](http://www.gov.pl)
- L'intérêt pour le programme « Mon électricité » est tellement important que le budget du programme - déjà augmenté deux fois pour atteindre presque 266 M€ - est en fait épuisé. Compte tenu du fait que les deux appels à candidature précédents ont déjà été utilisés et qu'il est probable qu'un certain groupe de candidats ne fera pas partie des bénéficiaires de la deuxième édition, la Fond National de la protection de l'environnement et de la gestion d'eau (NFOŚiGW) encourage à soumettre des demandes dans le cadre de l'appel actuellement en cours pour la troisième édition du programme. Le budget de cette édition, d'un montant de 118,6 M€, permettra de cofinancer jusqu'à environ 178 000 micro-installations photovoltaïques, et plus de 110 000 demandes ont déjà été soumises. L'intérêt est si élevé et dynamique (3 à 4 000 candidatures sont soumises quotidiennement à la NFOŚiGW), qu'au rythme actuel de la soumission des documents, le budget de la troisième édition du programme pourrait être épuisé dès la mi-septembre de cette année.
- PKN Orlen a établi un partenariat stratégique avec la société américaine GE Renewable Energy, producteur mondial de turbines pour les parcs éoliens offshore. Les Américains ont déclaré vouloir développer leur capacité de production en Pologne et soutenir Orlen dans ses efforts pour obtenir de nouvelles concessions pour des fermes éoliennes offshore dans la zone économique polonaise sur la mer Baltique.



- La Société générale a été retenue par le groupe PGE, pour une mission de conseil financier pour la construction de l'éolien offshore (projets Baltica 2 et Baltica 3). Son offre s'élève à 1,8 M€ – le délai d'appel (2 autres offres avaient été déposées) court jusqu'au 20 août. La ferme offshore Baltica sera réalisée en multicontracting. PGE financera sa part à partir de ses capitaux propres et par une dette (formule project finance). Baltica 2 et 3, d'une puissance de 2,5 GW sera réalisé avec l'entreprise danoise Orsted, chacun disposant de 50% des parts. Baltica 3, d'une puissance installée de 1045 MW sera livrée en 2027 (bouclage financier prévu en 2023) – Baltica 2, d'une puissance de 1498 MW sera livré en 2028 (bouclage financier prévu en 2024).
- Le 30 juillet, le gouvernement a adopté une résolution sur la construction dans le port de Gdynia d'un terminal d'installation pour les parcs éoliens.
- L'Association polonaise de l'énergie éolienne, l'Association polonaise de l'énergie éolienne offshore et l'Institut Jagielloński ont préparé un rapport intitulé « Optimisation du développement de la chaîne d'approvisionnement de l'énergie éolienne offshore en Pologne », qui présente le potentiel de l'industrie polonaise dans la chaîne d'approvisionnement en mer. Selon le rapport, environ 28 GW en fermes éoliennes offshore pourraient être installés en Pologne d'ici 2050, atteignant même une part de 65 % de la chaîne d'approvisionnement locale dans la totalité de livraison pour fermes offshore. Veuillez trouver le lien vers le rapport : https://jagiellonski.pl/files/other/21-07-27_Raport_Krajowy_YaYcuch_dostaw_dla_MEW.pdf
- Selon Konfederacja Lewiatan, organisation patronale polonaise, le projet de règlement du ministre des infrastructures concernant, entre autres, les exigences auxquelles doivent satisfaire les sociétés qui investissent dans fermes éoliennes offshore, exclura les sociétés étrangères et privées de l'investissement dans l'énergie éolienne en mer en Pologne. «Le contenu du règlement favorise les entreprises énergétiques publiques basées sur le charbon, qui auront plus de facilité à obtenir des permis d'implantation et donc un soutien dans les enchères pour les parcs éoliens en mer. Les entreprises étrangères et privées qui n'ont pas d'accords de coopération avec les entreprises publiques seront lésées », prévient Lewiatan. De plus, de nombreuses dispositions contenues dans le projet de règlement sont incompatibles avec le droit européen et les accords internationaux liant la Pologne. Lewiatan appelle à une nouvelle consultation du projet de règlement.
- Le 18 août, la Diète a adopté une modification de la loi sur les sources d'énergie renouvelables qui, entre autres, modifie la définition d'une petite installation : la capacité électrique maximale installée est passée de 500 kW à 1 MW, et la capacité maximale de chaleur en cogénération de 900 kW à 3 MW. L'amendement prévoit également que le KOWR (Centre national de soutien à l'agriculture) pourra louer des terres agricoles pour la construction d'ENR sans appel d'offres, mais uniquement à des entreprises du Trésor public.

Energie

Efficacité énergétique

- Le 23 juillet, les représentants des quatre plus grands groupes du secteur énergétique : PGE, ENEA, TAURON, ENERGA ont conclu avec le ministre des actifs publics un accord, qui a pour objectif de définir la coopération dans le processus de séparation des actifs énergétiques du charbon et leur intégration dans l'Agence nationale de sécurité énergétique S.A. (NABE).

Nucléaire

- Deux milliardaires polonais, Zygmunt Solorz-Żak (actionnaire de centrales électriques Pałnów - Adamów – Konin, ZE PAK) et Michał Sołowow ont décidé de lancer un projet commun visant à construire une centrale nucléaire à Pałnów. La centrale fonctionnera sur la base des technologies américaines des petits réacteurs modulaires (SMR). ZE PAK prévoit de 4 à 6 réacteurs de type SMR d'une puissance de 300 MW chacun.
- L'entreprise française EDF a annoncé lors d'une conférence de presse lundi 12 juillet qu'elle avait ouvert un bureau à Varsovie afin de préparer une offre pour le gouvernement polonais en vue de construire des centrales nucléaires et des partenariats nucléaires en Pologne. Thierry Deschaux a été nommé directeur général du bureau.

Charbon

- Les négociations avec la République Tchèque sur la mine Turów se sont poursuivies au cours de mois de juillet et du mois d'août mais ils n'ont pas donné de résultats et aucun accord n'a pas été signé. L'affaire



de la mine de Turów a été soumise à une procédure accélérée devant la CJUE. La première audience aura lieu le 9 novembre.

- Le directeur général de la protection de l'environnement (GDOŚ) a prolongé la procédure d'appel contre la décision du 28 mars 2018 définissant les conditions environnementales de l'investissement "Extraction de lignite du gisement de Zloczew" jusqu'au 31 octobre 2021.

Electricité / Chaleur

- Le président de l'Office de la régulation de l'énergie (URE) a analysé les plans d'investissement de 63 producteurs d'électricité jusqu'en 2034 (en charge de 86 % de la capacité de production du système électrique national et de 90 % de la production nationale d'électricité). Il en résulte que dans la perspective des treize prochaines années, le potentiel de production d'électricité disponible dans le système électrique national (KSE) pourrait diminuer. Les compagnies d'électricité prévoient de mettre en service un total de plus de 14,2 GW de nouvelles capacités d'ici 2034, dont la plupart proviendront de la technologie offshore (4,8 GW, soit 34% de toutes les nouvelles capacités), du gaz naturel (4,4 GW, soit près de 31% des nouvelles capacités) et du photovoltaïque (2,8 GW, 19% des nouvelles capacités). Dans le même temps, les producteurs prévoient de mettre hors service des unités d'une capacité totale de 18,8 GW, principalement basées sur la houille (12,8 MW) et le lignite (5,3 MW). En 2034, le potentiel de production des entités en question sera inférieur d'environ 11% (4,6 GW par rapport à la capacité totale). Toutefois, la diminution réelle de la capacité disponible sera plus importante et pourrait même atteindre 30 %, car les unités alimentées au charbon seront remplacées par des sources d'énergie intermittentes. D'ici à 2034, les producteurs prévoient de dépenser plus de 16,8 Md€ en investissements dans de nouvelles capacités, dont environ 60 % des dépenses prévues seront consacrées à des unités éoliennes en mer et environ 15% à des unités au gaz naturel. Comme l'a noté l'URE, tous les investissements prévus pour être mis en service à partir de 2024 (plus de 9 GW) ne bénéficient pas d'un financement garanti, ce qui remet fortement en question la faisabilité de leur mise en œuvre à l'échelle et dans les délais prévus.
- Plus de 37% des clients domestiques (plus de 5,8 millions) utilisent déjà les offres du marché libre (non soumises à l'approbation du président de l'Office de la régulation de l'énergie, URE). Rien qu'en juin 2021, 2300 clients ont changé de fournisseur d'électricité. Depuis le début de l'année 2021, un tel changement a été effectué par 22 000 clients : plus de 17 000 clients individuels et près de 5 000 clients d'affaires. Depuis 2007, près de 929 000 consommateurs au total ont changé de fournisseur d'électricité en Pologne. Depuis le début de cette année, on constate une nette augmentation du nombre de changements de fournisseur d'énergie. Dans le groupe des consommateurs individuels, 1 858 consommateurs ont fait le changement en juin de cette année (1 297 en juin 2020). Parmi les clients professionnels, 456 consommateurs ont changé de fournisseur d'électricité en 2021, alors qu'un an plus tôt, seulement 214.

Le graphique ci-dessous présente le nombre total de changements de fournisseur d'électricité par mois de juin 2020 à juin 2021.



source : URE

- Ember a publié un rapport qui résume les progrès de la transition du charbon vers l'électricité propre en Europe au cours des six premiers mois de 2021. Selon le document, en Pologne, la demande d'électricité au premier semestre a augmenté de 2% par rapport à la même période de 2019. La part des combustibles fossiles a également augmenté de 2%. La production d'électricité renouvelable a augmenté de 13% en raison du doublement de la production solaire, mais le photovoltaïque ne représente toujours que 3% de la production totale.
- Le président de l'Office de régulation de l'énergie (URE) a approuvé le Plan de développement de PKP Energetyka S.A. pour la période 2021-2025, qui prévoit l'affectation de 977 M€ aux investissements dans



l'infrastructure d'alimentation électrique de la traction ferroviaire. Les dépenses les plus élevées du plan sont prévues pour 2023, soit plus de 222 M€.

- Le Ministre du Climat et de l'Environnement a signé le Règlement sur la modification des parts d'électricité résultant des certificats d'origine confirmant la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables en 2022. Le règlement a été publié le 13 août 2021 et entrera en vigueur 15 jours plus tard. Le montant de la part pour les certificats verts, par rapport à 2021, a été réduit de 19,5% à 18,5%, tandis que pour les certificats bleus, il a été maintenu au niveau de 0,5%.
- Le 17 août, la modification de la loi sur le marché de l'électricité et de certaines autres lois a été promulguée. La loi adapte la législation polonaise aux exigences de l'UE (introduites par le règlement 2019/943 de l'UE sur le marché intérieur de l'électricité) concernant l'exclusion des unités à fortes émissions, c'est-à-dire émettant plus de 550 g de CO₂/kWh, de la participation aux enchères du marché des capacités. Cela permettra de financer la construction de nouvelles capacités de production à faibles émissions. Parallèlement, une nouvelle méthode de calcul de la taxe sur les réserves (opłata mocowa) a été introduite, dépendant du profil de consommation d'énergie. «La nouvelle méthode de calcul récompense la consommation d'énergie stable, la consommation en dehors des heures de pointe et permettra aux consommateurs de réduire leurs charges énergétiques » explique le Ministère du climat et de l'environnement. La loi doit entrer en vigueur dans un délai de 14 jours à compter de sa promulgation, et le changement de méthode de calcul de la taxe sur les réserves prend effet à compter du 1er jour du mois suivant l'entrée en vigueur de la loi, c'est-à-dire à compter du 1er octobre.
- Début août, le ministère du climat et de l'environnement a soumis à la consultation un projet de modification du règlement relatif aux règles détaillées d'élaboration et du calcul des tarifs de chaleur. Comme indiqué dans l'exposé des motifs du projet de règlement, celui-ci vise à stabiliser rapidement la situation financière des entreprises du secteur du chauffage dans le domaine de la production, du transport et de la distribution de chaleur et à les appuyer dans la transformation vers la neutralité climatique.
- Le Centre National de recherche et de développement (NCBR) souhaite encourager le développement des technologies polonaises de stockage de la chaleur et du froid utilisant les ENR. Le projet "Stockage de la chaleur et du froid", du NCBR dispose d'un budget de 1,82 M€, financé par des fonds européens dans le cadre du Programme développement intelligent. À la demande des parties intéressées, l'appel à candidatures a été prolongé jusqu'au 6 août de cette année.

Hydrogène

- Lors du Forum des Visions du Développement qui s'est tenu le 26 août à Gdynia, Ireneusz Zyska, vice-ministre de l'environnement et du climat a déclaré que la Stratégie Polonaise sur l'Hydrogène devrait être adoptée dans quelques semaines. Pour rappel, le projet de stratégie a été présenté en janvier 2021.
- Le Plan de Relance National prévoit la création des 5 vallées de l'hydrogène en Pologne. Pour rappel, en mai dernier, a été signée la lettre d'intention en vue de la création de la Vallée de l'hydrogène dans la région de Podkarpackie (sud-est de la Pologne). Le 11 août l'Agence du développement industriel (l'ARP) a informé que la deuxième vallée sera située en Silésie. Il est à noter que le Plan national de relance et de résilience prévoit 800 M€ de subventions pour les investissements dans les technologies de l'hydrogène : développement, production, stockage et transport.
- Les 6 projets suivants font l'objet d'une demande de subventions au titre du programme « *Nowa Energia* » (Nouvelle Energie) du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW) :
 - la construction à Kamień Pomorski (Poméranie Occidentale) d'une usine de production d'énergie à hydrogène à partir du parc éolien se trouvant à proximité. La puissance totale de l'usine pourrait s'élever à 42 MW ; le projet a été déposé par la société Marine Energy ;
 - le projet de l'entreprise Hydropolis United concernant la construction à Konin (Grande-Pologne) d'une usine de production de l'hydrogène à partir des déchets plastiques ;
 - le projet de la société PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy (bus à hydrogène polonais) concernant la construction d'une usine de fabrication des bus à hydrogène innovants dans les alentours de Lublin et de Świdnik ; l'entreprise PAK-PCE est détenue par ZEPAK (centrales électriques à Pałnów, Adamów et Konin dans la région de Grande-Pologne) appartenant à Zygmunt Solorz, l'une des plus grandes fortunes en Pologne ;
 - le projet de stockage innovant de l'hydrogène de la société Ultralight Green Cylinders ;
 - le projet de stations de ravitaillement en hydrogène proposé par Sescom ;
 - le projet de stockage de l'hydrogène d'un module d'environ 1 MWh de l'Institut de physique des hautes pressions de l'Académie polonaise des sciences (PAN).

Le programme dont le budget s'est élevé à 66 M€ offre des prêts qui couvrent 85% des coûts éligibles.



- ZEPAK a bénéficié d'un financement européen à hauteur de 4,5 M€ dans le cadre du programme Innovation Fund pour la réalisation d'une installation de production et de stockage de l'hydrogène vert pour les transports. Le projet prévoit la construction des deux électrolyseurs d'une puissance totale de 5 MW à partir des ENR qui pourraient produire 710 t d'hydrogène vert par an.
- Le 25 août les chemins de fer polonais PKP, PKN Orlen et PESA (fabricant polonais du matériel roulant) ont signé un accord de coopération pour la mise en œuvre des technologies à hydrogène dans le transport ferroviaire. A cette occasion PESA a rappelé que le prototype de sa locomotive à hydrogène serait présentée lors de la Foire Internationale des Chemins de fer *TRAKO* qui se tiendra en septembre à Gdansk. Pour rappel, le PNRR polonais prévoit des subventions pour l'achat d'environ 100 rames à hydrogène.
- La BGK (*Bank Gospodarstwa Krajowego* - Banque d'économie nationale) a présenté sa nouvelle initiative « 3W : Woda – Wodór – Węgiel » (Eau – Hydrogène – Charbon) qui a pour vocation de soutenir le monde de la science et des affaires au développement des technologies modernes utilisant l'eau, l'hydrogène et le charbon non énergétique pour rendre l'économie polonaise plus compétitive et plus innovante. L'initiative prévoit la mise en place d'un Centre 3W dont l'objectif serait de consolider le savoir-faire et, à plus long terme, de renforcer la compétitivité des entreprises polonaises utilisant l'hydrogène, l'eau et des technologies innovantes de charbon.

Gaz / Pétrole

- Le ministère du climat et de l'environnement a publié un rapport sur les résultats de la surveillance de la sécurité de l'approvisionnement en gaz de la Pologne, pour l'année 2020. L'année dernière, la part du GNL dans l'approvisionnement en gaz de la Pologne a augmenté, la dynamique devant se prolonger suite aux récents contrats conclus. Le rapport résume également les principaux défis auxquels est actuellement confronté le système gazier national. Le secteur polonais du gaz naturel est à un tournant, car le contrat de longue date avec Yamal est sur le point d'expirer (décembre 2022). Selon le rapport, les infrastructures gazières, notamment le gazoduc Baltic Pipe et les terminaux GNL, joueront un rôle clé dans la transition énergétique de la Pologne.
- Le président de l'Office de régulation de l'énergie (URE) a approuvé la modification du tarif du gaz pour PGNiG Obrót Detaliczny. A partir du 1er août, les prix du gaz pour les ménages vont augmenter de plus de 12,4 %. Les tarifs des abonnements restent inchangés. Selon les calculs du régulateur, le nouveau tarif pour les ménages qui utilisent le gaz uniquement pour préparer les repas, l'augmentation des factures mensuelles s'élèvera à 0,22 €. Pour les consommateurs qui utilisent le gaz également pour chauffer l'eau, la facture mensuelle augmentera de moins de 1,55 € en moyenne. Quant aux consommateurs qui utilisent le gaz également pour le chauffage, il s'agira de 4,4 € en moyenne.
- PGNiG a envoyé à Port Arthur LNG, LLC, une filiale de Sempra LNG, LLC, un avis de résiliation de son accord à long terme du 19 décembre 2018 pour la fourniture de GNL. L'accord prévoyait que PGNiG achète environ 2 Mt de GNL. Cette décision est due à un retard dans la construction du terminal de liquéfaction de Port Arthur, à partir duquel la société polonaise devait recevoir son gaz à partir de 2023. Dans le même temps, PGNiG a indiqué qu'elle allait engager des discussions avec Sempra LNG, LLC concernant une éventuelle coopération pour la fourniture de GNL à partir d'autres projets développés par Sempra LNG, LLC. PGNiG a également conclu des accords avec Venture Global Plaquemines et Venture Global Calcasieu Pass concernant les conditions d'achat de 2 Mt supplémentaires de gaz naturel liquéfié par an pendant 20 ans. En conséquence, le volume total de GNL que PGNiG recevra de Venture Global LNG pourrait passer à 5,5 Mt par an.
- PGNiG Obrót Detaliczny a signé un accord avec la société de transport Bisek-Asfalt pour la vente de gaz naturel liquéfié GNL. Il s'agit du plus grand accord de ce type dans l'histoire de l'entreprise. L'accord pluriannuel entre PGNiG Obrót Detaliczny et le groupe Bisek prévoit la vente de 30 000 t de combustible GNL.
- PGNiG a signé un accord pour acheter 85 % des parts dans la société Karpatgazvydobuvannya, possédant une licence pour la recherche et l'extraction d'hydrocarbures à Byblivska, situé en Ukraine près de la frontière polonaise. La production de gaz est prévue à partir de 2023.
- Le groupe LOTOS a publié son rapport annuel intégré qui présente de manière exhaustive les activités financières et non financières de l'entreprise en 2020. Veuillez trouver le lien vers le rapport <https://raportroczny.lotost.pl/>
- Le 17 août, la société GAZ-SYSTEM a commencé la consultation de marché (konsultacje rynkowe) de la procédure Open Season du Terminal FSRU (floating storage and regasification units, dont l'objectif principal est de confirmer la demande pour de nouvelles capacités de regazéification. La construction du terminal d'une capacité 4,5 Md m³ par an est prévue dans la Baie de Gdansk. La soumission des commentaires et remarques est possible jusqu'au 13 septembre 2021, 16h00 (CET)



- Le 15 juillet 2021, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a décidé que la Commission européenne, en adoptant la décision exemptant le gazoduc OPAL de certaines dispositions du troisième paquet énergie, a violé les obligations découlant du principe de solidarité du traité et n'a pas examiné l'impact de sa décision sur les marchés voisins, y compris le marché polonais. L'arrêt rendu par la CJUE détermine définitivement l'obligation pour toutes les institutions européennes d'appliquer le principe de solidarité énergétique. L'arrêt met fin à un différend de longue date concernant les règles d'utilisation du gazoduc OPAL, qui est une extension terrestre du gazoduc Nord Stream 1. En 2016, la Commission européenne avait accordé une dérogation aux règles de concurrence du troisième paquet énergie à la demande de la partie allemande, ce qui a permis à Gazprom d'accroître l'utilisation du gazoduc. Afin de protéger ses intérêts, la Pologne a déposé une plainte contre la décision de la Commission européenne en invoquant des fautes de procédure lors de son adoption. Dans sa plainte, la Pologne a souligné qu'en vertu des principes généraux de la politique énergétique énoncés dans les traités, la Commission européenne était tenue d'examiner l'impact de ce gazoduc sur les autres marchés, y compris le marché polonais. « La société PGNiG compte sur l'application du principe de solidarité énergétique non seulement au gazoduc OPAL, mais aussi au projet Nord Stream 2 », a déclaré le PDG Paweł Majewski.
- Le tribunal allemand de Düsseldorf a confirmé la décision de l'Agence fédérale des réseaux (BNetzA) de rejeter la demande de Nord Stream 2 AG de bénéficier d'une dérogation aux dispositions du troisième paquet « Energie ». Le gazoduc Nord Stream devra donc fonctionner aux conditions du marché. La décision du tribunal allemand réduit la possibilité de chantage au gaz contre les pays de la région.

Transport

Ferroviaire

- L'opérateur privé tchèque Regiojet a fait une demande auprès de l'Office du Transport Ferroviaire polonais (UTK) pour opérer sur une liaison commerciale voyageurs entre les trois grandes villes polonaises que sont Cracovie, Varsovie et Gdansk, dominée par l'entreprise historique polonaise PKP. La demande a été soumise pour une période maximale possible de cinq ans. RegioJet a déclaré sa volonté de fournir un nouveau service de transport de passagers du 11 décembre 2022 au 11 décembre 2027. Au printemps 2020, Regiojet avait déjà fait une demande pour deux allers-retours, mais uniquement entre Cracovie et Varsovie. Entretemps, de nouveaux contrats de services publics étaient signés avec les PKP, coïncidant en partie avec le moment prévu par RegioJet pour le lancement de nouveaux services. Cela retarda la procédure et les conclusions que devait prendre l'UTK.
- Selon les données de l'UTK, en juillet le nombre de passagers par rail a atteint plus de 23,5 M de personnes soit une hausse 24,5 par rapport à l'année précédente. Le fret ferroviaire a noté une croissance de 12,3% en glissement annuel atteignant 20,7 Mt de marchandises transportées.
- Pour desservir le réseau ferroviaire réalisé pour pôle multimodal central, la société CPK aurait besoin d'entre 120 et 150 rames d'une vitesse maximale d'exploitation jusqu'à 250 km/h. Pour l'instant, le matériel roulant de ce type n'est pas produit en Pologne, mais PESA, fabricant polonais, est bien intéressé par la conception d'un train à grande vitesse qui répondrait aux besoins du projet CPK.
- Au premier semestre 2021 PKP Cargo, le plus grand opérateur polonais de fret, a généré plus de 0,4 Md€ de revenus, l'EBITDA s'élevait à 50,4 M€, et les pertes d'exploitation ont atteint 28,5 M€. L'opérateur a transporté plus de marchandises du fait notamment de l'accroissement de la production d'électricité dans les centrales à houille et au recul de l'énergie éolienne et de l'énergie au gaz, et à l'augmentation du transport de coke en Pologne. En même temps, PKP Cargo était confronté à la baisse sur les prix.
- La société PKP Energetyka a mis en place à Garbce près de Żmigród (Basse-Silésie) une réserve d'énergie pour les trains basée sur la technologie lithium-ion dont la capacité est de 1,8 MWh. C'est la plus grande réserve de ce type en Europe. Le coût du projet s'élevait à 20 MPLN (4,4 M€) dont plus de 8 MPLN (1,7 M€) de cofinancement européen.

Maritime

- DCT Gdansk sera opérateur d'un nouveau terminal à conteneurs (nommé 'Baltic Hub 3') dans le port de Gdansk. La réalisation du terminal, qui devrait être opérationnel à la mi-2024, est estimée à 450 M€.

Aérien

- Le ministère de l'infrastructure polonais a publié le projet de « Politique de développement de l'aviation civile en Pologne jusqu'en 2030 (avec une perspective à 2040) » qui définit les objectifs, orientations et méthodes pour créer et mettre en œuvre une politique gouvernementale de développement de l'aviation civile. Le projet a été élaboré avec la participation, entre autres, des entités gérant les aéroports, des



utilisateurs des infrastructures aéroportuaires et de l'espace aérien et des représentants de l'aviation générale et commerciale. En consultation publique jusqu'au 11 août, le document devrait être adopté par le gouvernement d'ici la fin de l'année.

- Au cours de sept premiers mois de 2021, 16,4 milliers t de fret ont été transbordés à l'aéroport de Katowice ce qui constitue une hausse de plus de 50% par rapport à l'année précédente. Dans les années à venir, la direction de l'aéroport envisage de réaliser des investissements qui permettraient d'au moins doubler l'infrastructure du terminal cargo.

Electromobilité

- Le 12 juillet a démarré une nouvelle édition du programme de cofinancement d'achat des véhicules électriques appelé «*Mój Elektryk*» (mon véhicule électrique) géré par le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (*NFOŚiGW*). La première étape est adressée à des particuliers qui peuvent bénéficier d'une prime à la conversion à hauteur de 18 750 PLN (environ 4 166 €) et de 27 000 PLN (6 000 €) avec la carte « famille nombreuse ». Une grande nouveauté par rapport au programme « Véhicule Vert » lancé à la mi-2020 constitue l'augmentation du plafond de 225 000 PLN (50 000 €) contre précédemment 125 000 PLN (27 780 €). Il est à souligner qu'il n'y a pas de limite du prix avec la carte de famille nombreuse. Dans les semaines à venir le *NFOŚiGW* lancera la procédure de sélection des demandes adressée aux entreprises, collectivités locales et aux institutions. Le budget du programme qui sera réalisé jusqu'au 30 septembre 2025 s'élève à 500 M PLN (111 M€), dont 100 M PLN pour les particuliers et le reste en forme de subventions des coûts des crédits-bails. Selon les données du Fonds National, 413 demandes ont été déposées au cours du premier mois après le démarrage du programme. Pour rappel, le premier programme, lancé en 2020, s'est achevé sans succès.
- Le 29 juillet dernier le Trésor a acquis les actions de la société ElectroMobility Poland pour une valeur de 250 M PLN (55,5 M€), devenant l'actionnaire majoritaire. Cette décision est due au fait que depuis la présentation des deux prototypes du premier véhicule électrique polonais IZERA en juillet 2020, aucun investisseur ne s'est montré intéressé par le projet. Pour rappel, la société ElectroMobility Poland a été créée en 2016 par les quatre groupes publics PGE, Tauron, Energa et Enea qui depuis ont investi dans le projet plus de 70 M PLN (15,5 M€). Le coût total de l'investissement est estimé à environ 5 Md PLN (1,1 Md€). Selon les déclarations du gouvernement, les premières livraisons de l'izera auraient lieu au cours de l'année 2023 et uniquement en Pologne au départ. L'arrivée d'izera devrait aider le gouvernement polonais à atteindre son objectif d'un million de voitures électriques en circulation dans le pays en 2025.
- Le président Duda a signé ce 28/08 la loi spéciale qui permet de déclasser des terrains boisés (1250 ha) à Jaworzno et Stalowa Wola gérés par *Lasy Państwowe* (Forêts Nationales) pour en permettre l'utilisation à des fins industrielles : Jaworzno doit accueillir le site de production de la future voiture électrique polonaise, IZERA, et Stalowa Wola, probablement un site de production de microprocesseurs.

Urbain

- La régie de transports à Cracovie envisage d'acheter 40 bus à hydrogène. Pour rappel, l'année dernière, la régie a signé avec la Holding municipale de Cracovie et l'entreprise PKN Orlen une lettre d'intention concernant la coopération en matière de développement d'infrastructures pour les véhicules à hydrogène.
- Varsovie a reçu à la fin du mois de juin les premiers tramways produits par Hyundai Rotem dans le cadre de la plus large commande pour du matériel roulant de ce type passée en Pologne. Les rames ont été produites en Corée du Sud et transportées en Pologne par bateau. Au total, 123 tramways ont été commandés, avec une option de 90. Les 123 véhicules devront être livrés d'ici avril 2023. Le montant du contrat équivaut à environ 429 M€ net. Les tramways présenteront différentes longueurs dont la plus importante sera de près de 33 m, pour une capacité de 240 personnes. Ils permettront à la capitale de disposer de la plus large flotte de tramways à plancher bas en Pologne (plus de 430).

Infrastructures de transport

- Les collectivités locales ne veulent pas que les sociétés ferroviaires utilisent, sans contrat et sans paiement, les propriétés communales sur lesquelles sont localisés les voies, les gares ou d'autres éléments d'infrastructure. La commune de Niepołomice réclame à PKP PLK gestionnaire national du réseau ferroviaire le paiement de 8 M€ pour l'utilisation des terrains situés sous la ligne ferroviaire. Elle risque de déclencher une avalanche de réclamations de la part des collectivités locales, ce qui entravera la mise en œuvre des investissements ferroviaires. 90 % des propriétés utilisées par les sociétés ferroviaires appartiennent à d'autres entités ou ont un statut de propriété non régularisé. Sa régularisation et l'achat de terrains coûteraient des milliards de zlotys.



- Le 20 juillet, la société CPK a conclu le contrat pour l'étude de faisabilité relative à la construction de la section polonaise d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Katowice et Ostrava. Dans le cadre de la construction de cette section, un total d'environ 75 km de nouvelles lignes seront construits. La société CPK a choisi l'offre d'une valeur de près de 2,4 M€ nets, présentée par le consortium dont Egis Poland est le leader. Selon le calendrier, les premiers travaux de construction doivent commencer en 2024, et le tronçon de la ligne reliant Katowice à Ostrava sera mis en service avant la fin de 2030. La ligne sera conçue pour permettre aux trains de passagers les plus rapides de circuler à des vitesses allant jusqu'à 250 km/h. Le 6 août 2021, la société CPK a signé le contrat portant sur une étude de faisabilité pour un tronçon de ligne ferroviaire, d'une longueur d'environ 140 kilomètres Ostrołęka - Łomża - Giżycko. Le contrat d'une valeur de plus de 4,44 M€ a été signé avec le consortium d'entreprises : Egis Rail, Egis Pologne et JAF Geotechnika. Selon le calendrier, les premiers travaux de construction entre Ostrołęka et Łomża doivent commencer en 2023 et durer jusqu'en fin 2027. Pour la section de Łomża à Giżycko, la période supposée des travaux de construction est de 2028-2031. Le 18 août, la société CPK a signé un contrat avec la société BBF, d'une valeur de 3,35 M€ nets, pour une étude de faisabilité sur un tronçon ferroviaire d'une longueur de plus de 60 kilomètres reliant Żarów, situé au sud-ouest de Wrocław avec Świdnica, Wałbrzych et Lubawka à la frontière polono-tchèque. Le 24 août, la société a signé un accord portant sur la réalisation d'une étude de faisabilité de la ligne ferroviaire Łódź-Sieradz-Wrocław. Le contrat d'une valeur nette de 8,46 M€ a été signé avec un consortium d'entreprises composé de Multiconsult Polska, Arcadis, Transprojekt Gdański et IDOM Inżynieria. Au total, 1000 km de lignes ferroviaires sont déjà en préparation.
- Fin juillet, le consortium des sociétés Egis Poland Sp. z o.o., Egis Rail S.A., Jaf-Geotechnika Sp. z o.o a gagné de nouveau l'appel d'offres pour l'élaboration d'une étude technico-économique-environnementale pour le projet « la Construction de nœud ferroviaire CPK ». La valeur de l'offre déposée par le consortium s'élève à presque 5,4 M€ brut. Suite à la décision de la Chambre Nationale de recours, le premier résultat de l'appel d'offre a été annulé le 8 juillet.
- Le 30 juillet, le projet de loi visant à optimiser le processus d'investissement pour le Pôle multimodal central (CPK) a été mis en consultation publique. La loi prévoit, entre autres, la consolidation des plus grands opérateurs nationaux d'infrastructures aéroportuaires (Aéroports polonais, PPL) par l'apport d'actions. Le groupe CPK serait chargé d'obtenir le financement pour les programmes d'investissement, de coordonner la mise en œuvre des investissements et d'intégrer les ressources de l'État autour du programme d'investissement de CPK. Les modifications apportées à la loi sur le transport ferroviaire autoriseraient la société CPK à réaliser des investissements dans la construction de nouvelles lignes ferroviaires selon des principes analogues à ceux dont bénéficient PKP Polskie Linie Kolejowe et les collectivités locales. Le projet proposé vise également à réduire la charge réglementaire dans le transfert des droits sur les biens immobiliers entre PKP S.A. et PKP PLK S.A. et CPK, ce qui permettra d'accélérer la construction des investissements ferroviaires qui font partie du projet CPK. Les commentaires peuvent être soumis jusqu'au 14 septembre 2021.
- Les collectivités locales ne veulent pas que les sociétés ferroviaires utilisent, sans contrat et sans paiement, les propriétés communales sur lesquelles sont localisés les voies, les gares ou d'autres éléments d'infrastructure. La commune de Niepołomice réclame à PKP PLK gestionnaire national du réseau ferroviaire le paiement de 8 M€ pour l'utilisation des terrains situés sous la ligne ferroviaire. Elle risque de déclencher une avalanche de réclamations de la part des collectivités locales, ce qui entravera la mise en œuvre des investissements ferroviaires. 90 % des propriétés utilisées par les sociétés ferroviaires appartiennent à d'autres entités ou ont un statut de propriété non régularisé. Sa régularisation et l'achat de terrains coûteraient des milliards de zlotys.
- Le Ministère des infrastructures a annoncé le 9 août 2021 le Programme gouvernemental pour la construction de routes nationales jusqu'en 2030, avec une perspective jusqu'en 2033 (RPBDK). Ses principales grandes lignes comprennent plus de 2 500 km de nouvelles voies rapides, l'achèvement des investissements en cours sur près de 4 000 km, un réseau complet d'autoroutes et de voies rapides. Le nouveau RPBDK définit les objectifs de la politique des transports dans le cadre de la construction du réseau routier TEN-T en Pologne et des connexions routières complémentaires. Il comprend de nouveaux projets d'une valeur d'environ 41,5 Md€ et la poursuite de projets en cours pour environ 23,3 Md€. Le Fonds routier national, financé entre autres par des fonds de l'UE, est la principale source de financement de base des investissements inclus dans le RPBDK. La limite financière du nouveau programme devrait permettre l'achèvement de la quasi-totalité du réseau d'autoroutes et de voies rapides spécifié dans le règlement du Conseil des ministres sur le réseau d'autoroutes et de voies rapides. L'une des tâches les plus importantes prévues dans le nouveau programme routier est le prolongement de l'autoroute A2 de Łódź à Varsovie par des voies supplémentaires et la construction du périphérique de l'agglomération de Varsovie. Ces investissements s'inscrivent dans le concept du pôle multimodal central. Le périphérique de l'agglomération de Varsovie, dans la séquence de l'A50 et de la S50, aura une longueur de plus de 260 km,

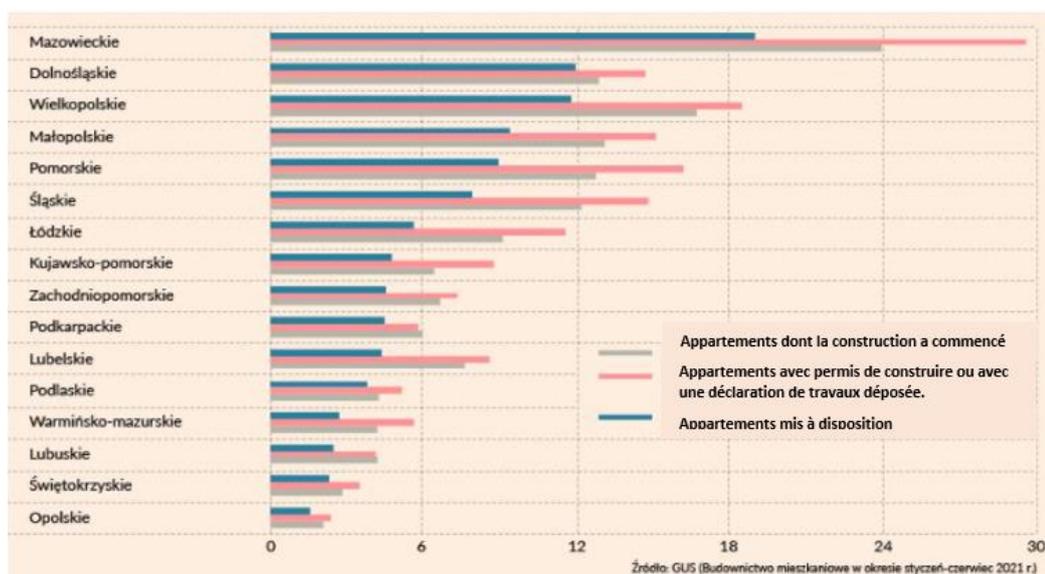


et son coût est d'environ 7,7 Md€. RPBDK prévoit également la construction du contournement occidental de Szczecin dans le cadre de la voie rapide S6. La valeur de cet investissement d'une longueur de plus de 50 km est estimée à environ 1,15 Md€. Dans le cadre de l'amélioration de la capacité du réseau de voies rapides, il est également prévu d'élargir 470 km de l'autoroute A4 entre Krzyżowa et Wrocław et entre Wrocław et Tranów. Plus de 9,04 Md€ ont été affectés à ce projet. Le corridor Via Carpatia, l'achèvement de la S5 et de la S8 en Basse-Silésie et l'achèvement de la voie rapide S6 en Poméranie restent les principales priorités dans le cadre de la poursuite des tâches. Le Ministère des infrastructures a également élaboré le Programme de renforcement du réseau routier national jusqu'en 2030. Son objectif est de fournir un financement stable pour l'entretien d'un réseau routier national cohérent, moderne et sûr, géré par la Direction générale des routes nationales et des autoroutes. Le programme prévoit l'adaptation du réseau routier national à la circulation de véhicules d'une charge maximale de 11,5 t par essieu, le maintien de l'état technique requis des infrastructures existantes et l'intensification des actions visant à réduire l'impact négatif des infrastructures routières sur l'environnement. Il s'agit du premier programme pluriannuel de ce type en Pologne. La valeur du programme s'élève à 14,2 Md€. Le 13 août, ont débuté les consultations sur le programme gouvernemental pour la construction de routes nationales jusqu'en 2030 (avec une perspective jusqu'en 2033) et la consultation publique sur le programme de renforcement du réseau routier national jusqu'en 2030 durera jusqu'au 17 septembre 2021.

- En juillet et août, trois tronçons de la voie rapide S61 (Via Carpatia) menant aux pays baltes ont été ouverts: Śniadowo-Łomża Południe, Kolno - Stawiski et Stawiski – Szczuczyn, d'une longueur totale de de 51 km. L'achèvement de l'ensemble du projet en Pologne est prévu 2024.
- En 2021 et 2022, la Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) a prévu de lancer près de 200 appels d'offres pour l'entretien des routes, d'une valeur totale de 1,24 Md€. Jusqu'à présent, seuls 20 appels d'offres ont été annoncés, 61 autres seront lancés au troisième trimestre de 2021, et 15 autres entre octobre et fin décembre. Au total, les appels d'offres de cette année porteront sur des projets d'une valeur de 777 M€. En 2022, 88 procédures d'appel d'offres doivent être annoncées, pour une valeur totale de 466 M€. Sur ce nombre, 31 appels d'offres seront annoncés au premier trimestre, 21 au deuxième trimestre, 11 au troisième trimestre et 25 au quatrième trimestre de 2022. Cette année, les réparations et les modernisations consommeront près d'un demi-milliard de zlotys. C'est beaucoup plus que les deux années précédentes, où les dépenses de réparation s'élevaient à 85,1 M€ en 2019 et 72,8 M€ en 2020. Plus d'argent s'avère nécessaire, car l'état technique des routes s'est détérioré. Le dernier rapport de la Direction générale des routes nationales et autoroutes évaluant l'état général des routes à la fin de 2020 montre que, 13,9 % des routes est en mauvais état et 24 % en état non satisfaisant. La bonne qualité a été confirmée sur 59,6 % de la longueur de la route (contre 61,7 % en 2019).
- Le 19 août, le conseil d'administration du port de Gdynia a annoncé un appel d'offres pour la location de terrains d'une superficie de 660 000 m² pour un terminal de transbordement de conteneurs et des éléments de fermes éolienne offshore, ce qui agrandit de près d'un tiers la zone actuellement occupée par BCT (le terminal baltique à conteneurs de Gdynia). Il s'agit de l'un des éléments du port d'installation temporaire. La date limite de dépôt des demandes de participation à la procédure avec offre initiale est le 15 octobre 2021. La procédure de sélection de l'opérateur du terminal à conteneurs et d'installation sera menée sous la forme d'un appel d'offres limité, dans lequel les demandes de participation à la procédure ainsi que les offres préliminaires peuvent être soumises par tous les preneurs intéressés, et les offres finales peuvent être soumises uniquement sur invitation à soumission d'une offre. Les offres seront évaluées en termes, entre autres, de revenus estimés, du nombre de conteneurs traités et de l'évaluation du concept de transbordement des éléments des fermes éolienne offshore. Le contrat sera valable à partir du 1er juin 2023.

Bâtiment/Logement

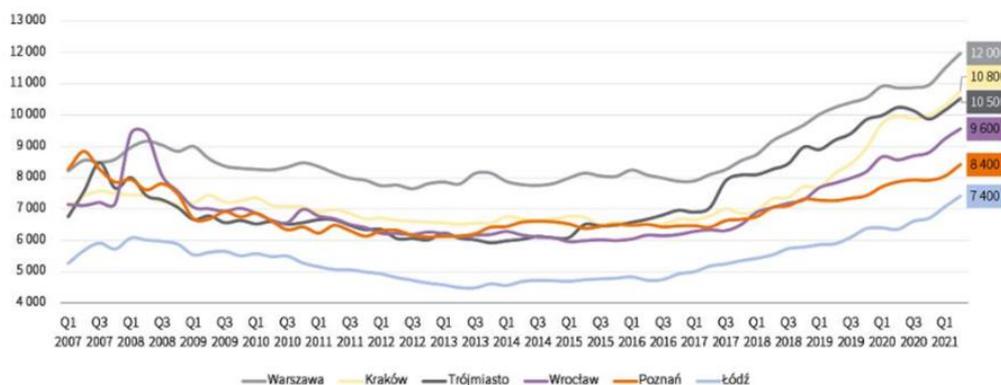
- Au premier semestre 2021, les promoteurs ont lancé près de 64 % des constructions de plus et ont mis à disposition 8,6 % d'appartements de plus par rapport à la même période de l'année précédente. Le nombre total d'appartements livrés s'est élevé à 105,4 milliers (97 milliers l'année précédente). Le graphique ci-dessous illustre le nombre d'appartements dont la construction a commencé, des appartements avec permis de construire ou avec une déclaration de travaux déposée et des appartements mis à disposition par les voïvodies, en milliers :



source : Puls Biznesu du 21 juillet, GUS

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de prix moyens de nouveaux appartements en pln/m² TVA incluse pour les plus grandes villes polonaises :

Średnie ceny mieszkań w ofercie na rynku pierwotnym
cena brutto w zł/m²



source : Gazeta Wyborcza du 28 juillet, JLL

HONGRIE

Énergie

Gaz

- Les négociations entre la Hongrie et la Russie avancent pour conclure un nouveau contrat d'approvisionnement du gaz russe en Hongrie, pour les quinze prochaines années alors que l'accord actuel expire prochainement. Lors d'une visite de Sergueï Lavrov en Hongrie, le ministre des affaires étrangères hongrois, Péter Szijjártó a annoncé que le nouvel accord serait signé en octobre à Moscou.
- Le distributeur de gaz Tigáz Földgázelosztó est pleinement intégré au groupe de Lőrinc Mészáros depuis le 1er juillet 2021, et a été renommé Opus. Le rachat de Tigáz par Opus avait été effectué en mars.
- L'autorité de l'énergie et des services publics (MEKH) a retiré à la filiale de Gazprom, Centrex Hungária, sa licence de négoce de gaz, à la demande de l'entreprise. Gazprom Export a racheté Centrex Europe Energy & Gas (qui détient Centrex Hungária) en juin.
- Les réseaux de gazoducs hongrois et serbes ont été reliés à Horgos, village serbe situé à la frontière. Le projet d'interconnexion sera achevé le 1er octobre. 15 km de gazoducs sont construits en Hongrie pour l'interconnexion, pour un coût de 20 Md HUF (57,3 M€). Le gaz arrivant de la mer noire sera acheminé vers l'Europe centrale via la Bulgarie et la Serbie, la capacité du gazoduc sera de 15,7 M m³.



- La filiale hongroise du groupe allemand E.ON va investir 750 M HUF (2,15 M€) cette année pour l'entretien et l'expansion de son réseau de gaz. Les investissements de l'entreprise depuis 2015 s'élèvent à environ 3,5 Md HUF (10 M€). Dans le département de Zala, E.ON Hungária opère 670 km de lignes électriques et 800 km de gazoducs, et s'investit en particulier au développement de la ZalaZone qui est un lieu de recherche et développement sur les véhicules autonomes.
- La Banque nationale (MNB) a infligé une amende de 500 000 HUF (1 436 €) au gazier MOL pour avoir enfreint les règles européennes sur les abus de marché concernant la divulgation publique d'informations privilégiées.
- Les réserves hongroises de gaz s'élevaient à 45,85 TWh à la fin du mois de juin d'après le régulateur de l'énergie (MEKH). Il a déclaré que les réserves avaient été complétées avec 5,94 TWh rien qu'en juin.

Electricité

- En juin, la consommation électrique brute a atteint 3 767 GWh, soit une hausse de 11,5% par rapport à juin 2020, et une hausse de 2% par rapport à juin 2019, record historique de consommation la plus élevée pour un mois de juin. En 2021, la consommation a dépassé les records précédents en février, mars, avril, et donc juin. La consommation au premier semestre de l'année a atteint 23 355 GWh (+5,5% sur un an, +2% par rapport à 2019). Juillet 2021 a également vu l'enregistrement d'un nouveau record avec une consommation de 3 890 GWh (+7,5% par rapport à juillet 2020 et +6% par rapport au précédent record de juillet 2020). Les imports ont représenté 26% de la consommation électrique entre janvier et juillet 2021 (contre 25,9% en 2020). L'objectif du gouvernement est de ramener ce chiffre sous 20% d'ici 2040.
- MVM a signé un accord de coopération stratégique avec le groupe Maneks, qui est l'une des principales entreprises de construction énergétique en Serbie. Par cet accord, MVM étendra ses activités en Serbie et dans les Balkans. Maneks devrait entrer prochainement sur le marché hongrois.
- Les distributeurs d'électricité poursuivent leur réorganisation en Hongrie. Tout d'abord, MVM Next Energiakereskedelmi reprendra le 1er septembre plus de 2,2 M de clients résidentiels du distributeur d'électricité Elmű-Émász. La reprise ne modifiera pas les prix ou le service pour les clients. MVM reprendra également au groupe E.ON sa filiale de distribution dans le nord-est Émász Hálózati le 1er septembre. A Budapest, l'opérateur Elmu Hálózati (également filiale d'E.ON) n'est pas repris par MVM. Cette opération permettra à MVM Next de compter 6,4 M de clients particuliers sur les marchés de l'électricité et du gaz, et 55 000 clients PME sur les marchés dérégulés de l'électricité et du gaz.

Energies fossiles

- MOL souhaite entrer sur le marché polonais, et pourrait y parvenir si la fusion PKN-Lotus entraîne l'obligation pour les deux groupes de vendre certains actifs stratégiques afin de satisfaire les autorités européennes de la concurrence. MOL aimerait en particulier disposer du plus grand réseau possible de stations-services en Pologne. MOL a acheté 120 stations-service en Slovaquie à OMV en juin et a étendu son réseau en Slovaquie à 270 stations-service en achetant 16 stations à Lukoil.
- MOL a lancé la construction d'une usine de bitume à Nizhnekamsk au Tatarstan (république autonome russe) pour 4 Md HUF. Le Ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó, s'en est félicité et a qualifié MOL de « plus grande et plus importante multinationale hongroise ». L'investissement devrait être achevé au premier semestre de l'année 2023, et permettra la production de 25 000 t de bitume par an, ce qui permettra de répondre à plus de 20% de la demande locale d'après le président tatar Rustam Minnikhanov. MOL s'est associé aux entreprises locales Tatneft et Taneco. L'investissement est soutenu par l'agence hongroise de promotion des investissements (HEPA) à hauteur de 2 Md HUF (5,7 M€).
- Les compagnies ferroviaires Illés Holding et MVM Magyar Magánvasút ont remporté l'appel d'offres pour le transport de lignite d'une mine du département de Borsod-Abaúj-Zemplén à la centrale électrique de Mátrai Éromu pour 2,4 Md HUF (6,9 M€). Les compagnies ferroviaires privées transporteront six millions de tonnes de lignite de la mine de Bükkábrány en 2021 et 2022. Les autres soumissionnaires étaient PKP Cargo International qui avait déposé une offre valide, et Rail Cargo Hungaria qui avait déposé une offre invalide.

ENR

- L'Office hongrois de régulation de l'énergie et des services publics (MEKH) a reçu des offres pour la production de 1 009 GWh d'électricité à partir de ressources renouvelables en juillet. La plupart des offres se concentraient sur l'énergie solaire. La capacité combinée des centrales est de 629 MW dans les offres. Le prix moyen pondéré proposé était de 18,41 HUF par kWh (5,29 cts €). En 2020, le prix moyen pondéré était de 20,66 HUF par kWh (5,94 cts €). Le président de l'autorité s'est félicité de la baisse du prix qu'il



attribue à l'amélioration de la technologie solaire en Hongrie. Les lauréats des appels d'offres devraient être annoncés en octobre ou novembre.

- Le gouvernement souhaite soutenir la création de communautés énergétiques locales, et d'agrégateurs indépendants. Les communautés énergétiques promeuvent la production et l'utilisation locales d'électricité renouvelable et les agrégateurs aident à équilibrer le système électrique, ce qui est nécessaire en raison de l'instabilité des sources renouvelables qui dépendent de la météo. Le fonds de modernisation de l'UE sera mis à contribution à hauteur de 4 Md HUF (11,5 M€), sous réserve de validation du PNRR par la Commission Européenne.
- La Hongrie et la Slovaquie sont en discussion pour coopérer dans la construction d'une installation de stockage d'énergie en Bavière. Les autorités coopèreraient avec le groupe Max Aicher qui envisage de construire une installation permettant de stocker 450 MW d'électricité dans le sud de la Bavière. L'usine utiliserait un réservoir d'eau surélevé pour pomper de l'eau en cas de sur-approvisionnement en électricité et évacuer l'eau pour produire de l'électricité en période de forte demande. Le ministre de l'Innovation et des Technologies souhaite que la Hongrie acquière une part de l'usine allemande. Elle possède déjà 20% d'une filiale du groupe Max Aicher, l'aciérie Ózdi Acélmuvek située dans le département de Borsod-Abaúj-Zemplén en Hongrie.
- Solservices va lancer un nouveau champ de panneaux solaires dans la Grande Plaine et Nord. Les panneaux auront la capacité de couvrir 42% de la consommation électrique de la région lors de leur lancement en juin 2022. L'installation sera le premier champ de panneaux solaires de nouvelle génération, respectueux de la biodiversité, de la faune et de la flore. Solservices a construit 700 MW de capacité solaire depuis 2019.
- Le groupe hongrois MET (basé en suisse) a entièrement racheté le parc éolien de Suvorovo, un parc de 60 MW situé près de la mer Noire en Bulgarie, à 20 kilomètres de Varna. Le parc éolien de Suvorovo dispose de 30 turbines et représente 8,5% de la capacité totale des capacités éoliennes bulgares. Sa production annuelle de 120 GWh d'électricité alimente 38 000 foyers. Le groupe vise à produire 500 MW à partir d'énergies renouvelables d'ici 2023.
- Le terminal logistique intermodal East-West Gate en cours de construction à Fenyestitke, près des frontières de la Hongrie avec l'Ukraine et la Slovaquie fonctionnera entièrement à partir d'énergies renouvelables. L'installation devrait commencer à fonctionner au premier trimestre 2022. Des véhicules électriques seront utilisés pour le transport des employés et pour celui des marchandises. Le terminal aura sa propre centrale solaire de 6MW et utilisera des batteries pour stocker son énergie.

Nucléaire

- Plusieurs incidents ont été relevés à la centrale nucléaire de Paks pendant l'été. Tout d'abord, la capacité du réacteur numéro 4 a dû être réduite de moitié pendant quelques heures en raison d'un dysfonctionnement d'une turbine. Deux semaines plus tard, un incendie s'est déclaré sur le site nucléaire, causé par un souffleur de chaleur utilisé dans un conteneur par un entrepreneur extérieur. Les pompiers de la centrale ont pu l'éteindre rapidement après avoir coupé l'alimentation du conteneur. Personne n'a été blessé, et aucun dégât matériel n'est à déplorer. Une enquête a été ouverte par MVM.
- La société d'ingénierie hongroise Ganz EEG espère remporter des contrats d'une valeur de 50 M€ liés à la modernisation de la centrale nucléaire de Paks. Le premier contrat, d'une valeur de 30 M€ concerne la livraison de pompes et de carters de turbine pour la construction des deux nouveaux blocs à Paks. Un autre objectif concerne un contrat pour la fourniture des machines de manutention du combustible des nouveaux réacteurs.
- En 2019, le tribunal de district central de Pest avait obligé le ministère des Finances à fournir à la députée Márta Demeter tous les documents relatifs à la modification du contrat de l'extension de la centrale de Paks. Le ministère n'ayant remis aucun document, la députée a donc lancé une procédure d'exécution qui a conduit le tribunal à infliger cet été une amende de 200 000 HUF (574 €) au ministère (sic), et a averti qu'en cas de défaut d'exécution, de nouvelles sanctions allant jusqu'à 500 000 HUF (1 436 €) pourraient être prononcées.

Environnement

- La Banque nationale de Hongrie (MNB) a annoncé qu'elle va lancer un programme de crédit préférentiel de 200 Md HUF (574,7 M€) pour soutenir l'achat ou la construction de maisons neuves « à haute efficacité énergétique ». Le programme « Green Home » sera lancé en octobre 2021 et permettra à la MNB de refinancer les banques à taux nul afin que ces dernières prêtent aux particuliers à un taux maximal de 2,5% lorsque les habitations sont efficaces énergétiquement (notes supérieures à BB). Les emprunteurs pourront emprunter jusqu'à 70 M HUF (201 000 €) sur 25 ans.



- La Hongrie a émis 30 Md HUF (86,2 M€) d'obligations vertes, soit une hausse de 10 Md HUF (28,7 M€) par rapport au plan initial, pour satisfaire la forte demande qui s'était portée à hauteur de 46,3 Md HUF (133 M€), à un taux moyen de 3,44%.
- Les gouverneurs des banques centrales des pays du groupe de Visegrád ont tenu une conférence sur les défis et opportunités d'une transition progressive vers une économie plus verte, organisée par la Banque Nationale hongroise (MNB), et se sont engagés à coopérer sur ces questions.
- L'entreprise sud-coréenne SungEel HiTech ouvre une usine de recyclage des batteries électriques à Bánytereny. Le projet a coûté 9,3 Md HUF (26,7 M€) et a bénéficié d'une subvention gouvernementale de 2,8 Md HUF (8 M€), il permettra de traiter 50 000 t de batteries par an, sur un site de 85 000 m². L'entreprise possédait déjà une unité à Szigetszentmik.
- Les produits jetables biodégradables qui remplacent désormais les produits en plastique doivent être produits en Hongrie autant que faire se peut. Le ministre des finances a annoncé un programme de 10 Md HUF (28,7 M€) pour octroyer des subventions comprises entre 20 M et 400 M HUF (57 400 € et 1,14 M €) aux entreprises développant leurs capacités ou achetant nouvelles technologies.
- Le zoo de Budapest a rejoint l'initiative de la Commission Européenne pour la préservation de la biodiversité. La coalition compte d'ores-et-déjà 300 membres dans 51 pays. Cinq autres institutions ont rejoint la coalition en Hongrie, le Jardin botanique de l'Université de Debrecen, le Centre de recherche écologique de l'Académie hongroise des sciences, le Musée hongrois des sciences naturelles, l'Université hongroise des sciences agricoles et alimentaires ainsi que le Jardin botanique national.
- La Hongrie fait partie des 11 États membres de l'Union européenne co-signataires d'une lettre envoyée à Frans Timmermans, vice-président de la Commission européenne pour le Green Deal européen, l'appelant à revoir la stratégie forestière prévue par l'UE, qui, selon eux, était contraire aux considérations sociales et économiques. Le ministre de l'agriculture, István Nagy, considère que le modèle de la stratégie forestière européenne était durablement équilibré jusqu'à présent entre les piliers économique, environnemental et social. Il reproche à Bruxelles de déplacer l'équilibre vers le pilier environnemental, au détriment des deux autres. La Hongrie s'est jointe à l'initiative de l'Autriche en vue de protéger les intérêts des 500 000 Hongrois qui vivent du secteur. Outre les pays du groupe de Visegrád, la lettre a été signée par l'Autriche, l'Estonie, la Lettonie, la Finlande, la Roumanie, l'Allemagne et la France.
- Le directeur de cabinet du Premier Ministre, Gergely Gulyás, a qualifié les propositions européennes du paquet « ajustement à objectif 55 » d'inacceptables en l'état. La Hongrie s'oppose fermement à l'extension du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) aux transports et au secteur de la construction, car cela entraînerait un coût insupportable pour les ménages. Le gouvernement hongrois souhaite faire payer les entreprises polluantes, et non les particuliers.
- La police soupçonne un employé de la société de nettoyage Polihistor d'être responsable de la pollution pétrolière à grande échelle dans le Danube en décembre dernier. L'entreprise aidait la municipalité de Szigetszentmiklós à nettoyer le captage des eaux de pluie, et il est possible que lors de fortes pluies, Polihistor ait déversé des milliers de litres de pétrole dans le système de drainage de Szigetszentmiklós. La faune et la flore locale ont été gravement endommagées dans la réserve naturelle où 6 700 l d'eau et 200 t de terre ont dû être retirés sur 1 800 m².
- La Roumanie va mener des actions concrètes pour faire cesser la pollution des rivières Tisza et Szamos qui se déversent en Hongrie. La ministre roumaine de l'Environnement, Barna Tanczos, a annoncé la pose de 12 structures en amont de la rivière qui seront chargées de réduire la contamination des eaux hongroises.
- Le gouvernement ne fera pas le nécessaire pour reconstituer le lac de Velence dont l'étiage baisse progressivement, d'après Zoltán Tessely, le commissaire du gouvernement chargé du développement du lac. Le niveau d'eau est inférieur de 80 cm à la normale et 44% de l'eau du lac de Velence a disparu en deux ans, causant une extinction massive de poissons au début de cet été. Un plan pour reconstituer le lac existe, mais son coût est estimé à 40 Md HUF (115 M €), or le gouvernement ne souhaite pas engager de tels montants alors qu'il veut d'abord et avant tout relancer l'économie.
- MOL renonce à forer un nouveau puits dans le parc national d'Orség, dans l'ouest de la Hongrie. Les habitants de la ville proche d'Oriszentpéter avaient lancé un mouvement de protestation contre le puits, et avaient porté l'affaire devant les tribunaux après que MOL a obtenu la concession du ministère du Développement en 2017.



Transports

Transport aérien

- Le gouvernement aurait fait une offre non contraignante pour acheter l'opérateur aéroportuaire de l'aéroport de Budapest, et d'après Bloomberg, l'offre serait inférieure au prix du marché. L'actionnaire majoritaire AviAlliance (groupe allemand détenu par un fonds canadien) a confirmé avoir reçu une offre non contraignante de la part du gouvernement, et va l'examiner « dans l'intérêt de ses actionnaires », mais affirme vouloir rester un actionnaire de long-terme pour l'aéroport. Magyar Nemzet avance pour sa part que les propriétaires ne seraient en réalité pas opposés à la revente de leurs parts au gouvernement, mais à un juste prix.
- Le gouvernement envisage également de racheter la participation de la ville de Pécs dans l'aéroport local Pécs-Pogány. La ville serait d'accord pour céder ses parts. L'aéroport génère environ 75 M HUF (215 000 €) de chiffre d'affaires, et présente des pertes du même ordre. La modernisation de l'aéroport coûterait environ 10 Md HUF (28,7 M€), ce qu'aucune société privée n'est prête à financer, étant donné que l'aéroport n'est pas rentable, mais l'Etat est prêt à assumer cette charge pour accroître le tourisme dans la région, et ainsi générer des recettes fiscales et touristiques.
- Le trafic aérien à l'aéroport de Budapest continue de se redresser. En juin, 266 481 passagers ont été comptabilisés, soit le triple du mois de mai. La hausse du nombre de passagers au cours du second trimestre de l'année 2021 est de +257 % par rapport à la même période de 2020. Les capacités des compagnies aériennes ont doublé entre le premier et le deuxième trimestre. En juin, 90 destinations étaient accessibles de l'aéroport de Budapest, ce qui reste inférieur aux 153 offertes avant la pandémie. Les chiffres de juillet montrent une nette accélération de la reprise, à la faveur de l'instauration du passe sanitaire européen. 538 074 passagers ont été accueillis par l'aéroport en juillet, soit presque autant que pendant tout le premier semestre de l'année 2021 (où l'on a relevé 603 585 passagers). Malgré tout, la fréquentation en juillet 2021 ne représente que 34% du nombre de passagers record de juillet 2019 (1 582 570 passagers).
- Le fret aérien se reprend également puisque le volume traité a progressé de 35,9% entre le premier semestre de l'année 2020 et celui de l'année 2021 (pour s'établir à 86 798 t). Les mois de juin et juillet 2021 ont été particulièrement dynamiques (15 233 t en juin, soit une hausse de 52,6% par rapport à juin 2020 et de 41,2% par rapport à juin 2019). En juillet 2021, le volume a également dépassé les 15 000 t. De juillet 2020 à juin 2021, l'aéroport a traité 157 402 tonnes, ce qui constitue un record pour l'aéroport sur une période de douze mois glissants. L'activité de l'aéroport est particulièrement soutenue par le choix des entreprises chinoises Alibaba (e-commerçant) et Cainiao (logistique), d'avoir fait de Budapest leur hub régional.
- L'un des trois syndicats de contrôleurs aériens (CMLISZ) au sein de la société publique HungaroControl, a lancé un appel à la grève dans le courant du mois de juillet suite à des désaccords avec la direction sur la revalorisation des salaires. HungaroControl a offert aux employés une augmentation cumulée de 15 % entre 2021 et 2023, se traduisant par une augmentation annuelle de 5 %, qui a été refusée par le syndicat. HungaroControl a été frappé de plein fouet par la baisse du trafic aérien pendant la pandémie et a perdu plus de 60% de son chiffre d'affaires en 2020. Le ralentissement de l'activité a réduit le temps de travail et la pression exercée sur les contrôleurs d'après la direction. Les contrôleurs aériens sont payés entre 2 et 3 M HUF par mois (entre 5 700 EUR et 8 600 €), primes incluses. En réponse à la grève, le premier ministre a signé deux décrets restreignant le droit de grève, dont le premier les oblige à effectuer leurs tâches de formation et de formation continue et le second à maintenir la sécurité aérienne et le bon déroulement du transport des équipements indispensables à la défense contre le coronavirus. Les syndicats ont fait appel au Commissaire aux droits fondamentaux, ainsi qu'à l'Organisation internationale du Travail. La Fédération européenne des travailleurs des transports a adressé une lettre à la présidente de la Commission européenne Ursula von der Leyen, au commissaire aux affaires sociales Nicolas Schmit et à la commissaire aux transports Adina-Ioana Vălean pour dénoncer les décrets. Dans le courant de l'été, les contrôleurs se sont livrés à une grève perlée afin de rallonger considérablement les temps d'attentes pour le décollage et l'atterrissage des avions, tout en maintenant les règles de sécurité. Les détours ont entraîné de nombreux retards et un surcoût conséquent en carburant pour les compagnies aériennes.
- Wizz Air veut poursuivre son développement et a annoncé vouloir recruter 4 600 pilotes supplémentaires d'ici 2030. Cette année, 150 pilotes ont déjà été formés et 300 autres devraient l'être d'ici la fin 2021. Par ailleurs, Wizz Air veut recruter également 800 agents de bord supplémentaires d'ici la fin de l'année dans le cadre de sa plus grande campagne internationale de recrutement. Pendant la période estivale, au cours de laquelle Wizz Air a annoncé avoir presque retrouvé son niveau d'activité d'avant-crise (entre 90 et 100%), l'entreprise a recruté 600 personnes pour répondre à la demande. Par ailleurs, Wizz Air lancera



bientôt un vol vers Ekaterinbourg et établira une base à Saint-Pétersbourg. Wizz Air assure la liaison sur 800 routes entre 191 destinations dans 49 pays et prévoit de tripler la taille de sa flotte à 500 appareils dans les dix prochaines années.

- Entre avril et juin 2021, Wizz Air a annoncé une perte de 114,4 M€ sur son premier trimestre de l'année fiscale 2021-2022. Le chiffre d'affaires a augmenté de 119% par rapport au même trimestre de l'année 2020 (pour s'établir à 199 M€), alors que le nombre de passagers a augmenté de 318% (pour s'établir à 2,954 M de passagers). Le contrat du PDG de Wizz Air, József Váradi, a été renouvelé pour cinq ans.
- La compagnie russe Ural Airlines va lancer un vol direct hebdomadaire le dimanche entre Ekaterinbourg et Budapest le 5 septembre. Ural Airlines proposera également un vol direct entre l'aéroport Joukovski de Moscou et Budapest.
- Le site Styrax a désigné l'aéroport de Budapest comme le meilleur aéroport en Europe de l'est pour la huitième année consécutive. Styrax a classé 500 aéroports dans le monde et a basé son évaluation sur des questionnaires adressés aux passagers entre août 2020 et juillet 2021. L'aéroport de Budapest est arrivé 93ème dans le monde, le premier étant celui de Doha au Qatar.
- Le constructeur aéronautique brésilien Embraer ouvre son bureau d'ingénierie européen à Budapest, ce dont se félicite Gáspár Maróth, commissaire du gouvernement pour le développement de la défense. L'armée hongroise a conclu un accord avec Embraer pour l'achat de deux avions de transport militaire KC-390 en novembre 2020.

Ferroviaire

- L'entreprise de fret ferroviaire CER Cargo, détenue en partie par l'Etat va lancer une joint-venture avec RZD Logistics (filiale des chemins de fers russes détenus par l'Etat) et un partenaire chinois. Chaque partenaire détiendra un tiers des parts de la joint-venture. L'entreprise pourra acheminer des biens en Europe venus de Chine alors que les voies transitant par la Biélorussie et la Pologne depuis la Chine sont surexploitées. La Hongrie acheminera des produits pharmaceutiques en Chine. Le nombre de trains venant en Hongrie depuis la Chine pourrait passer d'une trentaine par an actuellement à plus de mille d'ici quelques années. La plateforme de Záhony à la frontière ukrainienne est appelée à devenir un hub de première importance.

Fluvial

- Magyar Kiköto a remporté le contrat d'exploitation des services de bateaux de la société de transport public de Budapest BKV, et recevra 1,9 Md HUF (5,5 M€) pour les trois ans que durera le contrat. L'activité annuelle prévue est de 60 000 heures. Magyar Kiköto facturera 30 990 HUF (89 €) par heure. Le concurrent Rubin Group proposait 33 000 HUF (95 €) par heure et un consortium dirigé par Rudas et son partenaire proposaient 38 500 HUF (111 €) l'heure. L'appel d'offres avait été lancé en 2020. BKV a déclaré que les conditions financières pour le redémarrage du service de bateaux cette année n'étaient toujours pas réunies, le service ne fonctionnera donc pas cette année.
- Zsolt Wintermantel, membre délégué du Fidesz au sein de l'autorité des transports de Budapest BKK a déclaré que l'appel d'offres pour un opérateur du service de bateaux sur le Danube « soulève des soupçons similaires à ceux qui entourent les accords de location de bus de la société de transport BKV ». Il a demandé au maire de Budapest, Gergely Karácsony, d'ordonner une enquête approfondie sur l'appel d'offres et d'interdire à BKV de signer des accords jusqu'à la conclusion de l'enquête. Le lendemain de cette déclaration, l'autorité de la concurrence (GVH) a lancé une enquête sur le sujet car elle soupçonne une entente sur les prix entre les soumissionnaires et a immédiatement perquisitionné les locaux des soumissionnaires pour collecter des informations et a fait des copies des données électroniques des entreprises concernées.
- La compagnie maritime et de ferry Bahart sur le lac Balaton va poursuivre le renouvellement de sa flotte en 2021 et 2022. Bahart exploite environ 40 navires et ferries sur le lac Balaton. En 2022, deux nouveaux ferries et deux nouveaux catamarans seront réceptionnés par l'entreprise. Bahart a connu une forte augmentation de la vente de tickets vélo, en hausse de 15% par rapport aux chiffres de 2019. Le nombre de passagers sur l'année a atteint 1 million le 19/08/2021, soit deux jours plus tôt que le record précédent de 2019, ce qui souligne la reprise du tourisme dans la région.

Urbain

- Le gouvernement a lancé le huitième tour de l'appel d'offres pour les vélos électriques. Lors du dernier tour, le gouvernement avait alloué 1 Md HUF (2,87 M€) pour l'achat de vélos électriques par des particuliers. Les subventions couvrent jusqu'à la moitié du prix d'achat jusqu'à 90 000 HUF (259 €) pour les



- vélos électriques avec capteurs de cadence et jusqu'à 150 000 HUF (431 €) pour les vélos électriques avec capteurs de couple.
- La circulation en vélo à Budapest a atteint un record en juillet 2021, l'autorité des transports BKK a enregistré 418 573 passages, soit environ 23% de plus qu'en juin dernier, et 6,5% de plus qu'en juillet 2020.
 - Share Now, l'entreprise d'autopartage lancée par BMW et Daimler, a ajouté 60 Fiat 500 hybrides et 35 Mini Cabrios à sa flotte de Budapest cet été, portant le nombre de ses voitures dans la ville à 360. La société a doublé son chiffre d'affaires l'année dernière pour atteindre 345 M HUF (991 000 €), contre 160 M HUF (460 000 €) en 2019. Le chiffre d'affaires devrait encore doubler cette année.
 - Le gouvernement veut allouer 36 Md HUF (103,6 M€) pour soutenir l'achat et l'exploitation de bus respectueux de l'environnement au cours des dix prochaines années. Une tournée nationale du programme pilote des bus verts s'est tenue pendant l'été pour convaincre les municipalités de se tourner vers les bus écologiques. Le gouvernement souhaite que 60% au moins de la production de bus verts soient destinés au marché domestique. L'opérateur public d'autocars Volánbusz achètera 123 bus électriques et 4 trolleybus automoteurs.
 - La compagnie nationale d'autocars Volánbusz a signé des contrats d'achat avec trois entreprises pour l'achat de 503 nouveaux bus. Le montant total des commandes atteint 32,9 Md HUF (94,5 M€). Le groupe hongrois Kravtex fournira 365 bus Credo, (150 ont été déjà livrés). ITE Bus & Truck a reçu une commande pour la fourniture de 88 bus Mercedes-Benz, qui entreront en service à la fin de l'année et Volvo Hungária expédiera 50 bus. Ces 503 bus neufs réduiront l'âge moyen de la flotte de Volánbusz de deux ans et portera la moyenne d'âge à onze ans. Ils réduiront les émissions annuelles de dioxyde de carbone d'environ 720 tonnes. L'entreprise s'engage à renouveler 40% de sa flotte (6200 véhicules environ) d'ici fin 2022. Dans la même perspective, Volánbusz a lancé un nouvel appel d'offres pour acheter 164 nouveaux bus fonctionnant au gaz naturel dont 75 seraient affectés à la banlieue de Budapest, 10 à Szeged, 40 à Szolnok et 39 à Zalaegerszeg à partir du printemps prochain. Les offres sont attendues pour le 10 septembre.
 - Le gouvernement va allouer des fonds pour la modernisation de 200 km de pistes cyclables à la fois entre Budapest et le lac Balaton, et autour du lac Balaton. Les premières s'étendent sur 108 km et passent par Etyek, le lac Velence et Székesfehérvár. Elles se verront allouer 13,5 Md HUF (38,8 M€), les secondes plus de 4,9 Md HUF (14 M€). Les pistes devraient être prêtes l'année prochaine.
 - Le maire de Budapest, Gergely Karácsony, va proposer au conseil municipal de rendre les transports publics gratuits aux enfants de moins de 14 ans. Si la mesure est acceptée, elle entrera en vigueur dès septembre. Les transports sont déjà gratuits pour les habitants et ressortissants européens de plus de 65 ans.

Infrastructures

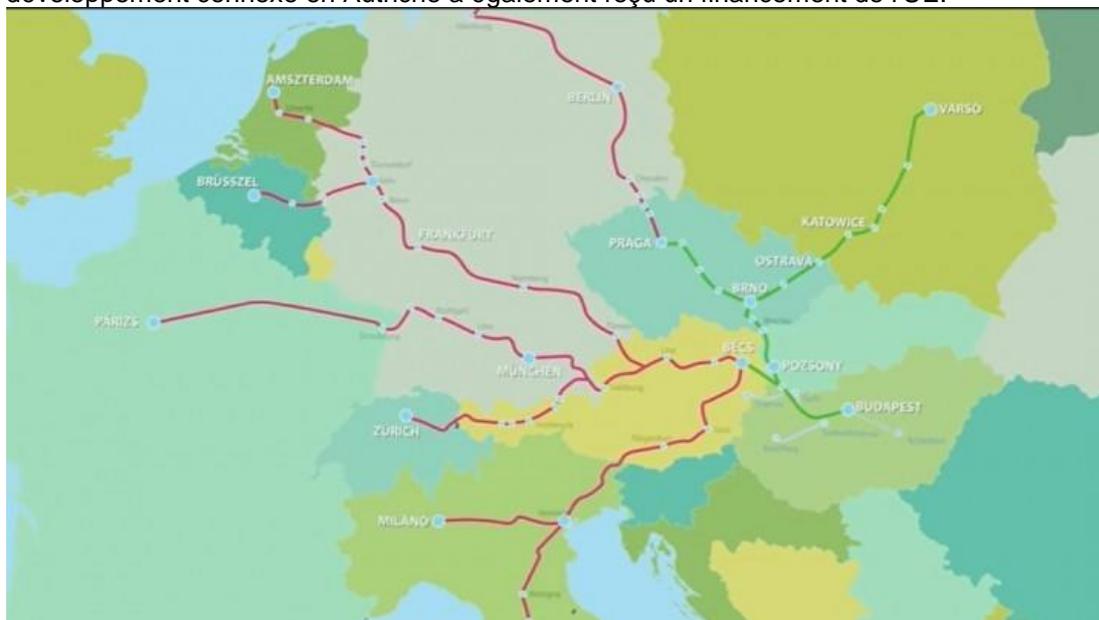
- Le comité opérationnel chargé de coordonner la reprise économique de la Hongrie a approuvé huit mesures pour aider à relancer l'économie et attirer les usines étrangères exportatrices après l'épidémie. Le conseil d'administration a approuvé le développement des infrastructures et de la logistique à Komárom, Göd, Dunakeszi et Nyíregyháza. En particulier, Komárom (nord du pays) bénéficiera d'une remise à niveau de ses infrastructures de transport (notamment ferroviaires) après l'investissement majeur du producteur de batteries électriques coréen, SK Innovation. Le parc industriel de Nyíregyháza, dans l'est de la Hongrie, fera également l'objet d'une modernisation importante en vue d'attirer davantage d'investisseurs. A Dunakeszi, un centre de transbordement ferroviaire moderne sera construit pour répondre aux besoins logistiques des zones industrielles au nord de Budapest. Dans l'optique de demeurer attractif dans l'ère post-covid, le gouvernement facilitera l'enregistrement des brevets, la reconnaissance des diplômes d'enseignement supérieur obtenus à l'étranger et l'installation des professionnels de l'informatique en Hongrie.

Ferroviaire

- Le ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó, s'est exprimé sur le projet de tronçon ferroviaire à grande vitesse reliant Varsovie à Budapest via Brno, Prague et Bratislava, et dont les travaux devraient commencer début 2030. Il a déclaré que les études de faisabilité hongroises se poursuivaient et étaient très encourageantes. La vitesse de pointe des trains devrait se situer entre 230 et 320 km/h en fonction des zones et de la nature du terrain. Bratislava et Vienne seront à moins de 2h de Budapest, Prague à 3h30 et Varsovie à 5h30. Le ministre a souligné que la ligne permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur les routes à hauteur de 400 000 t par an. 20 M de voyageurs seront attendus chaque année. A ce titre, le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe va financer 85% des coûts d'une étude



d'impact environnemental de la ligne Budapest-Varsovie, pour un montant de 2 Md HUF (5,7 M€). Le projet de développement connexe en Autriche a également reçu un financement de l'UE.



- Les premiers appels d'offres ont été publiés pour la rénovation de la voie de chemin de fer entre Budapest et Belgrade par la co-entreprise hongro-chinoise « Kínai-Magyar Vasúti ». Le premier appel d'offres concerne un tronçon de 14 km entre Ferencváros et Soroksár (situés dans Budapest). La date limite de soumission des offres a été fixée au 20 septembre. La période d'analyse des offres sera de 60 jours, et pourra être prolongée de 15 jours supplémentaires. Seules les entreprises ayant généré au moins 35 Md HUF (100 M€) de revenus provenant de la construction de voies ferrées au cours des trois dernières années peuvent participer à l'appel d'offres. La section hongroise de la ligne s'étend sur 166 km.
- La reconstruction de la voie ferrée entre Szeged et la ville de Röszke (frontalière avec la Serbie) sera la rénovation de voie la plus chère de tous les temps en Hongrie. Les sociétés de Lorinc Mészáros rénoveront les 13 km de voies pour 40 Md HUF (114,7 M€) soit 3,07 Md HUF au kilomètre (8,83 M€). La rénovation concernera également le réseau des voies de la gare de Röszke ainsi que l'arrêt de Szentmihálytelek. La vitesse maximale des trains entre Szeged et Röszke doublera grâce à la rénovation (de 60 km/h à 120 km/h).
- Des plans sont en cours pour développer une zone de transbordement ferroviaire à la frontière entre la Hongrie et l'Ukraine. Le projet de grande envergure pourrait impliquer la Russie et la Chine. Le ministère de l'Innovation et des Technologies, représenté par László Palkovics soutient les investissements initiaux à hauteur de 150 Md HUF (431 M€). Le projet couvre la transformation totale et la modernisation de la zone de transbordement de Záhony, ainsi que le lancement d'un parc industriel.
- Les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire entre Budapest, Lajosmizse et Kecskemét viennent de commencer. La ligne complète s'étend sur 142 km et n'est pas encore totalement électrifiée, elle le sera après la rénovation. La vitesse des trains sera relevée à 120 km et des trains électriques pourront désormais l'emprunter.

Routier

- Le gouvernement a alloué 52,1 Md HUF (149,7 M€) pour renouveler le réseau routier de la région viticole de Tokaj dans le département de Borsod-Abaúj-Zemplén entre 2021 et 2023. En 2021, 18 Md HUF (51,7 M€) seront mis à disposition pour ce projet, en 2022, 16,3 Md HUF (46,8 M€) et en 2023, 17,8 Md HUF (51,1 M€). En novembre 2020, le gouvernement avait approuvé le plan de développement de la région de Tokaj-Zemplén de 150 Md HUF (431 M€) et a nommé le commissaire György Wáberer pour le superviser. Outre les rénovations routières, 22,5 Md HUF (64,6 M€) seront utilisés pour le développement touristique, 13,3 Md HUF (38,2 M€) pour la construction de pistes cyclables, 12,6 Md HUF (36,2 M€) pour des projets d'hébergement et de restauration, 10,6 Md HUF (30,5 M€) pour la réhabilitation de villes et 9,6 Md HUF (27,6 M€) pour des projets de développement d'hébergements pour les jeunes.
- L'extension de 20 km de l'autoroute M6 vers la Croatie a débuté, et permettra de relier Bóly au poste frontière d'Ivándárda. Une fois le tronçon achevé, la section hongroise de route à grande vitesse reliant la



- mer Baltique à l'Adriatique sera totalement achevée. Duna Aszfalt et Strabag construisent la section pour 88,7 Md HUF (4,5 Md HUF par kme). Le coût est financé par le gouvernement et non par des fonds européens comme il avait été envisagé dans un premier temps.
- Le développeur d'infrastructures d'État NIF a lancé un appel d'offres pour la construction de la route à grande vitesse M76 entre Fenékpuzsza (ouest du lac Balaton) et Zalaegerszeg. La route rejoindra la M7 qui longe le sud du lac. Le chantier se compose de trois tronçons : 11 km entre Fenékpuzsza et Sármedélék, 23,6 km entre Sármedélék et l'est de Zalaegerszeg, et 9,2 km entre l'est et le nord de Zalaegerszeg. Les deux premiers tronçons devraient être achevés dans trois ans et le dernier dans quatre ans. Les offres doivent être déposées avant le 10 septembre. Le prix compte pour 70% de l'appréciation de la candidature et la qualité pour 30%.
 - La ville de Gyula (sud-est à la frontière roumaine) a lancé la construction d'une route pour relier la nouvelle usine d'Airbus Helicopters aux infrastructures existantes. La route mesurera 7 m de large et 822 m de long et permettra une meilleure accessibilité de l'usine, dont le lancement est prévu pour le printemps 2022. Par ailleurs, les infrastructures d'eau, des égouts, d'électricité, de télécommunication et d'éclairage public pour l'usine ainsi qu'une piste cyclable seront construites. Le coût des travaux s'élève à 1,2 Md HUF (3,5 M€), et le financement proviendra de fonds européens.
 - Le ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó et le ministre slovaque des transports et des constructions, Andrej Doležal ont posé la première pierre d'un pont traversant la rivière Ipoly entre Ipolydamasd en Hongrie et Chľaba en Slovaquie (non loin d'Esztergom). Le pont mesurera 58 m de long et 12 m de large, et devrait être achevé début 2023, pour un coût de 1,6 Md HUF (4,6 M€). Szijjártó a souligné qu'il y aura ainsi 35 points de passages entre la Slovaquie et la Hongrie. L'objectif du pont souligné par les ministres est de développer la mobilité du travail et le tourisme entre les deux pays. Un nouveau pont avait été inauguré l'an dernier à Komárom.
 - Le développeur des infrastructures publiques NIF vient d'annoncer le nom des gagnants pour la construction de deux nouveaux ponts sur la rivière Ipoly entre la Slovaquie et la Hongrie. L'entreprise hongroise Hídépítő construira le pont reliant Örhalom, en Hongrie, et Vrbovka, en Slovaquie, pour un montant de 4,6 M €. Les autres soumissionnaires étaient Egomax, Duna Aszfalt, Strabag et Colas. Colas construira le pont entre Drégelypalánk en Hongrie et Ipelské Predmostie en Slovaquie pour 5,4 M €. Les autres soumissionnaires pour ce projet étaient Egomax, Duna Aszfalt, He-Do, Hídépítő et Strabag.
 - L'entreprise de construction Graboplan Kft. a remporté l'appel d'offres pour la construction d'un pont suspendu touristique de 700 m près de Sátoraljaújhely (nord-est à la frontière slovaque) pour plus de 4 Md HUF (11,5 M€). Graboplan doit également concevoir et construire l'attraction touristique entre les collines Szárhegy et Várhegy. Le pont imitera les ponts de corde incas et sera exploité par le parc d'aventure de Zemplén. Un premier appel d'offres avait échoué en mars car le montant proposé de 2,8 Md HUF (8 M€) se révélait insuffisant.
 - Concernant la concession des autoroutes prévues par le gouvernement, l'association Transparency International vient de déposer à Bruxelles un recours devant la Direction générale du Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME de la Commission Européenne pour violation de deux directives (2014/23 sur les concessions et 2014/24 sur les marchés publics). Selon elle, la durée de la concession (35 ans) est jugée trop longue au regard de la durée de la période d'investissements limitée à dix ans seulement. A cet égard, le droit européen prévoit, en effet, que pour les concessions d'une durée supérieure à cinq ans, la durée maximale de la concession ne doit pas excéder le temps raisonnablement escompté par le concessionnaire pour qu'il recouvre ses investissements réalisés avec un retour sur les capitaux investis. L'association fait aussi observer qu'elle a demandé à l'Office national des concessions la production des documents justifiant une durée de concession si longue, mais que ces derniers n'ont pas été communiqués au motif de leur caractère stratégique, et ne le seront pas pendant dix ans.
 - D'après la presse d'affaires, trois consortiums auraient déposé des offres pour la concession autoroutière de 35 ans prévue par le gouvernement. Le premier est un ensemble de six entreprises hongroises dont le chef de file est Lőrinc Mészáros. Le deuxième est l'entreprise hongroise Dömper, en coopération avec son partenaire slovaque Doprastav. Le troisième est composé du français Colas et de l'autrichien Strabag. Les soumissionnaires doivent disposer d'un capital net d'au moins 150 M€ et d'au moins 1 Md€ en instruments financiers.

Urbain

- La Hongrie a dépensé 2,9 Md HUF (8,3 M€) de fonds européens pour moderniser le système de gestion de l'eau de la rivière Koros (sud-est de la Hongrie). La direction générale des eaux de Koros (KOVIZIG) a récemment achevé la reconstruction du barrage de Koroslady grâce au soutien de l'UE pour un montant de 1,7 Md HUF (4,9 M€). Cette modernisation permettra l'irrigation de 1 700 h. Les fonds restants, d'un



montant de 1,2 Md HUF (3,5 M€) permettront la reconstruction du système de gestion des eaux intérieures de Szeghalom d'ici la fin de l'année, afin de réduire les inondations.

- Mészáros és Mészáros a remporté un appel d'offres auprès de la direction nationale de la gestion de l'eau (OVF) pour la fourniture d'un système de protection contre les inondations dans la zone des ouvrages hydrauliques de Fetivizig au bord de la rivière Tisza (nord-est de la Hongrie) pour 2,84 Md HUF (8,2 M€).
- MVM EGI a remporté un appel d'offres en Pologne pour la fourniture du système de refroidissement d'une centrale électrique à combustion de déchets à Varsovie. MVM s'est associée à la société coréenne Posco Engineering & Construction qui sera l'entrepreneur principal. Le groupe MVM utilise la technologie hongroise de pointe « Heller » pour refroidir les centrales électriques, comme il le fait déjà dans le cadre d'un projet à Istanbul.
- Le bureau des concessions de l'État NKI (contrôlé par Antal Rogán) a annoncé la tenue d'un appel d'offres pour allouer des droits de concession pour la gestion des déchets pendant 35 ans. Le marché de la gestion des déchets représente 100 Md HUF (287,3 M€) par an en Hongrie, et la concession devrait commencer à partir de juillet 2023, jusqu'en 2058. L'appel d'offres laisse douze jours aux soumissionnaires pour présenter leurs propositions, jusqu'au 9 septembre. Les conditions fixées sont les suivantes : le gagnant doit investir 50 à 300 Md HUF (143,7 à 862,1 M€) dans des projets de développement, augmenter sa production d'énergie en traitant 100 000 à 400 000 t supplémentaires de déchets par an et payer une redevance annuelle de concession à l'Etat de 100 M HUF (287,4 M€) au minimum. Il est prévu qu'un seul conglomérat sera retenu. L'opposition avance d'ores-et-déjà qu'étant donné le délai très court laissé aux éventuels soumissionnaires, et les conditions très exigeantes, l'appel d'offres est taillé sur mesure pour MOL, qui anticipe la baisse d'activité dans le secteur pétrolier dans les prochaines décennies.
- Le bureau des infrastructures NFP a annoncé que Strabag Építőipari a remporté un appel d'offres pour le renouvellement du réseau d'eau de la ville de Mohács (sud de la Hongrie à 50 km de Pécs), avec une offre de 1,5 Md HUF (4,3 M€). Le coût attendu était de 1,6 Md HUF (4,6 M€). Le système actuel de pompage repose sur neuf puits dont trois sont pollués à l'ammonium, alors que deux autres n'ont pas de système de nettoyage. La connexion au réseau local n'est pas satisfaisante non plus.
- Duna Aszfalt et Mélyépítő ont remporté l'appel d'offres pour la construction d'une route ainsi que d'un raccordement au système d'eau et de traitement des eaux usines de l'usine BMW de Debrecen, pour un montant de 1,8 Md HUF (5,2 M€). L'appel d'offres a été conduit de manière « accélérée » car le projet d'usine de BMW à Debrecen bénéficie d'un statut prioritaire et le gouvernement souhaitait honorer ses engagements vis-à-vis du constructeur allemand. Duna Aszfalt avait déjà remporté un appel d'offres en janvier pour la construction de routes, de canalisations d'eau et d'égouts pour 8,7 Md HUF (25 M€). Les autres soumissionnaires étaient Strabag, Debreceni Mélyépítő, Zemplénko, Ke-Víz 21 et Colas.
- A Budapest, la rénovation complète de la place Blaha Lujza du centre-ville a commencé début juillet et devrait se poursuivre jusque début octobre. La circulation automobile entre l'avenue Rakoczi et le Nagykörút sera limitée à une voie dans les deux sens pendant toute la période des travaux. La piste cyclable et la circulation piétonne seront également restreintes. Le trafic automobile sera dévié vers les rues Wesselényi et Dohány. En revanche, la circulation des trams 4 et 6 ne sera pas affectée. La place sera modernisée avec le rajout d'espaces verts et l'amélioration de l'accessibilité aux personnes handicapées. Les travaux seront totalement terminés à la fin de l'année 2022, et devraient coûter 3,47 Md HUF (10 M€). Il s'agit du troisième gros chantier de Budapest après la rénovation du Pont des Chaînes et des quais de Pest.
- Le consortium des sociétés d'architecture Közti et Közlekedés Fővárosi a remporté l'appel d'offres pour la conception du nouveau terminal de bus et d'un parking relais à Kelenföld dans le XI^{ème} arrondissement de Budapest, pour 824 M HUF (2,4 M€). Le terminal de bus de banlieue (Volánbusz) et celui du transporteur local (BKV) seront déplacés. A l'avenir, les services Volánbusz et BKV bénéficieront d'un terminal commun et couvert.
- La directrice du Centre des transports publics de Budapest (BKK) Katalin Walter a rencontré les représentants des entreprises qui prépareront bientôt les plans de réaménagement des berges du Danube, côté Buda et Pest de la Capitale. Les plans prévoient que la zone de la digue inférieure reste un couloir de transport, mais également qu'elle crée un réseau d'espaces publics sur les rives du Danube qui soit attrayant à la fois pour les résidents locaux et les touristes. Du côté Pest, ce sont des installations sportives qui seront créées, du mobilier urbain ainsi que des itinéraires cyclables et pédestres. Les plans complets de mise en œuvre du projet, les documents d'appel d'offres et les permis nécessaires seront disponibles l'été prochain.



REPUBLIQUE TCHEQUE

Financement

- La Commission européenne a émis le 19 juillet un avis favorable au plan de relance et de résilience de la République tchèque. D'ici à 2026, 7 Mds € (180 Mds CZK) devraient donc être versés sous forme de subventions à la République tchèque pour soutenir le financement de différents investissements qui, comme dans les vingt-six autres Etats membres de l'Union européenne, doivent l'aider à sortir plus forte de la crise. La République tchèque recevra cette année 13% (préfinancement) de l'allocation totale. Le reste sera versé quand la République tchèque satisfera aux conditions de la Commission (cibles et jalons qui déclenchent les décaissements de la Commission selon un calendrier précis). La République tchèque doit, entre autres, assurer que les financements ne seront pas versés aux personnes et entreprises qui pourraient être en conflit d'intérêts. Le plan de relance tchèque doit encore être approuvé en septembre par les ministres des finances de l'UE. La stratégie tchèque comporte six piliers de développement :
 1. les infrastructures physiques et la transition verte
 2. l'éducation et le marché du travail
 3. la transformation numérique
 4. la recherche et les innovations
 5. la santé
 6. les institutions, la régulation et le soutien aux entreprises en réaction au covid.

Energie

- Selon le ministre tchèque de l'industrie, du commerce et des transports, Karel Havlíček, l'appel d'offres pour la construction d'un nouveau réacteur nucléaire à Dukovany pourrait être lancé avant la fin de l'année, en novembre ou décembre. La date de lancement dépend de l'évaluation des questionnaires de sécurité qui ont été envoyés aux trois candidats potentiels ainsi que de l'adoption du projet de loi sur la transition vers une énergie bas carbone, qui devrait avoir lieu d'ici la fin du mois de septembre. Concernant ce dernier, les députés et les sénateurs ont donné une base législative à l'exclusion de Rosatom et de CGN de l'appel d'offres et les sénateurs ont recommandé aux députés de fixer une limite au prix de rachat de l'électricité qui sera produite par le nouveau réacteur. M. Havlíček s'est, pour sa part, dit opposé à fixer une telle limite, en avançant qu'il était trop tôt pour prévoir le prix de l'électricité en 2036, date envisagée pour la mise en service de Dukovany. Il a également réaffirmé en août la validité du calendrier défini en juillet 2019 (remise des offres finales en 2023, signature du contrat en 2024, premier béton en 2029 et mise en service en 2036).
- Les 20 et 21 juillet, la ministre française déléguée chargée de l'industrie, Agnès Pannier-Runacher, en visite à Prague, a notamment rencontré M. Havlíček et des représentants de CEZ pour apporter le soutien du gouvernement français à l'offre d'EDF. Par ailleurs, le Premier ministre A. Babiš et K. Havlíček se sont déplacés fin juillet sur le site de la centrale nucléaire de Temelin et ont indiqué que le prochain gouvernement devrait décider de la construction de deux nouveaux réacteurs sur le site de Temelin, soulignant qu'un tel programme contribuerait à une diminution notable de l'utilisation du charbon et s'inscrirait dans le cadre des ambitions climatiques de l'UE. Selon K. Havlíček, ces nouveaux réacteurs pourraient être opérationnels au début des années 2040. Il a également ajouté que le site de Temelin permettrait des réacteurs de 1.600 MW. Enfin, le ministère de l'industrie et du commerce et l'association des entreprises énergétiques tchèques ont convenu d'impliquer autant d'entreprises tchèques que possible dans le projet de construction de Dukovany 5.
- Le vice Premier ministre Karel Havlíček et le PDG de ČEZ, Daniel Beneš, ont signé en juillet un mémorandum soutenant le projet de construction d'une « gigafactory » de traitement du lithium et de production de batteries en Bohême du nord. Daniel Beneš a déclaré qu'une étude de faisabilité économique et technologique est en cours avec la perspective de commencer l'exploitation minière en 2025. Selon lui, cette « gigafactory » pourrait produire plus de 30 gigawattheures de batteries, pour 400 à 800 000 voitures particulières par an. Volkswagen et le sud-coréen LG auraient manifesté de l'intérêt pour un tel projet. L'ancienne centrale au lignite Prunéřov 1, que ČEZ a fermée l'année dernière, est l'un des sites potentiels pour la construction de l'usine.
- Le groupe ČEZ prévoit d'investir 500 à 550 Md CZK (19-21,5 M€) d'ici 2030. Selon son directeur financier, Martin Novák, ces prévisions ne sont pas irréalistes car l'entreprise investit actuellement 40 Md CZK par an (1,57 Md€), soit environ 400 Md CZK sur dix ans. Outre les dépenses relatives aux réseaux de distribution ou à la poursuite du développement de services énergétiques modernes (ESCO), ce montant comprend notamment les dépenses de CEZ liées à la préparation du nouveau réacteur nucléaire à Dukovany, les acquisitions d'entreprises et les dépenses de construction de nouveaux sites de production



d'énergie renouvelable. A ce sujet, ČEZ a annoncé au printemps dernier son intention d'augmenter sa capacité de production d'EnR de six gigawatts d'ici 2030, principalement des centrales photovoltaïques en République tchèque. Le groupe ČEZ continue ainsi sa stratégie accélérée axée sur l'augmentation de la part des sources d'énergie sans émissions de CO₂ et centrée sur la République tchèque. Au premier semestre 2021, la production d'électricité de ČEZ à partir des énergies renouvelables a augmenté de 9% sur un an et celle à partir de l'énergie nucléaire de 4%. En revanche, la production de ČEZ à partir du charbon a reculé de 23%, principalement en raison de la vente de la centrale de Počerady (NB : cette centrale a été rachetée par Sev.en Energy du financier Pavel Tykač et continue toutefois de fonctionner) et de la fermeture de la centrale de Pruněšov 1. Enfin, conformément à sa stratégie, ČEZ a également finalisé la vente de ses actifs bulgares pour un montant de 8,6 Md CZK (338 M €).

- Le ministre de l'industrie, du commerce et des transports, K. Havlíček, a informé fin juillet que la « Commission charbon » (organe consultatif du gouvernement qui avait recommandé en décembre dernier une sortie du charbon en 2038 mais dont la date n'a pas été approuvée au sein du gouvernement où 7 membres sont favorables à une sortie en 2033) préparera de nouveaux scénarios de sortie qui tiendront compte de l'augmentation des prix des quotas d'émissions. Selon K. Havlíček, ce sont les scénarios, pas la date, qui sont cruciaux. Le Ministre a aussi informé que les impacts sociaux et régionaux de la sortie du charbon seront progressivement précisés.

ENR

- La production d'énergie solaire depuis des sources solaires nouvellement installées n'a quasiment pas augmenté au premier semestre 2021 (+0,1% sur un an) pour atteindre 25,2 MW. Après plusieurs années de forte croissance, le rythme a nettement ralenti et la plupart des nouveaux projets sont à nouveau de petites installations sur les toits des maisons individuelles.
- Le groupe EPH de l'entrepreneur Daniel Křetínský a décidé de cesser l'utilisation du charbon pour la production d'électricité et de chaleur dans tous les pays où il opère d'ici à 2030. L'exception sera l'Allemagne, où l'entreprise procédera conformément à la loi actuelle, selon laquelle la production d'énergie à partir du charbon sera arrêtée dans tout le pays d'ici à 2038 au plus tard. La centrale électrique et thermique d'Opatovice est l'un des sites tchèques concernés par cette annonce.
- La société Severočeské doly, filiale du groupe ČEZ, a annoncé la fin de l'extraction du lignite dans ses mines d'ici à 2038 (et non 2050 comme initialement prévu).
- La centrale thermique au lignite de Mělník III, située en Bohême centrale, a définitivement cessé toute activité. Depuis sa mise en service en 1981 et jusqu'en 2015, il s'agissait de la plus grande centrale au charbon en République tchèque, tant en termes de capacité de production que de taille. Les centrales Mělník I et II sont, elles, toujours en activité, mais seront transformées en une exploitation plus respectueuse de l'environnement d'ici 2030. Un appel d'offres est actuellement en cours pour la reconstruction de Mělník I et II pour une alimentation au gaz, qui devrait être opérationnel en 2024. Le montant des travaux, qui bénéficieront de fonds européens, est estimé entre 20 et 30 Md CZK (787 M€ - 1,18 Md€). Les centrales sont la propriété de la société Energotrans, filiale du groupe énergétique ČEZ. La centrale de Mělník fournit de la chaleur à Prague, Mělník, Neratovice et certaines municipalités, pour un total d'environ 250 000 ménages.
- L'électricité en République tchèque est la plus chère depuis 13 ans sous l'effet de l'augmentation des prix des quotas d'émissions. Le prix de l'électricité sur le marché de gros a augmenté de 66% depuis octobre 2020. Un mégawattheure d'électricité pour l'année prochaine est vendu actuellement 80 € (2000 CZK). De plus en plus de fournisseurs d'électricité ont décidé d'augmenter les prix jusqu'à des dizaines de pour cent. Le premier de ces grands fournisseurs est Pražská energetika. Les centrales au charbon n'arrivent pas à respecter les nouvelles limites d'émissions qui sont toujours plus strictes. E.On et ČEZ souhaitent conserver leurs prix actuels le plus longtemps possible.

Transports et Infrastructures

- En dépit du veto du Sénat, la Chambre des députés a approuvé le 14 juillet la nouvelle loi sur la construction qui vise à simplifier et à accélérer de manière significative les processus d'autorisation des constructions conformément au principe « une autorité, une procédure, un tampon ». Le Sénat avait critiqué notamment le transfert de l'ensemble des décisions des autorités territoriales à une nouvelle Autorité supérieure du bâtiment, gérée par l'État, ce qui éliminera la possibilité pour les villes et communes d'appliquer leurs propres règles. La nouvelle loi sur la construction devrait entrer en vigueur au 1^{er} juillet 2023 mais certains changements commenceront à s'appliquer à partir du 1^{er} janvier 2022.

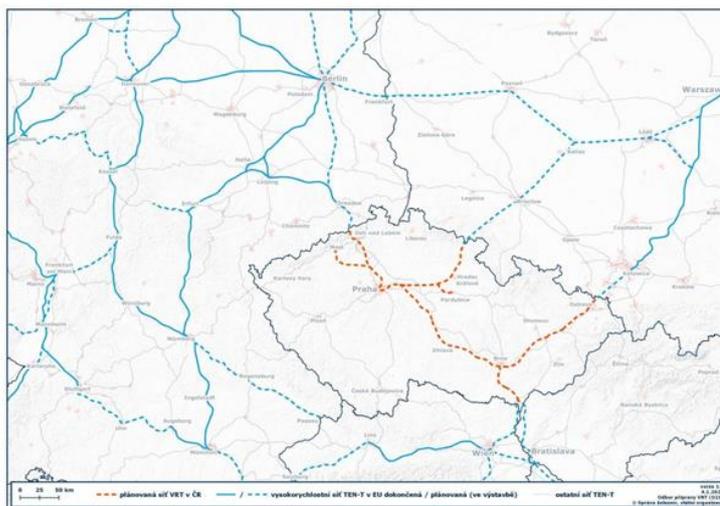


Hydrogène

- Le conseil des ministres a adopté le 26 juillet 2021 la stratégie nationale de l'hydrogène en vue de la neutralité climatique de l'Europe à l'horizon 2050. La priorité est de développer les usages de l'hydrogène à faible teneur en carbone au cours des dix prochaines années dans le transport (urbain, ferroviaire et routier) et dans l'industrie chimique. En raison de la position géographique du pays et de ses sources, considérées comme limitées, d'énergie solaire et éolienne, la stratégie suppose que l'hydrogène ne sera pas produit principalement à partir des énergies renouvelables mais à partir d'autres sources, telles que le gaz naturel, le carbone capté et utilisé (CCU), la pyrolyse des déchets organiques et la production d'hydrogène à l'aide de l'électricité et de la chaleur des centrales nucléaires. Les autorités tchèques soulignent que cet hydrogène à faible teneur en carbone devrait être soutenu de la même manière que l'hydrogène vert (le bilan des émissions de l'hydrogène « nucléaire » étant comparable à celui de l'hydrogène vert). La stratégie anticipe que la République tchèque en 2050 devrait atteindre une consommation de 1,7 Mt d'hydrogène à faible teneur en carbone par an, notamment dans le domaine du transport de marchandises. Les prévisions de production d'hydrogène ne vont pas au-delà de 2035 où elles ciblent 284 000 t d'hydrogène par an (la production actuelle étant de 100 mille tonnes par an).

Ferroviaire

- La Commission européenne a approuvé un programme de subventions directes doté de 45 M€ pour soutenir les opérateurs des trains de marchandises à traction électrique. Le but est d'indemniser les opérateurs de fret ferroviaire des coûts liés à la « redevance pour les sources d'énergie renouvelables » incorporée dans le prix de l'électricité consommée et de promouvoir ainsi une forme de mobilité respectueuse de l'environnement en facilitant le transfert modal de la route vers le rail et, plus précisément, vers les services de fret ferroviaire assurés par des trains électriques par opposition à des trains diesel plus polluants. La mesure s'appliquera pour une durée de cinq ans.
- Suite à une forte opposition manifestée lors de la présentation des projets LGV dans le cadre des débats publics, le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, SŽ, a lancé un appel d'offres d'une valeur de 27 M CZK (1 M€) pour un contrat de 4 ans de prestation de services de communication externe, d'élaboration de la stratégie de marketing et de la campagne de communication pour la construction des lignes à grande vitesse. L'objectif est d'expliquer au large public les avantages des LGV et d'organiser des rencontres avec le public et les communes. Actuellement, la LGV Prague-Dresde suscite une forte opposition dans la région d'Ústí nad Labem et la LGV Prague-Brno dans la région de Bohême centrale.



(Projet de réseau LGV)

- Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires SŽ a signé un avenant au contrat avec le consortium Egis Rail, Sudop Praha et Mott MacDonald d'une valeur de 30 M CZK (1,2 M€) pour l'élaboration des documents relatifs au permis d'urbanisme et à l'impact sur l'environnement (EIA) concernant la première section pilote de la LGV Prague-Brno (Poříčany). L'avenant porte sur l'analyse des risques du tunnel sur le tracé, l'aménagement et la reconstruction de plusieurs gares ou l'élimination de plusieurs passages à niveau. Les travaux sur cette section pilote devraient commencer en 2025.



- Le consortium austro-germano-tchéco-slovaque d'entreprises ILF Consulting (Autriche), Bung Ingenieur (Allemagne), iC consulenten Ziviltechniker (Autriche) et Valbek & Prodex (République tchèque + Slovaquie) a remporté l'appel d'offres pour la conception du tunnel sous les monts Métallifères sur la ligne à grande vitesse Prague - Dresde. L'objet du contrat d'une valeur de 6,9 M€ est de préparer la documentation pour les décisions de zonage pour le tunnel de 26 km entre Ustí nad Labem et Heidenau. Le tunnel sera conçu pour une vitesse de 200 km/h. Il s'agit d'un contrat commun des deux gestionnaires d'infrastructure DB Netz et Správa železnic qui se répartiront les coûts selon la longueur du tunnel sur le territoire de chacun des deux Etats.
- L'opérateur ferroviaire privé Regiojet a annoncé ses plans d'expansion en Pologne en prévoyant une nouvelle liaison intérieure entre Cracovie et Gdynia (une transversale nord-sud) à partir de décembre 2022. Le projet de Regiojet sera encore soumis à une procédure de test de l'équilibre économique qui déterminera si l'entrée d'un nouveau transporteur est susceptible de compromettre l'équilibre économique des contrats de service public couvrant le même trajet (PKP Intercity). La demande de sillons a été soumise au régulateur polonais (Office des transports ferroviaires polonais UTK) pour une période maximale possible de cinq ans.
- L'opérateur ferroviaire espagnol Renfe a obtenu le 20 août l'accord du ministère espagnol des finances pour l'acquisition de 50% de l'opérateur privé tchèque longue distance Leo-Express. L'entrée de Renfe en tant qu'actionnaire principal de Leo Express présente un avantage direct pour la société espagnole, comme le fait d'avoir une activité dans trois pays européens supplémentaires (République tchèque, Slovaquie et Pologne) et de disposer des ressources et des licences pour accéder au marché allemand. De même, il permet un accès immédiat aux appels d'offres OSP en Allemagne, en République tchèque et en Pologne, avec une capacité de mise en œuvre locale, une expérience, des équipements ou des références dans ces pays, qui sont souvent essentiels pour pouvoir soumissionner. Renfe serait également mieux placée pour accéder aux projets à grande vitesse prévus dans la région. Leo Express a enregistré en 2019 un CA de 40 M € et a transporté au total 2,4 M de passagers.

Routier

- La Direction des routes et des autoroutes ŘSD prévoit pour 2022 d'ouvrir à la circulation près de 25,5 nouveaux km d'autoroutes (21 km de moins par rapport à l'année 2021), qui se concentreront sur les autoroutes D35, D48 et D56 en Moravie de Nord. La recodification du droit de la construction, récemment votée, devrait à l'avenir accélérer la préparation des projets de construction d'infrastructures et le rythme des travaux. Par ailleurs, la modernisation de la principale autoroute du pays, la D1, reliant Prague et Brno devrait s'achever à l'automne 2021.

Aérien

- Jiří Pos a été nommé nouveau directeur de l'aéroport Václav Havel de Prague le 30 août 2021, succédant à Václav Řehoř, en fonction depuis 2014. Jiří Pos a dirigé cet aéroport entre 2011 et 2014 avant de devenir membre du directoire de Czech Aeroholding, puis directeur de l'aéroport de Karlovy Vary.
- L'aéroport Václav Havel de Prague a annoncé qu'il avait rejoint l'initiative Net Zero du Conseil international des aéroports (ACI) Europe associant plus de 200 aéroports, reconnaissant ainsi son engagement à parvenir à une réduction complète d'ici 2050 des émissions de CO₂ sous son contrôle direct. L'aéroport s'efforce de réduire ses émissions de CO₂ depuis 2010 après avoir rejoint le programme de certification institutionnellement reconnu pour la gestion des émissions carbone des aéroports, Airport Carbon Accreditation. A présent, il se trouve au 3^{ème} niveau de certification qui nécessite l'implication des partenaires tiers dans la réduction des émissions et ambitionne d'atteindre la neutralité carbone dès 2030, un objectif en avance de 20 ans sur les promesses du secteur mais qui n'inclut pas les émissions de gaz à effet de serre des avions eux-mêmes.
- Le groupe Aéroport de Prague (incluant l'aéroport, Czech Airlines Handling et Czech Airlines Technics) a publié ses résultats de l'année pandémique 2020 affichant une perte brute d'exploitation (EBITDA) de 687 M CZK (26,6 M€). La crise du Covid-19 a entraîné une diminution du nombre de passagers de près de 80 % par rapport à 2019. L'aéroport a accueilli un total de 3,66 M de passagers contre 18 M en 2019, soit un plus bas niveau depuis 25 ans. Toutefois, il a su maintenir la notation de crédit de Moody's Investors Service à Aa3 avec une perspective stable.
- La filiale low-cost d'Air France-KLM, Transavia, a annoncé une relance à partir du 6 septembre de la ligne Prague-Paris Orly en remplaçant la compagnie espagnole Vueling sur cette liaison.



Fluvial

- Après plusieurs années de négociations, les ministres des transports tchèque (Karel Havlíček) et allemand (Andreas Scheuer-Vera) ont signé l'accord visant à améliorer la navigabilité de l'Elbe entre Hambourg et Pardubice. Des mesures seront adoptées pour assurer la navigation sur l'Elbe 340 jours par an. L'objectif est de permettre la navigation entre les deux villes d'ici 2030. L'Elbe a été intégrée au réseau RTE-T en 1996 ce qui la rend éligible aux travaux d'aménagement financés avec des fonds européens.

Environnement

- Le paquet "Fit for 55" qui a été présenté le 14 juillet par la Commission européenne ne fait pas l'unanimité en République tchèque. Les réactions sont à ce stade assez réservées, tant dans la sphère politique qu'industrielle. Les adversaires de la décarbonation prétendent que ce plan de bataille pour le climat sera extrêmement coûteux pour la République tchèque. Pour les représentants du secteur automobile, le cadre pour l'électromobilité n'apporte pas suffisamment de soutien public. Selon de nombreuses parties prenantes, le fonds social climat ne sera pas suffisant et la taxe carbone n'apportera pas de grand changement pour le climat. Les représentants des fédérations industrielles tchèques disent que la Commission européenne ne tient pas suffisamment compte des différences de situation économique entre les États membres. Selon Vladimír Dlouhý, président de la Chambre de commerce, le plan est trop ambitieux. Le risque pour la République tchèque est élevé, non pas uniquement à cause du mix énergétique et de la structure de l'industrie mais surtout à cause du retard technologique : selon lui, la République tchèque n'aura pas les capacités humaines, financières et de recherche pour saisir les opportunités du plan. Elle aura besoin de gaz (importé) et de nucléaire (cher). L'électricité provenant des renouvelables devra peut-être être importée. Selon lui, le gouvernement tchèque devra demander de la flexibilité entre les États pour atteindre des objectifs réalistes.
- Le Premier ministre tchèque Andrej Babiš a accueilli le 16 juillet à Prague le vice-président de la Commission européenne Frans Timmermans en charge du *green deal* européen. A. Babiš s'est dit satisfait que F. Timmermans ait confirmé la possibilité d'utiliser le gaz pendant la phase de transition. Selon F. Timmermans, le gaz est nécessaire comme source transitoire pour le chauffage ; il a néanmoins souligné que le gaz n'est pas et ne sera pas une source d'énergie renouvelable.
- Le Département des études environnementales de l'université Masaryk à Brno a réalisé un grand sondage sur le comportement environnemental des Tchèques. Les résultats montrent que 75% des citoyens sympathisent avec l'idée de la protection de la nature, 66% pensent que la République tchèque devrait réduire les émissions de CO₂, 70% pensent que l'État devrait gérer les problèmes liés aux changements climatiques et 45% ne savent pas répondre à la question sur quand et si la République tchèque doit renoncer au charbon. 14% des Tchèques se disent climatosceptiques, tandis que 71% estiment être des protecteurs de la nature et 48% des écologistes.

SLOVAQUIE

Energie

- L'Autorité de régulation URSO en coopération avec les ministères de l'Economie, des Finances et du Travail, des Affaires sociales et de la famille préparent pour la prochaine période de régulation 2023-2027 le concept de protection des consommateurs menacés par la pauvreté énergétique. L'Autorité espère avancer dans la définition, dans les solutions et dans l'effort d'élimination de la pauvreté énergétique. Le nouveau concept devrait contenir des conditions et des règles qui vont effectivement permettre de définir plus précisément le ménage en pauvreté énergétique, le système d'aide sociale à ces ménages et le système de soutien financier aux mesures visant la baisse de la consommation énergétique. La problématique de la pauvreté énergétique est traitée depuis plusieurs années en Slovaquie mais les autorités slovaques n'arrivaient pas à la définir et la traiter concrètement.

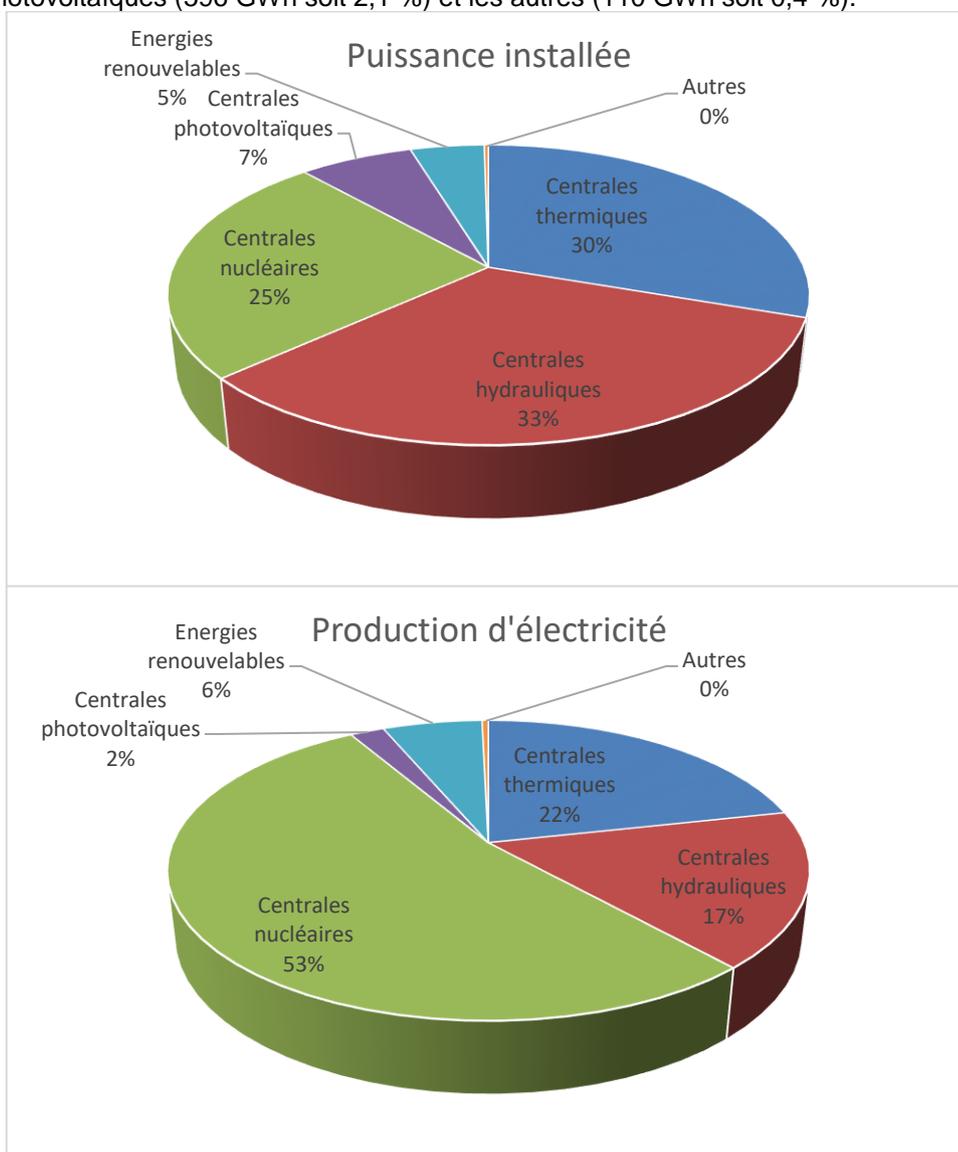
Electricité

- En juillet 2021 le ministère de l'Economie a publié le rapport sur la sécurité d'approvisionnement en électricité. Selon le rapport, la consommation d'électricité a atteint 29 328 GWh en 2020, en baisse de 3,2 % par rapport à 2019. Cette baisse résulte principalement de la crise liée à la pandémie. Quant à la production, elle s'est établie à 29 010 GWh en 2020, en hausse de 1,4 %. Les centrales électriques ont, en effet, connu une croissance de leur production électrique : centrales nucléaires (+75 GWh, +0,49 %), centrales fossiles (+30 GWh, +0,48 %), centrales hydrauliques (+258 GWh, +5,59 %) et les autres énergies renouvelables (+38 GWh). Le solde entre la production et la consommation demeure négatif mais il a



considérablement diminué ces dernières années : il est passé de -3 797 GWh en 2018 à -1 700 GWh en 2019 et finalement à -318 GWh en 2020. La part des importations sur la consommation totale ne représente que 1,1 %. Dans un contexte où les capacités de production sont suffisantes en Slovaquie pour couvrir toute la consommation, le déséquilibre entre le prix d'électricité sur le marché et les coûts de production constitue le principal facteur d'importation. Il est, en effet, plus avantageux d'importer que de produire localement.

Concernant la puissance installée qui a atteint 7 716 MW en 2020 et reste inchangée par rapport à l'année dernière, elle s'est répartie de la façon suivante : centrales hydrauliques (2 544 MW soit 33 % du total), centrales aux énergies fossiles (2 338 MW soit 30,3 %), centrales nucléaires (1940 MW soit 25,1 %), centrales photovoltaïques (530 MW soit 6,9 %) et les autres (19 MW soit 0,2 %). Quant à la production d'électricité, les centrales nucléaires arrivent en tête du classement avec la production de 15 444 GWh soit 53,2 % de toute la production. Les centrales nucléaires sont suivies par les centrales aux énergies fossiles (6 251 GWh, la part de 21,5 %), les centrales hydrauliques (4 871 GWh soit 16,8 %), les centrales aux énergies renouvelables (1 737 GWh soit 6 %), les centrales photovoltaïques (596 GWh soit 2,1 %) et les autres (110 GWh soit 0,4 %).



Du fait de sa position en Europe centrale, la Slovaquie fait l'objet de nombreux flux transfrontaliers de transit non planifiés ce qui met sous pression l'opérateur du réseau SEPS pour assurer la sécurité et la fiabilité du réseau. En 2020, le volume des flux d'importation s'est établi à 13 288 GWh notamment en provenance de la République tchèque (9 984 GWh) et de la Pologne (3 155 GWh). Le volume des flux d'exportation s'est établi à 12 970 GWh en particulier vers la Hongrie (9 251 GWh) et l'Ukraine (3 364 GWh).



Le rapport du ministère contient également les prévisions de production et de consommation dans l'avenir. L'évolution d'approvisionnement en électricité prévue et les perspectives de sa réalisation résultent du plan décennal du développement du réseau pour les années 2022-2031. L'évolution d'approvisionnement en électricité sera influencée par les facteurs tels que :

- Evolution de la consommation
- Raccordement de nouvelles capacités de production, arrêt de production et démantèlement de vieilles centrales
- Accessibilité des combustibles primaires, leur prix sur le marché mondial
- Evolution du prix de l'électricité
- Evolution des prix de nouvelles technologies
- Incertitudes concernant le prix des émissions
- Le retour d'investissement, la rentabilité
- Stabilité de l'environnement des affaires et du cadre de régulation
- Pression sur la hausse des énergies renouvelables afin de parvenir aux objectifs de décarbonation
- Evolution de la politique énergétique de l'UE et de la Slovaquie
- Libéralisation du marché de l'électricité, introduction de l'adéquation des capacités de production des EM, introduction du marché unique européen en matière de l'électricité etc.

Les prévisions d'évolution de la consommation d'électricité résultent de l'étude qui s'appuie sur les prévisions économiques et démographiques. L'étude prévoit la hausse des économies d'énergie et la hausse de l'efficacité, l'introduction de nouveaux types de consommation ainsi que le développement de l'électromobilité.

A l'horizon de cinq ans, le ministère de l'Economie prévoit le maintien du mix énergétique existant avec le renforcement de la part des centrales nucléaires tant en puissance installée qu'en production. Le ministère table sur la prolongation de la durée d'exploitation de la centrale nucléaire V2 à Jaslovske Bohunice (2x500 MW) jusqu'à 60 ans de fonctionnement, c'est-à-dire jusqu'à 2044 et 2045. Le rapport rappelle qu'en 2020, la puissance installée du deuxième bloc nucléaire à Mochovce a augmenté de 470 MW à 501,44 MW, des travaux identiques étant prévus pour le premier bloc nucléaire à Mochovce.

Concernant les deux tranches en construction à Mochovce, le rapport met en exergue que le calendrier suppose l'introduction du combustible dans la troisième tranche vers la fin de l'année 2021 la production étant ensuite lancée. Avec un certain décalage dans le temps, la quatrième tranche sera mise en opération. La puissance installée des deux tranches augmentera progressivement à 2x530 MW. Les infrastructures pour le raccordement des deux tranches sont déjà construites, la troisième tranche est raccordée depuis 2017. Quant aux centrales thermiques, la centrale à gaz à Malzenice d'une puissance installée de 430 MW (à 70 km de Bratislava et à 8 km de la centrale nucléaire V2 à Jaslovske Bohunice) a fonctionné pendant l'année 2020 sur une base journalière de 06h00 à 22h00 avec un rythme de production de 380 MW. Par rapport à l'année 2019, son fonctionnement a augmenté de 1 500 heures et la production s'est accrue de 530 GWh. En 2021, la production d'électricité est continue avec une production de 380 MW.

La centrale thermique (lignite) à Novaky (2x110 MW) en Slovaquie centrale, selon les documents stratégiques, devrait rester subventionnée jusqu'à 2023 ; après cette date-là, son fonctionnement n'est plus envisagé. Les autorités prévoient la construction d'une nouvelle installation pour la production de chaleur dans la région.

La centrale thermique à Vojany à l'est du pays (2x110 MW) devait arrêter son fonctionnement en 2021 car elle n'est plus rentable et demande de nouveaux investissements supplémentaires. Aujourd'hui, le rapport révèle que l'opérateur de la centrale réévalue la date de son arrêt de production au regard des tests sur son fonctionnement avec des combustibles solides secondaires. Si les tests sont positifs, le fonctionnement de la centrale devrait être prolongé.

S'agissant des centrales hydrauliques, à l'heure actuelle, aucun investissement important augmentant la puissance installée est à l'ordre du jour.

En ce qui concerne les autres centrales, selon l'opérateur du réseau de transmission électrique, SEPS, mentionné dans le rapport, aucune construction importante (puissance installée minimale de 50 MW) n'a été réalisée ces cinq dernières années. Le rapport souligne que les investisseurs se focalisent sur les projets de portée locale. Il s'agit par exemple des installations pour la production d'électricité à partir du gaz qui servent à la production combinée de chaleur et d'électricité, ou, éventuellement, des installations utilisant les déchets issus de la production manufacturière (industrie du bois) ou des établissements agricoles. Ces usines produisent elles-mêmes une partie de la chaleur et de l'électricité pour leurs propres besoins. Vu la pression en matière de traitement efficace et écologique des déchets, le ministère de l'Economie prévoit la hausse de la puissance installée dans les établissements dédiés à l'incinération des déchets et dans les stations de traitement des eaux usées.



S'agissant des centrales aux énergies renouvelables, le rapport évoque qu'en avril 2021, SEPS avec son homologue hongrois ont mis en opération commerciale les nouvelles lignes 2x400 kV et 1x400 kV entre la Slovaquie et la Hongrie. Les nouvelles lignes ont permis d'une part d'éliminer les points faibles et la défaillance du réseau de transmission slovaque et d'autre part de créer la capacité pour le raccordement au réseau de nouvelles installations. Grâce à la nouvelle capacité, les opérateurs régionaux des réseaux de distribution en coopération avec SEPS et le ministère de l'Economie ont levé les restrictions de raccordement de nouvelles centrales. L'opérateur a fixé les valeurs limites de la puissance installée libre à hauteur de 1 837 MW (dont 467,7 MW ont été déjà attribués). En prenant en considération l'instabilité et la fluctuation de production de la part des centrales photovoltaïques et des éoliennes, SEPS doit assurer le volume suffisant des services de soutien à ces installations. Ainsi, SEPS a fixé la valeur maximale supplémentaire des centrales aux énergies renouvelables à la production variable à hauteur de 407 MW pour toute la Slovaquie (dont 349,4 MW ont été déjà attribués).

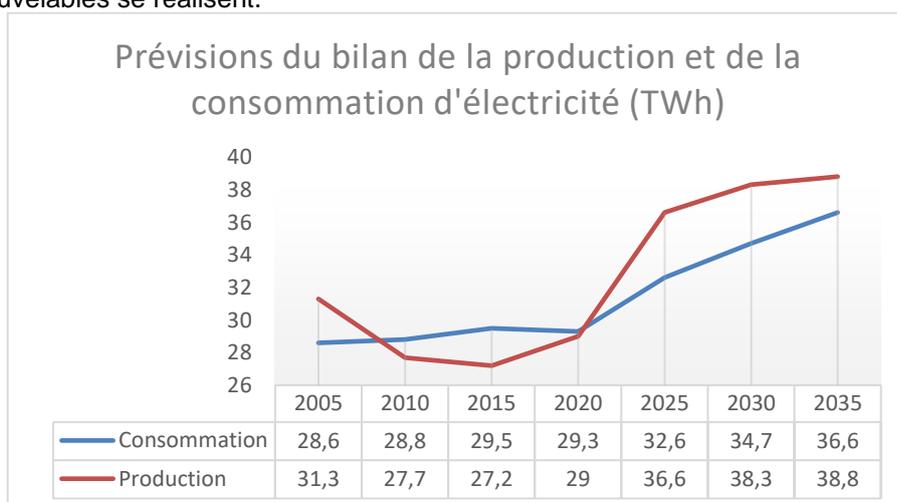
En outre, le ministère de l'Economie, par l'intermédiaire du Plan national de relance et de résilience, planifie de soutenir le renforcement de la flexibilité en vue de permettre l'accroissement de la part des énergies renouvelables en accord avec les engagements slovaques.

Le rapport rappelle que le ministère de l'Economie a défini dans son plan énergétique et climatique intégré la part des énergies renouvelables à hauteur de 19,2 % de toute la consommation énergétique à l'horizon 2030 et donc la part de l'électricité produite à partir des ressources renouvelables à hauteur de 27,3 % de toute la consommation d'électricité. Pour y arriver, le plan national compte sur la puissance installée de 1 200 MW des centrales photovoltaïques (un accroissement de 670 MW par rapport à la situation actuelle) et de 500 MW des éoliennes (un accroissement de 497 MW par rapport à la situation actuelle).

Tous ces changements prévus et énumérés dont notamment l'exploitation commerciale des deux nouvelles tranches nucléaires à Mochovce, devraient donc considérablement modifier le bilan énergétique de la Slovaquie. Pendant les années 2007-2020, la Slovaquie était importateur net d'électricité. La Slovaquie deviendrait ainsi exportateur net d'électricité après le raccordement au réseau de Mochovce. D'après les prévisions, la consommation progressera de 29,3 TWh en 2020 à 32,6 TWh en 2025 voire 36,6 TWh en 2035 tandis que la production de 29 TWh en 2020 à 36,6 TWh en 2025 voire 38,8 TWh en 2035.

Le ministère de l'Economie n'envisage pas une production régulière de la centrale à gaz à Malzenice (430 MW) dont le potentiel s'élève à 1 TWh. Le rapport évoque que pour parvenir au bilan équilibré entre la consommation et la production à l'horizon 2035, en prenant en compte l'achèvement de construction des centrales en construction et la réalisation de projets d'énergies renouvelables, la Slovaquie n'aura pas besoin de construire d'autres grandes centrales – la Slovaquie abandonne ainsi le projet de la nouvelle centrale nucléaire à court et moyen terme.

Finalement, le rapport mentionne que la part de l'électricité à bas carbone était de 71,1 % de toute la consommation. La part peut atteindre 99,2 % en 2025 si tant le projet nucléaire que les centrales aux énergies renouvelables se réalisent.



- ZSE, le distributeur d'électricité en Slovaquie occidentale sous le contrôle managérial du groupe allemand E.ON prépare un grand projet de stockage d'électricité par batteries géantes. En effet, E.ON prévoit de construire à douze endroits différents à travers le pays des piles capables de stocker l'électricité dont notamment l'électricité verte au moment des excédents sur le marché pour pouvoir l'utiliser pendant les périodes de forte consommation d'électricité. Les batteries devraient être dotées d'une puissance installée totale de 384 MW. La grande partie du projet devrait se réaliser pendant les années 2023-24 et le projet

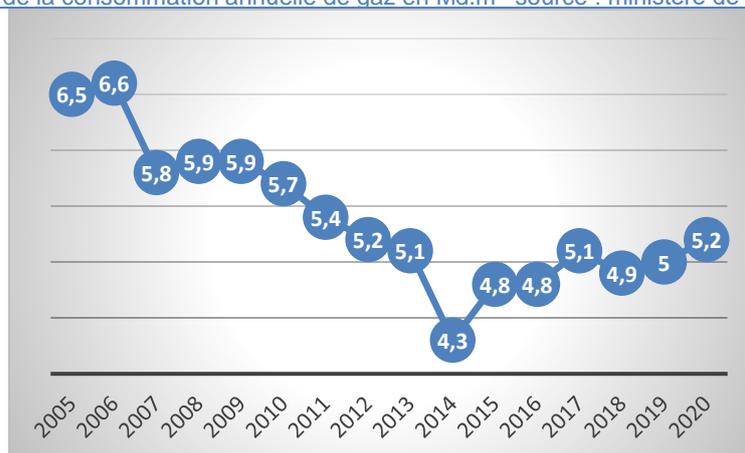


sera finalisé en 2033. Dans le contexte slovaque, cette puissance représente approximativement 10% de la capacité installée du principal électricien Slovenske elektrarne. Les investissements sont prévus à hauteur de 400 M €. ZSE essaie d'obtenir le statut du projet d'intérêt commun européen (IPCEI) permettant le financement européen. Ce projet dénommé ELSEA est actuellement évalué au ministère de l'Economie. Les concurrents, Slovenske elektrarne et Veolia sont d'avis que tout projet de construction de stockage par batteries géantes doit être ouvert à tous les acteurs sur le marché et non à un seul opérateur. Ils rappellent que dans le cas contraire il s'agit d'une violation claire des principes du marché et ne devrait pas être accepté. Les batteries de ZSE pourraient menacer leurs activités commerciales ainsi que la viabilité de leurs installations et détériorerait significativement le marché. C'est pourquoi, Slovenske elektrarne, Veolia, GGE (production de chaleur), OFZ (ferroalliage), la Chambre de commerce franco-slovaque et l'Association des producteurs de chaleur ont ainsi adressé au ministre de l'Economie M. Richard Sulik une lettre pour présenter leur position. En outre, Slovenske elektrarne a rédigé un courrier à la Commission européenne qui doit approuver ou non le statut d'IPCEI pour le projet ELSEA. Le ministère de l'Economie a déclaré que son évaluation prendra en compte les arguments et l'avis de la part de la Commission européenne mais aussi ceux des entreprises concernées pour pouvoir se positionner et se prononcer sur le projet. Les entreprises demandent à ce que le projet ELSEA soit reporté à la prochaine période d'approbation d'IPCEI ce qui laisserait le temps pour reconsidérer le volume de batteries nécessaire pour la Slovaquie. Par la suite, les autres acteurs et investisseurs devraient avoir la possibilité de participer à ce projet ou appel d'offres.

Gaz

- La société semi-publique Nafta contrôlée par le groupe tchèque EPH et spécialisée dans le stockage, l'exploration et l'extraction de gaz a réalisé un profit à hauteur de 78,5 M€ l'année dernière, en hausse de 8 M€. Le directeur général de la société rappelle que Nafta a réussi à gérer la situation pandémique grâce à l'adoption rapide de mesures sanitaires et de sécurité et grâce à la performance de ses effectifs. En outre, Nafta a élargi ses activités en Grande Bretagne et renforcé sa position en Ukraine. En outre, elle est bien établie sur le marché allemand où elle assure le fonctionnement de quelques installations de stockage du gaz.
- La société semi-publique chargée du stockage du gaz, Pozagas, a réalisé un CA à hauteur de 39,8 M€ l'année dernière, en hausse de 33%. Le profit a atteint 19,3 M€ en augmentation de 179 %. Selon les actionnaires, ce résultat économique découle des conditions très avantageuses sur le marché de stockage du gaz.
- En juillet 2021 le ministère de l'Economie a publié le rapport sur la sécurité d'approvisionnement en gaz. Selon le rapport, la consommation de gaz a atteint 5,2 Md m³ en 2020, en hausse de 4 % par rapport à 2019. Pour mémoire, la consommation s'est établie à 6,6 Md m³ en 2006 pour baisser progressivement à 4,3 Md m³ en 2014. Depuis, elle oscille entre 4,8 Md m³ (2015-2016) et 5,2 Md m³ (2020). Pour les cinq prochaines années, le ministère de l'Economie prévoit plutôt la stagnation de la consommation, actuellement assurée à 98 % par les importations de gaz. Concernant les livraisons, en 2008, le contrat à long terme a été signé entre Gazprom Export et eustream (filiale de SPP contrôlée par le groupe tchèque EPH). Ce contrat est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2009 et est valide pendant la période de 20 ans. Le marché est libéralisé depuis 2009 pour les consommateurs industriels et depuis 2011 pour les ménages. Slovensky plynarensky priemysel (SPP) demeure le plus grand acteur sur le marché avec une part de marché de 56,2 %.

[Evolution de la consommation annuelle de gaz en Md.m³ \(source : ministère de l'économie\)](#)





Concernant le réseau gazier de transit, au 1^{er} janvier 2021, il est formé de 2 270 km de gazoducs et de 5 stations de compression (la dernière a été mise en opération le 1^{er} janvier 2020). La capacité du transit du gaz russe vers l'Europe occidentale est de 90 Md m³/an. En 2020, le transit a atteint 56,9 Md m³, en baisse de 17,7 % en glissement annuel. Le transit était encore de 74 Md m³ en 2011 pour baisser à 46,5 Md m³ en 2014. En 2019, le transit était particulièrement important (69,1 Md m³).

Quant au réseau de distribution, au 31 juillet 2020, les gazoducs à haute pression représentaient 6 285 km, les gazoducs à moyenne et faible tension 27 069 km. Il y a aujourd'hui 2 233 municipalités gazéifiées (77% du nombre total des municipalités) ce qui couvre les besoins de 94 % de la population slovaque.

La crise du gaz en 2009 est à l'origine de la diversification d'approvisionnement. Ainsi, après des ajustements techniques, les interconnexions avec la République tchèque et l'Autriche sont capables de réaliser le flux inversé du gaz. Le 1^{er} juillet 2015, la nouvelle interconnexion entre la Slovaquie et la Hongrie a été construite. En novembre 2013, les gouvernements slovaques et polonais ont signé l'accord de coopération en matière de réalisation du projet de gazoduc entre ces deux pays. Le projet a bénéficié du financement européen à hauteur de 108 M€ (décision du février 2017) issu du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Les travaux de construction ont commencé en septembre 2018. Quant à l'interconnexion avec l'Ukraine, les sociétés Ukrtransgaz et eustream ont signé le mémorandum d'entente en avril 2014 permettant le flux inversé vers l'Ukraine. Pour réaliser ce projet, a été utilisé le gazoduc non utilisé entre Vojany (SK) et Ouhorod (UA) qui a été mis en utilisation commerciale en septembre 2014. La capacité de ce gazoduc est de 14,6 Md m³/an vers l'Ukraine ce qui permet de sécuriser l'approvisionnement en gaz de l'Ukraine pendant les tensions avec la Russie. A partir d'avril 2016, cette interconnexion offre la possibilité du flux dans les deux sens. Selon le rapport du ministère de l'Economie, la société ukrainienne Ukrtransgaz compte sur l'utilisation des réservoirs sur son territoire pour les besoins slovaques.

Du point de vue de sécurité énergétique, le maintien du corridor de transit à travers l'Ukraine demeure pour la Slovaquie la priorité absolue selon le même rapport. Selon les autorités slovaques, ce transit est crucial pour assurer la sécurité énergétique non seulement en Europe centrale mais aussi pour le développement économique, la stabilité politique et la sécurité en Ukraine ce qui est aussi l'une des priorités de l'UE. Le rapport mentionne également que les autorités slovaques saluent positivement les déclarations des autorités allemandes sur la préservation de l'Ukraine en tant que pays de transit du gaz russe.

Le rapport mentionne également le projet Eastring. Ce projet a été présenté par eustream vers la fin de l'année 2014. Le projet visait l'interconnexion des marchés de l'Europe occidentale avec les pays de l'Europe de l'est et du sud. Selon eustream, ce projet est la solution pour parvenir à l'objectif stratégique de garder voire d'augmenter le volume du gaz transporté sur le territoire slovaque. Le rapport met en exergue que la réalisation de ce projet contribuerait à l'augmentation de l'importance de la Slovaquie en tant que carrefour pour l'interconnexion gazière et de sa capacité d'assurer le transit du gaz par le flux inversé dans toute la région. Le projet a été conçu avec des flux bidirectionnels. Ce projet pourra aussi ouvrir la voie aux nouveaux fournisseurs potentiels notamment de la région caspienne ou turque (hub gazier turque pour le marché européen) en assurant une meilleure sécurité d'approvisionnement surtout du point de vue de diversification des ressources.

Suite à la décision de la Commission européenne en 2016, le projet a été inscrit sur la liste des projets d'intérêt commun, en février, il a reçu la subvention d'1 M€ pour la réalisation de l'étude de faisabilité. En 2018, le projet a été inscrit également sur la troisième liste des projets d'intérêt commun. Le 20 septembre 2018, en présence du vice-président de la Commission européenne Maros Sefcovic, ont été présentés les résultats de l'étude de faisabilité. L'étude a proposé le nouveau trajet de ce gazoduc de 1 208 km entre la frontière slovaque-hongroise et bulgare-turque. Le 4 octobre 2019 la session de la plus haute instance de décision s'est tenue à Bruxelles. L'objectif de cette réunion était de trouver un consensus sur la quatrième liste des projets d'intérêt commun. Dans le cadre des négociations sur les projets gaziers en Europe de l'est, les négociations se sont tenues sur les projets CZ – PL (Stork II), CZ – AT (BACI), Eastring et le terminal GNL à Gdansk. Finalement, la Commission a retenu sur la liste uniquement le projet du terminal GNL à Gdansk. Concernant le projet Eastring, la Commission a déclaré être prête à mener dans l'avenir le dialogue sur les côtés positifs du projet et accueillir son inscription sur les prochaines listes.

Enfin, selon le rapport, la capacité de stockage de gaz sur le territoire slovaque s'est établie à 4,01 Md m³ en 2020 (capacité inchangée). Les réservoirs sont gérés et exploités respectivement par les sociétés semi-publiques Nafta et Pozagas. Le rapport évoque aussi que la société SPP Storage gère quant à elle le réservoir de 0,65 Md m³ situé en République tchèque. La société Nafta a dans les tuyaux le projet de réservoir à l'est du pays et y envisage de stocker le gaz naturel mélangé avec de l'hydrogène.

- Le 3 août 2021, les représentants des sociétés Eustream (SK) et Gaz-System (PL) se sont rencontrés au point de rencontre du gazoduc reliant les deux pays. Eustream rappelle que pour la première fois dans



l'histoire, les réseaux de transit gazier des deux pays sont directement interconnectés. Ce nouveau gazoduc fait partie du corridor nord-sud. Selon Gaz-System, le projet contribuera au renforcement de la sécurité régionale en matière d'approvisionnement. Les travaux sont finalisés à 90 % et l'investissement devrait être finalisé au premier trimestre 2022. Pour mémoire, la longueur de ce gazoduc est de 164 km (61 km en Pologne et 103 km en Slovaquie). La capacité est de 4,7 Md.m³/an vers la Slovaquie et de 5,7 Md m³ vers la Pologne.

- Fin août, cinq entreprises ou associations ont signé le mémorandum sur le soutien à la mobilité gazière. Ce mémorandum a été signé par SPP CNG, CNG Slovensko, Bosta, l'Association slovaque du gaz et du pétrole et l'Association slovaque du biogaz. Les signataires considèrent la mobilité gazière équivalente aux autres propulsions alternatives et plus écologique par rapport aux combustibles traditionnels. Les signataires rappellent que le développement actuel de l'infrastructure de mobilité gazière est insuffisant et le soutien effectif n'est donné qu'à l'électromobilité. Ainsi, ils demandent un soutien financier direct comparable aux autres combustibles alternatifs et un soutien plus important dédié à la construction des stations GNC et GNL. Effectivement, la mobilité gazière concerne le GNC et le GNL et les deux en utilisant le biométhane. Pour les signataires, l'hydrogène est également une ressource importante. A l'heure actuelle, il y a en Slovaquie 16 stations GNC, les premières stations GNL et hydrogène devraient être construites l'année prochaine. En outre, les signataires mettent en exergue que les facteurs d'incitation fiscale manquent pour soutenir la mobilité. Ils soulignent aussi les conséquences de la nouvelle loi sur les marchés publics qui exige l'obligation d'avoir un tiers du parc de véhicules dotés des propulsions alternatives. Enfin, le mémorandum reste ouvert à d'autres signataires intéressés par cette initiative.

Nucléaire

- En 2016, la société Jadrova energeticka spolocnost JESS (consortium de la société publique chargée du démantèlement et de la gestion des déchets nucléaires JAVYS et du groupe tchèque CEZ) avait reçu le feu vert (notamment une évaluation favorable de l'impact environnemental) pour la construction de la centrale nucléaire à Jaslovske Bohunice. L'autorisation était valable 7 ans, avec une échéance en 2023. Dans la mesure où JESS a d'ores et déjà réalisé les investissements à hauteur de 115 M €, il y a de réelles chances que ce montant soit perdu. C'est pourquoi les députés de la coalition gouvernementale ont présenté un amendement à la loi sur l'énergie atomique qui simplifie le processus d'autorisation et assure la prolongation d'une telle autorisation au-delà de sa date limite. Le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie M. Karol Galek confirme que le projet de loi vise à ce que l'avis de l'impact sur l'environnement n'expire pas ; et dans le même temps, signale que le projet n'est pas à l'ordre du jour prochainement. Le ministère se dit ouvert à tout projet privé en la matière si l'investisseur ne demande pas le prix de rachat garanti pour l'électricité produite et s'il est capable de garantir la sûreté nucléaire minimale d'une telle installation.

Par ailleurs, vu que le projet de la nouvelle centrale nucléaire est suspendu, le ministère de l'Economie prévoit d'élargir l'éventail des activités de JESS. Il a préparé dans ce sens le dossier qui vise les énergies renouvelables et la production d'hydrogène. La société JESS devrait contribuer à l'objectif climatique national 2030. Quant à l'hydrogène, JESS veut participer aux nouveaux projets se focalisant sur son utilisation soit en tant que le gaz technique pour l'industrie et le secteur de la santé soit en tant que combustible alternatif.

Energies renouvelables

- Tous les ans, le ministère de l'Economie est obligé de publier au 30 juin le volume maximal de la puissance installée qui peut être raccordée au réseau tant pour les ressources locales que pour les nouvelles centrales aux énergies renouvelables et à la production combinée. Ainsi, pour l'année prochaine, le nouveau volume est à hauteur de 95 MW dont 59 MW pour les ressources locales c'est-à-dire la production d'électricité verte pour couvrir les besoins propres. Cette production n'est pas soumise à taxation pour le fonctionnement du système, mais elle ne bénéficie non plus des subventions.

Chaleur

- Le 23 juin 2021, les députés ont approuvé la loi sur la chaleur déposée par certains députés de la coalition dont M. Kremsky (président de la commission des affaires économiques au Parlement) et M. Vetrak (président de la commission du droit constitutionnel au Parlement). La loi facilite la déconnexion du réseau de chaleur urbain. Le gouvernement a, en effet, mis dans son programme de politique générale un point sur la limitation de pouvoir des entreprises de chaleur. Ces dernières avaient le droit de veto en cas de la demande de déconnexion de leur réseau de chaleur. Selon M. Kremsky, la loi éliminera le blocage de la concurrence sans fondement de la part des producteurs de chaleur et donc facilitera l'installation des



chaudières locales dans les bâtiments en renforçant les compétences des municipalités en la matière. La possibilité de déconnexion était déjà présentée par le ministère de l'Economie l'année dernière dans le cadre d'une centaine de mesures visant la simplification de l'environnement des affaires mais ce point avait été finalement retiré de la liste. Par ailleurs, aujourd'hui, le ministère de l'Economie rédige le grand amendement de la loi sur la chaleur qui doit être présenté dans six mois.

La déconnexion a été largement contestée par les acteurs de chaleur. C'est aussi le ministère de l'Environnement qui a critiqué l'initiative des députés. Le ministère de l'Environnement a notamment mis en exergue la détérioration de la qualité de l'air qui pourrait résulter des déconnexions car les petites chaudières échappent aux contrôles et aux règles relatives aux émissions. En fait, les petits producteurs ne font pas partie du système d'échange de quota d'émission. La déconnexion peut avoir également un impact négatif sur l'environnement des affaires et l'aspect social. Le ministère de l'Environnement désapprouve l'exclusion des fournisseurs de chaleur de la procédure relative à la déconnexion. Selon le ministère de l'Environnement, la loi exclut aussi les consommateurs de chaleur à partir des réseaux de chauffage central et ces derniers ne pourraient plus objecter à l'encontre de la construction de nouvelles sources de chaleur au motif de la détérioration de la qualité de l'air, des gaz à effet de serre et de la hausse du prix. L'Association des producteurs de chaleur met en exergue que la loi est contraire à la directive européenne car elle ne conditionne pas la nouvelle source de chaleur par l'utilisation des énergies renouvelables.

- La société PTH, l'entreprise conjointe entre la municipalité de Prievidza (47 000 habitants) et la société minière privée Hornonitrianske bane, a présenté le projet d'approvisionnement de la ville en chaleur. En effet, à partir de 2023, les autorités slovaques ont prévu d'arrêter de subventionner l'extraction domestique du charbon. Cette subvention s'élève approximativement à 100 M €/an et elle est incorporée dans le prix de l'électricité. PTH prévoit deux centrales interconnectées. La première sera construite directement sur le site des mines. Elle utilisera notamment les broyats de bois et les panneaux solaires, la puissance installée devrait atteindre 14 MW. La deuxième centrale sera basée directement dans la ville et elle sera alimentée par le gaz. Cette centrale d'une puissance installée de 35 MW produira de la chaleur surtout en hiver. Compte tenu que la municipalité perdra sa source de chaleur en 2023 avec la fermeture des mines, les délais sont courts. L'investisseur prévoit le début de construction en novembre 2021 pour finir les travaux en août 2023. Il reste à résoudre la fourniture de chaleur aux municipalités Novaky (4 500 habitants) et Zemianske Kostolany (1 800 habitants). Ainsi, PTH devrait construire une autre centrale à biomasse à Novaky. Le principal électricien du pays dont la centrale thermique à Novaky fermera également en 2023 a proposé son propre projet de centrale de chauffage sur le site de la centrale thermique mais ce projet n'a pas été retenu par le ministère de l'Economie.

Hydrogène

- Le 23 juin le gouvernement a approuvé la Stratégie nationale de l'hydrogène rédigée par le ministère de l'Economie. La stratégie vise à renforcer la compétitivité de l'économie slovaque et à contribuer à la neutralité carbone selon les objectifs de l'Accord de Paris. Par l'intermédiaire de la stratégie, l'Etat créera le cadre pour l'utilisation de l'hydrogène tout au long de son cycle : la production, le transport, la distribution, le stockage. Selon le ministre de l'Economie, M. Richard Sulik, il s'agit du document de base pour toutes les activités dans le domaine des technologies de l'hydrogène. Il rappelle que par l'intermédiaire de ce document le gouvernement confirme l'importance donnée à ces technologies. Le ministre souligne le fait que l'hydrogène présente un grand avantage car il a pour déchet uniquement de l'eau. Il est d'avis que la Slovaquie n'a pas d'autre possibilité que l'utilisation de l'hydrogène pour parvenir à une société décarbonée. Une telle politique publique devrait donner le cadre pour diriger le soutien afin d'accélérer le développement de l'hydrogène. Le gouvernement doit maintenant se concentrer sur la création du cadre législatif et des conditions financières. Les mesures concrètes dotées de l'agenda et des compétences de différents acteurs seront rédigées sous forme du plan d'action « Prêts pour l'avenir ». Ce plan devrait être approuvé par le gouvernement vers la fin de cette année. Par ailleurs, l'Agence slovaque d'innovation et énergétique, agence du ministère de l'Economie chargée entre autres de l'hydrogène, a d'ores et déjà lancé trois AO indépendants sur les véhicules particuliers, sur un bus et sur deux stations (une à Bratislava et l'autre mobile). L'Agence espère achever le processus des AO fin septembre pour avoir à disposition l'infrastructure de base et pour pouvoir promouvoir ces technologies auprès du public.



Transports

Transport routier

- Fin juin, la Commission européenne a infligé l'amende de 56 M€ à la Slovaquie. L'amende concerne l'inactivité des autorités slovaques dans le cas du cartel dans la construction des infrastructures routières. En effet, en 2004 six acteurs – Inzinierske stavby (aujourd'hui appartenant au groupe Colas), Strabag, Doprastav, Skanska, Betamont et Mota-Engil – ont conclu un cartel pour se répartir les projets autoroutiers. En 2006, l'Autorité de concurrence a infligé aux membres du cartel l'amende à hauteur de 45 M€ et l'interdiction de participer aux marchés publics pendant la période de 5 ans. Les sociétés concernées ont fait un recours contre cette décision auprès de plusieurs instances. Il n'y a que trois sociétés qui ont finalement payé l'amende (Skanska 9 M €, Inzinierske stavby 3 M€, Betamont 0,1 M€) tandis que les trois autres ne l'ont pas fait (Mota-Engil 13,9 M€, Strabag 12,2 M€ et Doprastav 6,6 M€). Certains pouvoirs adjudicateurs ont éliminé les offres proposées par ces sociétés alors que d'autres pouvoirs adjudicateurs se sont abstenus. En juillet 2014, l'Office des marchés publics a pris la décision que l'interdiction de participation n'était que de trois ans au lieu de cinq et le principe de la prescription générale. En novembre 2016 la Cour suprême a pour la deuxième fois confirmé les amendes imposées par l'Autorité de concurrence et, en juillet 2017, la Cour constitutionnelle a refusé le recours de trois sociétés contre la décision de l'Autorité de concurrence. Cependant, les audits de la Commission ont dévoilé que les autorités slovaques n'ont pas été assez rigoureuses. Au départ, la Commission voulait imposer une amende à hauteur de 172 M € pour la baisser finalement à 55,5 M€ ce qui correspond à 10 % des contrats conclus par les sociétés concernées pendant la période 2007-2013 et 2014-2020.
- Selon la société SkyToll chargée du péage routier appliqué aux poids lourds, au premier semestre 2021, les recettes tirées du péage se sont établies à 114 M€, en hausse de 13,8 % par rapport au premier semestre 2020 et de 3,6 % par rapport au premier semestre 2019. Les recettes issues des autoroutes et des voies expressives se sont établies à 77,7 M€, celles des routes nationales à 36,2 M€. La part des poids lourds étrangers sur les recettes était de 47,9 %. Au 30 juin 2021, il y avait 283 325 émetteurs distribués dont 74,8 % utilisés par les véhicules utilitaires étrangers.

Transport ferroviaire

- Depuis novembre 2014, les étudiants et les retraités bénéficient du transport ferroviaire gratuit en Slovaquie. Ce système génère le manque de CA de 30 M€/an pour la société publique chargée du transport ferroviaire de passagers, ZSSK. C'est pourquoi, vu l'ampleur de la crise, ZSSK veut ouvrir le débat sur les conditions du transport gratuit. Ainsi, le ZSSK propose par exemple de limiter le transport gratuit pour les étudiants uniquement pour effectuer le trajet entre le domicile et l'école ou par la facturation de la délivrance d'une justification pour le transport ferroviaire gratuit. Le ministère des Transports estime ce débat est légitime mais n'envisage pas la suppression du transport gratuit. Selon ZSSK, l'introduction du transport gratuit a donné une impulsion importante aux investissements dans cette forme « du transport le plus écologique » après des années de préférence des autoroutes. ZSSK rappelle que le transport ferroviaire est devenu plus proche d'une clientèle désormais plus importante. En outre, est relevée la hausse de la demande pour la réservation des places et pour le transport en première classe ce qui génère en partie la hausse du CA.
- Le ministère des Transports prévoit la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Bratislava et Nitra (78 000 habitants). Ces deux villes sont connectées par l'autoroute (90 km) mais l'interconnexion ferroviaire directe manque. Ainsi, les passagers doivent réaliser au moins une correspondance et le trajet dépasse 100 minutes. Mi-juin, le ministre Andrej Dolezal a informé le public que son ministère a réalisé l'étude pour le projet qui prévoit la construction d'un tronçon de 27 km ce qui permettrait et faciliterait l'interconnexion directe. Le prix de ce projet est évalué à 323 M€ et doit être revu par l'unité « rapport coût/efficacité » du ministère des Finances. Le trajet serait significativement raccourci car il ne devrait pas dépasser 50 minutes. Le ministre en a informé les responsables de la région de Nitra et de la mairie de Nitra lors de la réunion commune. Nitra est la capitale régionale qui souffre le plus de la mauvaise connexion ferroviaire avec la capitale c'est pourquoi les autorités régionales demandent régulièrement de remédier à cette situation.
- Après deux appels d'offres annulés sur la ligne ferroviaire Bratislava – Komarno dans le sud (100 km, voir la veille de mai 2021), le ministre des Transports, M. Andrej Dolezal, a ouvert le dialogue compétitif avec neuf sociétés ferroviaires pour négocier en direct. D'après le ministre, le dialogue compétitif direct est le plus proche des conditions d'un marché public. Il rappelle que selon les règles européennes, le contrat de libéralisation ne peut être signé qu'un an après sa publication dans le journal officiel européen. Le ministère dispose donc d'une année pour mener ce dialogue. Selon les informations préalables, parmi les acteurs



intéressés, on retrouve la société publique slovaque Zeleznicna spolocnost Slovensko et la société privée Yosaria Trains ainsi que les acteurs étrangers tels que RegioJet (CZ), Leo Express (CZ), Ceske drahy (CZ), Arriva (DE), OBB (AT), Gysev (consortium autrichien – hongrois), Polregio (PL).

- La société ferroviaire publique chargée du transport de marchandises Zeleznicna spolocnost Cargo Slovakia a connu une année difficile en 2020. Son CA a atteint 227,1 M€, en baisse de 15 % en g.a. Ce résultat est loin du CA à hauteur de 554 M€ atteint encore en 2006. La perte s'est davantage creusée de 1,8 M€ en 2019 à 32,2 M€ en 2020 mais on observe des pertes encore plus prononcées comme celle de 140 M€ en 2009, de 112 M€ en 2010 ou de 66 M€ en 2006.

Vu les problèmes financiers et la baisse de la performance économique, Cargo a diminué son effectif de 692 employés en 2020. En 2021, le licenciement continue. Au 1^{er} mai 2021, Cargo a licencié 253 employés pour atteindre un nombre total de salariés de 4 469.

Néanmoins, en 2021, la société note l'amélioration de la situation pendant les cinq premiers mois de l'année : le volume de marchandises transportées s'est établi à 12,9 Mt, en hausse de 24 % par rapport à la même période de l'année dernière. Ainsi, au lieu de licencier 442 employés comme prévu en 2021, Cargo prévoit aujourd'hui licenciement de 360 personnes.

Même si le volume de marchandises transportées augmente, il est loin des volumes réalisés encore avant la récession observée dans l'industrie métallurgique il y a deux ans. La croissance actuelle ne résulte pas seulement de la reprise sur le marché métallurgique mais aussi de l'activité commerciale de Cargo et donc de l'acquisition de nouveaux marchés. Cargo a réussi à acquérir le transport de véhicules de certains de ses concurrents, le transport de bois domestique et international (au détriment du transport routier) et à développer le transport de l'acier à travers l'Europe.

- La société publique chargée des infrastructures ferroviaires, ZSR, a signé le contrat sur l'électrification de la ligne Haniska (Kosice) – Moldava nad Bodvou à l'est du pays. Il s'agit d'un secteur de 20 km, les travaux sont évalués à 58,8 M€. ZSR a signé le contrat avec le consortium d'Eltra (du groupe EP Industries de Daniel Kretinsky) et TSS Grade. Les travaux concerneront également les gares et seront financés par les fonds européens. La vitesse demeurera de 100 km/h.
- La société publique chargée du transport de passagers, ZSSK, réalise ces derniers temps plusieurs achats de nouveaux trains ou entreprend la modernisation des anciens. Selon certains analystes, la part de trains nouveaux ou modernisés est de 60 %. Afin de baisser le cofinancement, ZSSK effectue les achats de trains pour les déployer à l'est, la partie la moins développée du pays et bénéficiant d'aides européennes plus importantes. A titre d'exemple, pendant la période 2007-2013, ZSSK a investi 570 M€ dont 83 M€ en tant que cofinancement ce qui correspond approximativement au cofinancement national à hauteur de 15 %. Pendant la période actuelle, ZSSK a prévu les investissements à hauteur de 790 M€ et le cofinancement a considérablement baissé et ne représente que 2-3 %.

Mi-août, un nouveau contrat a été signé pour se procurer neuf trains électriques avec 52 compartiments qui seront neufs ou modernisés. Ces unités seront utilisées à l'est, dans les régions de Kosice et de Presov. Le contrat a été remporté par Skoda Transportation en consortium avec un acteur slovaque, ZOS Trnava. La valeur de ce contrat s'élève à 76,3 M€. Le contrat comprend aussi l'option pour onze autres trains. Les neuf unités doivent être livrées avant la fin de l'année 2023. Au total, ce marché de vingt unités (neuf unités contractées + option de onze unités) s'élève à 170 M€. Les trains doivent transporter 300 passagers et rouler à 160 km/h. Ils doivent être équipés de climatisation, de WIFI, de ports USB ainsi que d'un système de comptage de passagers.

Skoda Transportation a gagné le contrat face au groupe suisse Stadler. Ce dernier, selon les informations préalables de mi-août, est sur la bonne voie pour gagner un autre contrat de trains électriques en consortium avec un autre acteur slovaque ZOS Vrutyky. ZSSK prévoit l'achat de quatre unités de grande capacité pour le sud du pays (Nove Zamky). Ce contrat pourrait atteindre 77 M€.

L'offre de Stadler a devancé les offres des acteurs habituels dont Skoda Transportation et ZOS Trnava.

Après sa dernière livraison il y a vingt ans, Stadler a gagné son deuxième grand contrat dans le passé récent. L'autre contrat concerne la livraison de matériels de chemin de fer à crémaillère utilisé dans les montagnes des Hautes Tatras. Stadler a remporté ce marché public pour 5 unités à crémaillère et une unité multifonctionnelle en octobre 2018 (38,8 M€). Les unités sont actuellement testées dans les Hautes Tatras pour être complètement déployées au plus tard en février 2022.

- Le 16 juillet 2021, la société publique chargée des infrastructures ferroviaires, Zeleznice Slovenskej republiky (ZSR) a lancé un appel d'offres pour la reconstruction et modernisation de voies dans le sud du pays (Nove Zamky – Palarikovo, 10 km). La valeur totale estimée est de 27,8 M€. Les travaux vont durer 10 mois. La vitesse devrait passer de 120 à 140 km/h. Cette ligne ferroviaire à deux voies est utilisée par 100 trains/j dont 20 trains internationaux et 50 trains de marchandises.

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:363029-2021:TEXT:FR:HTML&src=0>



- Le 10 août 2021, le ministère des Transports a signé un contrat avec la mairie de Bratislava pour une subvention de 70 M € afin de financer l'achat de 30 tramways unidirectionnels dans la capitale. La société municipale de transport public DPB réalise, en effet, deux appels d'offres. Le premier a été lancé en novembre 2020 pour l'achat de 30 tramways unidirectionnels à 89 M€, et le deuxième a été lancé en février 2021 pour l'achat de 10 tramways bidirectionnels à 27 M€. Pour les deux AO, les soumissionnaires intéressés ont déjà déposé leurs offres mais la procédure de sélection est retardée à cause des objections de la part d'une offre écartée. La mairie est pressée par le temps car elle aimerait profiter des fonds européens de la campagne 2014-2020, à consommer d'ici la fin de l'année 2023. Bratislava veut moderniser son parc de tramways, grâce aux nouveaux tramways, la ville disposera de 75 % tramways modernes et à plancher surbaissé.
- La mairie de Kosice, deuxième ville du pays située à l'est, achètera 30 nouveaux tramways. Elle prévoit un investissement de 84 M€. Selon les informations préalables, c'est la société polonaise PESA qui a déposé la meilleure offre.
- En 2018, pendant le sommet V4 des ministres des Transports dans les Tatras, les ministres se sont mis d'accord sur la déclaration commune relative à la construction de nouvelles lignes ferroviaires reliant les quatre capitales avec des trains à grande vitesse (veille octobre 2018). La Hongrie a présenté les résultats de l'étude de faisabilité fin juillet 2021, la Slovaquie n'avance pas dans le projet. L'étude hongroise prévoit de passer la frontière avec la Slovaquie tout près de Bratislava afin d'éviter au maximum le trajet le long de Danube du côté slovaque souvent menacé par les inondations. Le ministre slovaque Andrej Dolezal a déclaré dans le passé que ce projet de TGV n'était pas prioritaire pour lui car il devait gérer des problématiques plus urgentes. Néanmoins, son ministère demande d'inclure dans la loi de finances 2022 la réalisation de l'étude de faisabilité (1,5 M€). La société ZSR a d'ores et déjà commencé la préparation du dossier pour lancer l'AO sur l'étude. ZSR se pose la question sur la vitesse planifiée à 300-350 km/h. La Slovaquie planifie, en effet, la modernisation des rails entre Bratislava et la frontière avec la République tchèque, mais cette modernisation ne vise que 200 km/h. L'implication de la Slovaquie dans le projet dépend du ministre mais si le pays ne montre pas son intérêt, elle risque d'être contournée en passant par Vienne.

Transport aérien

- Le 30 juin, le gouvernement a approuvé la compensation à hauteur de 8 M€ pour les sociétés aériennes qui gèrent les aéroports internationaux. Cette subvention devrait couvrir au moins une partie des coûts liés au fonctionnement de l'aéroport pendant la suspension du transport de passagers. A noter que ces aéroports devaient fonctionner pendant cette période pour assurer par exemple les vols des autorités slovaques.
- En été, il y aura 28 lignes aériennes régulières à partir de l'aéroport de Bratislava dont la majorité sera opérée par la compagnie Ryanair. Cette dernière devrait possiblement ouvrir à partir d'octobre la ligne Bratislava – Beauvais, la seule ligne directe entre la France et la Slovaquie.
- L'aéroport régional à Poprad (nord du pays) a réalisé en 2020 un profit après sept ans de pertes. Et cela malgré la baisse du nombre de passagers de 74%. Selon les dirigeants de l'aéroport, ce résultat a été obtenu grâce aux nouveaux projets, aux nouvelles coopérations et à la gestion pendant la crise. Il s'agit par exemple du lancement de cargo aérien dans les Tatras ce qui a aidé les entreprises dans le secteur automobile pour leurs livraisons, il s'agit aussi de la coopération avec les écoles d'aviation, de la location des surfaces et bâtiments en friche et du développement de la circulation aérienne générale dont l'attractivité dans les Tatras connaît un succès de plus en plus grand. En outre, l'aéroport a procédé à l'optimisation des coûts, des processus et des coopérations afin de sauvegarder tous les emplois, objectif la direction a ainsi atteint. Le CA a atteint 2,7 M€ en 2020, en baisse de 0,1 M€ par rapport à 2019. Pendant le confinement, les vols vers Londres, Riga et Kiev ont été suspendus.

Environnement

- Le ministère de l'Environnement a soumis à la consultation publique son projet de hausse des redevances pour les émissions, actuellement considérablement inférieures à celles d'autres EM et n'encourageant pas les entreprises slovaques à baisser les émissions. Les industriels contestent l'augmentation des tarifs proposée. Selon eux, le ministère ne prend pas en considération les investissements réalisés, le projet serait discriminatoire et serait en manque d'analyses en la matière. Concernant le caractère discriminatoire, les industriels reprochent que le projet de loi augmente significativement le montant des redevances aux moyens et grands pollueurs en omettant les petits pollueurs qui sortent du schéma. Le projet augmente,



en effet, le taux minimal ce qui transfère automatiquement 'obligation de paiement aux plus grands pollueurs. Selon le Système national informatique des émissions, il y aura approximativement 2 560 entités soumises au paiement. Selon les estimations, le montant nominal de paiement le plus élevé concernera la raffinerie Slovnaft (1 M€).

D'après la Chambre de commerce et d'industrie, le ministère voulait renforcer le principe pollueur – payeur mais finalement il a adopté l'approche contraire. La Chambre met en exergue que les petits producteurs ne vont pas arrêter leur opération et qu'ils seront exemptés du paiement. Elle rappelle que la discrimination se poursuit par la suite au niveau des consommateurs car ces derniers doivent subir la hausse de la redevance dans les prix.

Le ministère de l'Environnement argumente par le fait que la croissance du tarif sera progressive. En 2022, les ménages connaîtront une hausse du prix d'1 € et en 2026, le prix annuel n'augmentera que de 6 € au total. Par la suite, à partir de 2026, la croissance du tarif se basera sur l'inflation. Les recettes totales des émissions ont représenté 8 M€ en 2019 et devraient monter à 11 M€ en 2022.

En outre, concernant les petits pollueurs, le ministère argumente par le rapport bénéfiques / charges des municipalités. En effet, le ministère évoque que d'ores et déjà de nombreuses municipalités, vu le manque de la main d'œuvre, ne taxent pas les petits producteurs puisque ces paiements ne sont pas rentables. Le ministère ajoute que les municipalités ne vont pas souffrir de l'absence de paiements dans leur budget car, les recettes les plus élevées dans le cas de la municipalité de Presov ont seulement atteint 23 000 € en 2019 ce qui ne représente que 0,028 % du budget de la mairie.

L'association patronale AZZZ objecte la valorisation après 2026 qui se basera sur l'inflation. Selon AZZZ le montant du paiement devrait tenir en considération également l'effort de la société dont la modernisation technologique. L'association met en exergue que la croissance importante des ressources financières des entreprises dédiées au paiement de redevance en hausse réduira la possibilité de leur allocation efficace à l'innovation et réduira aussi la compétitivité de la société concernée. L'autre association patronale RUZ déplore que le chauffage local et le transport échappent à la nouvelle loi alors même qu'il s'agit également de pollueurs importants.

- Début juin, le ministère de l'Environnement a annulé trois AO sur l'assainissement et le nettoyage des zones toxiques. La valeur estimée de ces trois AO était de 80 M€ et ces projets devaient être financés par les fonds européens. Tout d'abord, il s'agit de l'élimination des lacs pétroliers artificiels (déchets issus du traitement du pétrole) dans la municipalité Predajna en Slovaquie centrale, créés avant la chute du communisme. Cet AO a été évalué à 40 M€. La Présidente de la République a visité le site en soulignant que ce n'étaient pas seulement ces déchets toxiques liquides qui sont dangereux mais également le fait que ce liquide transsude et s'infiltré dans les eaux souterraines et se déverse au moment des précipitations ou de la fonte de la neige au printemps. Deux autres AO de 40 M€ au total comprennent le nettoyage de 12 endroits toxiques à travers le pays (un entrepôt des pesticides, une décharge des déchets industriels, des boues d'épuration etc.). D'après le ministre Jan Budaj, ces AO sont annulés du fait du faible nombre d'acteurs compétents et de possibles discriminations. En effet, pour répondre à ces AO, il faut avoir dans l'équipe une personne dotée de plusieurs certificats et autorisations dans plusieurs domaines géologiques. La combinaison de ces certificats et autorisations est rare et il n'y a qu'une dizaine de telles personnes en Slovaquie. C'est pourquoi, il y a très peu de sociétés qui répondent à ces AO et le marché n'est pas ouvert. Le ministère de l'Environnement avoue que ces conditions sont discriminatoires et va les simplifier. Les travaux prévus seront reportés à plus tard et les fonds européens dédiés à ces projets seront utilisés sur d'autres problématiques. Les nouveaux AO seront plus transparents et ouverts. Dans le même temps, le ministère considère également la possibilité de laisser ce marché aux sociétés publiques spécialisées. Il pourrait s'agir d'un projet pilote pour montrer que l'Etat est capable d'assurer ces travaux lui-même.
- Le ministère de l'Environnement et le ministère de l'Agriculture s'opposent concernant la gestion des forêts dont notamment celles qui se trouvent dans les parcs naturels. En effet, trois ministères interviennent dans la gestion des forêts dans les parcs naturels. Formellement, c'est le ministère de l'Environnement qui est chargé de la gestion des parcs naturels à travers son agence de la Protection nationale de la nature. Or, la société publique chargée des forêts « Lesy » (Forêts) est gérée par le ministère de l'Agriculture et les autorisations et les décisions sur les activités dans les parcs sont délivrées par le ministère de l'Intérieur par l'intermédiaire des administrations de district concernées. Ainsi, chacun poursuit ses propres objectifs : l'objectif de la société « Lesy » est de générer le profit tandis que la Protection nationale de la nature cible le maintien de la biodiversité dans les parcs naturels. Pour le ministère de l'Environnement, il s'agit d'une organisation incohérente à changer à la première occasion.

C'est pourquoi le ministère de l'Environnement veut changer cette situation avec la nouvelle loi présentée fin mai 2021, après 30 ans que dure cette situation. Afin d'accélérer le processus dont le contournement de la procédure de consultation publique, le projet de loi n'a pas été présenté et soumis par le ministère mais par un groupe de députés. Le ministère de l'Agriculture ainsi que d'autres acteurs, dont certains



activistes pourtant en faveur du changement défini par le projet de loi, ont critiqué cette manière de présenter le projet de loi. Si le parlement approuve le projet, la loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2022. D'après le secrétaire d'Etat au ministère de l'Environnement, le projet n'est qu'un paragraphe qui ajuste la gestion et la propriété des forêts de l'Etat. Le projet de loi a été approuvé en première lecture le 2 juillet, la deuxième lecture devrait commencer en septembre.

Selon le projet, toutes les forêts de l'Etat qui se trouvent dans la troisième zone et les zones plus élevées de parcs naturels seront transférées au ministère de l'Environnement pour être placées sous la gestion de la Protection nationale de la nature. Aujourd'hui, la société « Lesy » gère approximativement 900 000 h de forêts nationales. Après la réforme, elle perdrait 150 000 h.

La Protection nationale de la nature se chargerait aussi des employés correspondants. Le ministère de l'Agriculture ainsi que d'autres opposants craignent, en effet, que de nombreux employés de « Lesy » soient licenciés car ils ne seront ni utiles ni compétents pour les nouvelles fonctions. Le ministère de l'Environnement nie tout licenciement. Selon la Protection nationale de la nature, 680 employés de « Lesy » devraient être touchés par la réforme et être transférés vers la Protection nationale de la nature. Pour pouvoir les embaucher, le ministère de l'Environnement doit trouver 15 M€ supplémentaires.

La Protection nationale de la nature envisage de réduire considérablement l'exploitation des forêts – elle veut passer à une gestion de la forêt proche de la nature et baisser l'exploitation d'un tiers. Le bois exploité serait ainsi transformé par les acteurs locaux.

Par ailleurs, un vrai parc naturel devrait avoir au moins 50 % de son territoire en tant que zone de non-interférence. Etant donné que le ministère de l'Environnement n'est pas propriétaire des forêts dans les zones protégées, il n'est pas en mesure d'assurer la non-interférence. En outre, il y a des parcs naturels où cela est pratiquement impossible car l'Etat n'est pas propriétaire d'une telle surface car les forêts y sont sous la propriété des acteurs privés. La nouvelle loi permettra une telle gestion au moins dans les zones avec la majorité des forêts sous propriété publique.

Le ministère de l'Environnement argumente également par l'attractivité d'une telle forêt auprès des touristes. Le ministère est d'avis et espère que le manque issu de l'exploitation abandonnée des forêts pourra être compensé par le développement du tourisme.

Le ministère de l'Environnement met en exergue le fait que les forêts sous la propriété du ministère de l'Agriculture et donc sous la propriété de la société « Lesy » ne peuvent pas bénéficier des fonds européens car cela peut être perçu comme une aide publique non-autorisée. Cela est toutefois possible si les forêts sont gérées par les gestionnaires de parcs naturels. Le recours aux fonds européens pourrait financer en partie la main d'œuvre en provenance de « Lesy ».

Le ministère prévoit la création de neuf parcs nationaux autonomes avec leur propre personnalité juridique. Le ministère a monté une série de présentations régionales qui ont été suivies de rassemblements contre la réforme. A titre d'exemple, le 24 août, deux rassemblements se sont tenus à Bratislava. Si l'un des rassemblements a réuni les activistes environnementaux, l'autre a réuni les forestiers opposés au projet du ministère de l'Environnement.

- En 2020, les ménages slovaques ont à nouveau augmenté le volume des déchets municipaux. Dans le même temps, pour la première fois, le volume de déchets mis en décharge est descendu sous le seuil de 50 %. La part des déchets recyclés a atteint 44 %.

En 2020, le citoyen slovaque a produit 446 kg de déchets municipaux ce qui est de 53 kg supérieur à la moyenne des cinq années précédentes (2015-2019). Au total, les ménages slovaques ont produit 2,43 Mt de déchets municipaux l'année dernière, en hausse de 2,7 % en g.a.. La production de déchets la plus élevée a été atteinte dans les régions de Trnava (584 kg / habitant / an), de Bratislava (531 kg / habitant / an) et de Nitra (521 kg / habitant / an). A l'est du pays, la production n'a pas dépassé le seuil de 400 kg / habitant / an, à titre de comparaison, dans la région de Presov à l'est, la production de déchets n'est qu'un tiers du volume de la région de Trnava.

Le taux de mise en décharge baisse progressivement – après 69 % il y a cinq ans, à 48 % en 2020. Néanmoins, la situation varie entre les régions, dans le cas de six régions sur huit, c'est toujours la mise en décharge qui est majoritaire. Quant à la région de Bratislava, ¼ des déchets sont mis en décharge et 30 % sont énergétiquement valorisés. Dans la région de Kosice, 1/3 des déchets sont mis en décharge et 27 % sont énergétiquement valorisés. S'agissant du recyclage, 44 % des déchets ont été recyclés en 2020 par rapport à 15 % il y a cinq ans. C'est notamment la région de Trnava (47,2 %) qui recycle le plus, contre seulement 39,4% dans la région de Kosice.



LETTONIE

Energie

- La Commission de régulation des services publics (SPRK) a approuvé les nouveaux tarifs de chauffage à Riga à partir du 1er septembre 2021. Selon le nouveau plan tarifaire, établi par l'entreprise de chauffage «Rigas Siltums», les tarifs vont atteindre 57,31 €/MWh, soit une progression de 26,6%. Les coûts de production de l'énergie thermique ont augmenté de 41% en raison de la hausse du prix du gaz naturel, qui a atteint son niveau historiquement le plus élevé de plus de 45 €/MWh depuis la libéralisation du marché du gaz naturel en 2017.
- L'opérateur intégré de transport et de stockage de gaz naturel en Lettonie, AS Conexus Baltic Grid (Conexus), a défini encore cinq endroits de connexion directe au réseau de transport de gaz naturel dans différentes régions de la Lettonie. Désormais, les consommateurs ont la possibilité de réaliser leurs propres projets de raccordement au réseau de gaz. Pour mémoire, le premier projet de connexion directe a été réalisé par le producteur de gaz naturel comprimé SIA « GasOn ».
- Le gestionnaire du réseau de transport d'énergie électrique « Augstsprieguma tikls » a signé un accord avec l'entreprise « Empower un Leonhard Weiss » portant sur la reconstruction des lignes de transport d'électricité de 330 kV de Valmiera-Tartu et Valmiera –Tsirgulina. Il s'agit de l'un des projets les plus importants pour la synchronisation des réseaux électriques baltes avec l'Europe continentale, car il assurera la sécurité de l'approvisionnement énergétique et la capacité de transmission suffisante. Le montant total du projet s'élève à 24,7 M€, dont 75% sont financés par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Les travaux de reconstruction devraient commencer en 2022 pour une durée de deux ans. Pour mémoire, la première phase de synchronisation, la construction d'une nouvelle ligne de haute tension reliant la centrale de cogénération TEC2 à Riga aux sous-stations électriques de Kilingi et Nõmme en Estonie, a été achevée cette année.
- Le prix du kWh d'électricité continue d'augmenter et a presque triplé par rapport à l'année dernière : 88,32 €/MWh en juillet 2021 contre 31,80 €/MWh pour la même période en 2020. La hausse des prix dans les pays Baltes et scandinaves est provoquée principalement par une flambée du prix du gaz naturel et des quotas de CO₂.
- Lors des sept premiers mois de l'année 2021, la production de l'énergie électrique a atteint 3,702 GWh, en hausse de 3,8% par rapport à la même période en 2020. Les grandes centrales hydroélectriques sur le fleuve Daugava ont produit 1,995 GWh d'électricité (54% du total), en légère augmentation de 1,9% par rapport à l'année précédente. En revanche, les centrales thermique de cogénération ont produit 1,140 GWh d'électricité, ce qui est une progression de presque 42% par rapport à janvier-juillet 2020. La production d'énergie électrique par les centrales de biomasse a représenté 223,1 MWh (-3,5%), celle des centrales à biogaz 165,7 MWh (-7,6%). En janvier-juillet 2021, la production éolienne a fortement baissé de 33% par rapport à la même période en 2020 et n'a atteint que 73,04 MWh.

Infrastructures

- Le 13 août 2021, le ministre des Transports, Talis Linkaits, et les représentants des entreprises chargées de la mise en œuvre du projet Rail Baltica, « RB Rail » et « Eiropas Dzelzcela Linijas », ont rencontré le président du conseil municipal de la région de Limbazi pour discuter de l'avancement du projet de construction de la section ferroviaire Nord de la ligne Rail Baltica, reliant Vangazi et la frontière Lettonie-Estonie. La région de Limbazi sera traversée par un tronçon de la ligne d'une longueur totale de 65 km. Trois points de mobilité, à Salacgriva, Tuja et Skulte, ainsi qu'un site d'entretien de l'infrastructure ferroviaire à Skulte, sont prévus dans la région.
- La compagnie ferroviaire « Latvijas Dzelzceļš » a signé des accords portant sur la construction et la modernisation de 48 gares ferroviaires. Les travaux seront réalisés par l'entreprise lettone BMGS-FIMA dans les tronçons Riga-Jelgava, Riga-Tulums II, Riga-Krustpils, Zemitani-Skulte et Kalngale-Skulte et par l'entreprise estonienne LEONHARD WEISS OÜ dans le tronçon Zemitani-Vecaki. Le montant total des contrats s'élève à 44,4 M€, dont 85% sont financés par le fonds de cohésion. Le projet doit être mis en œuvre d'ici 2023.
- Le port de Riga vient de terminer le dragage du chenal d'accès au port et la modernisation des quais portuaires. Les travaux ont été réalisés par la compagnie belge "Jan De Nul N.V." et le montant du contrat s'élève à 3,85 M€. Le dragage du chenal d'accès permettra d'augmenter la sécurité de navigation et d'attirer au port de Riga les navires du type AFRAMAX et BABYCAPE.
- Le 10 août 2021, le gouvernement a soutenu le projet de construction d'un pont mixte routier et ferroviaire Rail Baltica qui traversera le fleuve Daugava au niveau de Salaspils. Ce pont mixte à deux niveaux



supportera deux voies ferrées permettant la vitesse de circulation à 249 km/h, ainsi qu'une autoroute séparée avec deux voies de circulation dans chaque direction. Le coût total du projet est estimé à 199 M€ et pourrait être financé sur le budget du nouveau programme pour la mobilité militaire de cadre financier pluriannuel 2021-2027. Les travaux de construction devraient démarrer à la fin de l'année 2023 pour une durée de quatre ans (2027).

- Au cours de deux prochaines années, l'Agence de l'aviation civile (CAA) prévoit de développer un système de gestion et de surveillance des drones en Lettonie. Dans le cadre de ce projet il est prévu de créer un système permettant un échange des données facile entre les institutions de l'Etat, les prestataires des services et les utilisateurs des drones. Il est également prévu de s'approvisionner d'un système de détection des drones à l'aéroport international de Riga et à l'aéroport de Liepaja. Le cout total du projet est estimé à 1,76 M€, dont 85% sont financés par le fonds de cohésion.
- Le 16 août 2021, le gestionnaire letton des routes « Latvijas Valsts Celi »(LVC), a signé un accord avec l'entreprise Kekava ABT, portant sur la conception, la construction, le financement et l'entretien d'une voie rapide sur le tronçon de 17 km entre Riga et Kekava (Kekava bypass) de l'autoroute E67/A7 Riga – Bauska – frontière avec la Lituanie (Grenctale). Il s'agit du premier projet dans les pays Baltes dans le domaine de construction routière réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé suivant le modèle DBFM (Design, Build, Finance and Maintain Model). Le contrat de partenariat est conclu pour une durée de 20 ans et pour un montant de 250,1 M€ (sans TVA), soit 12,53 M€ par an à partir de la mise en exploitation de l'autoroute.

Transports

- Afin de diminuer les conséquences économiques provoquées par la crise sanitaire de la Covid 19, le gouvernement a décidé le 17 août d'augmenter la part de l'Etat dans le capital de la compagnie aérienne airBaltic de 90 M€. L'introduction des actions d'airBaltic en bourse (IPO) devrait permettre de récupérer les investissements publics. La décision du gouvernement letton doit être encore soutenue par la Commission européenne. Pour mémoire, en été 2020 l'Etat letton a déjà investi 250 M€ dans le capital de la compagnie aérienne nationale.
- Le volume des marchandises traitées par les ports lettons en janvier-juillet 2021 a représenté 23,3 Mt, en baisse de 10,6% par rapport à la même période en 2020. Les cargaisons en vrac, qui constituent plus de 44% des volumes transbordés, ont diminué de 12,8%. Le trafic de charbon a baissé de plus de 90% (0,218 Mt), celui des produits chimiques de 7% (1,1 Mt), ainsi que de copeaux de bois, de 2,4% (1,2 Mt). Le volume des céréales a augmenté de 22,5% et a atteint 2,9 Mt. Les produits pétroliers représentent presque 93% du volume total des cargaisons liquides, en diminution de 25% par rapport à sept premiers mois de 2020. En revanche, le fret général a progressé 7,2% (7,4 Mt), dont les produits de la filière bois de 19,7% (1,98 Mt) et celui transport en RO-RO, de 13,6%. Le transport de containers a baissé de 7,4% et a atteint 2,5 Mt. En janvier-juillet 2021, le port de Riga a transbordé 11,6 Mt de marchandises, en baisse de 15% par rapport à la même période en 2020. Le volume des marchandises traitées par le port de Ventspils a diminué de 15,5% (6,6 Mt), tandis que celui de Liepaja a progressé de 6,8% (3,8 Mt).
- Malgré l'assouplissement de conditions de voyage, l'aéroport international de Riga a traité seulement 405 800 passagers au cours du 1er semestre 2021, ce qui représente une baisse de 86% par rapport à la même période en 2019. Le nombre des vols effectués depuis/vers l'aéroport de Riga a diminué de plus de 70% et a atteint 11 443 vols. En revanche, le volume de fret traité par l'aéroport de Riga a progressé de 25% par rapport au 1er semestre de l'année dernière et a représenté plus de 12 000 t.
- Le 6 juillet 2021, l'aéroport international de Riga se joint à l'initiative Net Zero 2050, lancée par le Conseil international des aéroports (ACI Europe). Ainsi, l'aéroport de Riga s'est engagé à ramener d'ici à 2050 ses émissions de carbone au niveau zéro. Il est à noter que l'aéroport de Riga a élaboré en 2020 son premier plan de gestion des émissions CO₂ pour les années 2020-2030 et a obtenu la certification ACA (Airport Carbon Accreditation) de niveau 2. Grâce aux différentes actions mises en place lors des cinq dernières années, l'aéroport a réussi de diminuer le volume de ces émissions de 32%.

LITUANIE

Energie

Sécurité énergétique

- Les présidents de onze commissions des affaires étrangères (dont celles de Lituanie, de Lettonie, d'Estonie, de République tchèque, d'Irlande, de Pologne, d'Ukraine et des États-Unis) ont publié une déclaration commune sur Nord Stream 2, considérant le gazoduc comme un « projet géopolitique visant à étendre l'influence de la Russie sur l'Europe en dominant le marché de l'énergie ».



- Une commission gouvernementale lituanienne a approuvé en juillet de nouvelles règles sur le commerce de l'électricité avec les pays tiers. Le ministre lituanien de l'Énergie a déclaré qu'une fois mises en œuvre, il n'y aura aucune possibilité pour l'électricité biélorusse d'entrer sur le marché lituanien ou ceux des autres pays baltes. Les nouvelles règles commerciales couvriront la gestion de la capacité physique de transfert d'électricité entre la Lituanie et la Biélorussie. Si les nouvelles règles interdisent l'accès de l'électricité biélorusse au marché lituanien, le pays pourra poursuivre néanmoins les échanges électriques avec la Russie et sa région de Kaliningrad. A ce jour, la Lituanie n'a pas réussi à parvenir à un accord avec la Lettonie et l'Estonie sur la manière de mettre en œuvre techniquement un accord politique pour interdire l'accès de l'électricité biélorusse dangereuse au marché baltique.

Harmony Link

- Pour mettre en œuvre le projet de synchronisation Harmony Link et préparer la construction de la connexion électrique entre la Lituanie et la Pologne, Litgrid a annoncé l'achat d'un câble à haute tension de 700 MW. L'appel d'offres est ouvert jusqu'au 30 septembre. Le contrat devrait être signé en 2022 et la plupart des travaux de construction du câble auront lieu en 2023-2025.

Distribution

- Un tribunal lituanien a ordonné à Litgrid de suspendre temporairement l'appel d'offres pour la reconstruction de la station de distribution d'électricité de Lentvaris et de ne pas signer de contrat avec le gagnant : la société chinoise Energetikos Tinklų Institutas (ETI). Cette dernière n'a pas obtenu l'approbation de la commission gouvernementale lituanienne chargée de vérifier les accords d'importance stratégique. En effet, la société mère participe au développement de la centrale nucléaire d'Astravyts.

Gaz

- Venant du Danemark, 10 MWh de gaz biométhane vert ont été importés en Lituanie. Cette demande devrait être renforcée en 2022 avec l'entrée en vigueur des exigences relatives à l'utilisation de biocarburants dans le secteur des transports.
- Amber Grid a déjà réalisé 90 % des travaux de construction de l'interconnexion du gazoduc de 165 km avec la Pologne (GIPL). Des tests hydrostatiques sont réalisés pour vérifier la résistance du gazoduc : les résultats confirment que les tuyaux sont adaptés au transport gazier. Le gazoduc GIPL reliera les marchés gaziers lituanien, baltique et finlandais à l'Union européenne. Il permettra l'approvisionnement en gaz à partir de diverses sources, d'utiliser plus efficacement le système de transport de gaz lituanien et du terminal GNL de Klaipėda, ainsi que d'assurer les futurs flux de biométhane et d'hydrogène dans la région.

Transports

- Dans un contexte politique très tendu entre la Chine et la Lituanie, la société CRCT (China Railway Container Transport) a informé ses clients lituaniens qu'elle allait suspendre d'ici à la fin du mois de septembre les opérations ferroviaires lancées depuis juin 2020. Les entreprises lituaniennes s'adaptent pour trouver des routes alternatives. Bien que faibles en volume, les importations chinoises devraient être réduites. Couplée à l'augmentation des prix de conteneurs chinois, la fin du fret ferroviaire pourrait déstabiliser de nombreuses chaînes de production lituanienne, notamment la construction, l'agriculture et les produits pharmaceutiques. Le gouvernement envisage un mécanisme de soutien aux entreprises.
- Vilnius souhaite étendre les sanctions européennes sur les exportations d'engrais biélorusses qui ne s'appliquent à ce jour qu'à environ 20 % des engrais expédiés via la Lituanie et uniquement aux contrats conclus après le 26 juin. Parallèlement aux sanctions américaines contre les exportations d'engrais biélorusses, Vilnius a annoncé que la potasse de Belaruskali cessera de transiter par la Lituanie à partir de décembre. Actuellement, les engrais soumis à des sanctions représentent environ un tiers du fret transporté par les chemins de fer lituaniens et via le port maritime de Klaipėda. Près de 10 % des engrais biélorusses transportés via la Lituanie vont vers les marchés de l'UE, le reste se rendant notamment en Chine, en Inde ou au Brésil. Birių Krovinių Terminalas (Bulk Cargo Terminal, BKT), s'est dit confiant quant aux conséquences de ces sanctions. Le terminal devrait se concentrer davantage sur la manutention des céréales. La plus grande préoccupation du groupe concerne les employés.
- Le port de Klaipėda devrait perdre environ 18 M€ en raison de ces sanctions. Le fret biélorusse représente environ 32% du fret total manutentionné. Malgré ces pertes, le port prévoit toujours d'investir et de développer ses infrastructures. Le port élabore un plan stratégique pour les quatre prochaines années (production et d'installation de parcs éoliens, industrie de l'ingénierie, développement de la partie sud du port).



- LTG pourrait avoir besoin d'environ 60 M€ annuels d'aides d'État pour maintenir ses infrastructures, sans quoi les tarifs ferroviaires risquent d'augmenter de 30 %. LTG est en pourparlers avec l'Ukraine sur de nouvelles cargaisons et se tourne également vers la Turquie.
- L'arrêt de ces expéditions ne devrait pas avoir de conséquences significatives sur la croissance du PIB (environ 1 p.p.) mais, en affectant le marché des engrais, pourrait entraîner une hausse à court terme des prix des produits alimentaires.
- Bien que les trains ne soient pas sujets à radiographie, face à la forte contrebande de cigarettes, Vilnius estime nécessaire une machine à rayons X au poste frontière de Kena. Alors qu'elle avait été éliminée en début d'année pour l'appel d'offres sur les scanners de bagages des aéroports lituaniens pour des raisons de sécurité nationale, la filiale polonaise de Nucetech a remporté l'appel d'offres grâce à des prix très compétitifs. Plusieurs politiques – à commercer par M. Skvernelis, ancien Premier ministre et chef de l'opposition – ont critiqué l'approbation du contrat par la commission gouvernementale chargée de vérifier les accords importants pour la sécurité nationale.
- La Première ministre a annoncé qu'une des sociétés du groupe énergétique Epso-G – détenu à 100 % par l'Etat – sera chargée de construire une frontière physique avec la Biélorussie. Le groupe a une vaste expérience dans la mise en œuvre de projets à grande échelle et est capable d'évaluer les aspects juridiques. D'un coût de 152 M€, cette frontière physique de 508 km devrait permettre d'endiguer les migrations en provenance de Biélorussie.

Ferroviaire

- Le lituanien LTG Infra, la société responsable de la mise en œuvre du projet Rail Baltica en Lituanie, après consultation du marché, a clarifié les exigences et annoncé un nouvel appel d'offres pour la construction d'un pont ferroviaire sur la rivière Neris. Le pont prévu près de Jonava sera la structure d'ingénierie de Rail Baltica la plus difficile et le plus long pont ferroviaire des États baltes. Au total, le nouveau pont atteindrait une longueur de 1 510 m.
- Dans le cadre du projet Rail Baltica et de la rénovation du quartier de la gare de Vilnius, 33 propositions ont été reçues pour le concours d'architecture qui a été annoncé en mars. 120 000 € seront partagés entre les cinq premiers. Les travaux des participants à l'appel d'offres seront publiés dans la seconde quinzaine de juin.

Aéroportuaire

- Bluebird Nordic, une compagnie aérienne islandaise de fret qui fait partie d'Avia Solutions Group (ASG), a annoncé son intention d'acquérir 25 avions B737-800 par la fin de l'année 2024.
- La Commission européenne a approuvé les aides d'Etat alloués à la modernisation de l'aéroport de Palanga. Une aide à l'investissement d'un montant de 10,25 M€ est prévue pour la modernisation des infrastructures de l'aéroport. Ce financement devrait faciliter le développement de toute la région. L'aide était proportionnée et n'excédait pas les limites du manque de financement des coûts d'investissement. Les travaux comprendront la rénovation de la piste, de la voie de circulation et de la plate-forme, la modernisation du réseau de services publics, les systèmes d'éclairage et l'installation de solutions écoénergétiques et durables. La société lettone ACB s'est engagée à réaliser l'ensemble des travaux prévus pour 13,6 M€. La partie restante de l'investissement sera couverte par un prêt de la Nordic Investment Bank. La phase principale de reconstruction commence à partir de septembre 2021 et l'aéroport cessera ses activités pour une période de 45 jours.
- Pour engager sa transition écologique, l'aéroport de Vilnius prévoit de construire une usine de recyclage de dégivrage automatisé des avions en 2022. Les aéroports lituaniens ont lancé un appel d'offres pour la conception de l'usine, les travaux de construction et l'installation des équipements technologiques. Cofinancé par l'Union européenne, ce projet permettra d'accroître l'efficacité des processus opérationnels.
- La Lituanie souhaite développer l'aéroport de Šiauliai actuellement en reconstruction. Les autorités évaluent le rôle de cet aéroport dans le système de transport aérien du pays. Avec la piste la plus longue des États baltes et des infrastructures modernisées, l'aéroport pourrait devenir un centre pour les activités de maintenance des avions et de transport de fret. Près de 5 M€ ont été alloués pour moderniser l'aéroport d'ici 2024.

Routier

- Prévus initialement en 2026, les travaux de modernisation de l'autoroute Via Baltica (40 km entre Marijampole et la frontière avec la Pologne) devraient commencer en 2022 et être achevés en 2024. Estimé à environ 300 M€ et financé par l'Union européenne, le projet d'une autoroute reliant Tallinn, Riga, Kaunas



et Varsovie est clé pour les camions transportant des marchandises d'Europe occidentale via la Pologne vers les pays baltes.

ESTONIE

Energie

- La société Viru Keemia Grupp (VKG), spécialisée dans le traitement des schistes bitumineux a déposé auprès de municipalité de Luganuse une demande de lancement d'un plan d'aménagement du territoire afin d'étudier la possibilité d'établir un complexe de production de bioproduits pour un investissement potentiel de 800 M €. VKG souhaite avant tout développer le traitement de la cellulose soluble et commencer à produire des produits finis pour l'industrie textile. Actuellement, selon VKG, près de 80 % du bois de pulpe de faible qualité est exporté d'Estonie vers les pays voisins, où il est transformé en produits semi-finis et finis, respectivement. Un complexe de production local permettrait de conserver en Estonie le chiffre d'affaires et les bénéfices de cette chaîne. La création de cette usine permettrait la création de 250 emplois, ainsi que 1000 emplois dans la chaîne de valeur desservant le complexe. L'usine pourrait être opérationnelle dès 2026.
- Le groupe énergétique Eesti Energia a réalisé un chiffre d'affaires record de 538,4 M€ au premier semestre 2021, en hausse de 36%, avec un bénéfice net de 16,5 M€.
- En 2020, le chiffre d'affaires d'Alexela Grupp a diminué de 41,3%, pour atteindre 197,6 M€, mais a enregistré un bénéfice net de 11,8 M€.
- Le gestionnaire de réseau de distribution d'électricité Elektrilevi a acquis définitivement l'activité de services de réseau d'Imatra Elekter, société de distribution et de vente d'électricité, pour 28,9 M€, après autorisation de l'autorité estonienne de la concurrence.
- La production d'électricité à partir des schistes bitumineux a diminué de 81,9% au cours des 30 dernières années en Estonie. En 1991, 12 325 GWh avait été produits à partir de schistes bitumineux, soit 84% de la production totale d'électricité, contre 2 225 GWh en 2020, soit 40% de la production totale.
- La production d'électricité en Estonie a augmenté de 33% au premier semestre 2021, atteignant 2,77 TWh. Le bilan du système électrique estonien était déficitaire de 1,84 TWh à la fin du semestre, soit 40% de la consommation. Les importations physiques en provenance des pays voisins ont diminué de 24% sur un an, pour atteindre 1,67 TWh, tandis que les exportations sont restées proches de zéro.
- Le groupe énergétique Utilitas a produit 285 GWh de chaleur et 74 GWh d'électricité au cours du deuxième trimestre 2021, soit une baisse respective de 9% et 23% sur un an. Cette production d'énergie a diminué en raison de la restructuration des capacités de production et de la météo.
- Le groupe français Legrand a racheté le 16 juillet dernier les activités d'Ensto Building Systems, un producteur de solutions électriques intelligente du groupe finlandais Ensto, qui de fait, acquiert les usines de Keila et Paide en Estonie.
- A la demande d'Enefit Power, filiale d'Eesti Energia, la cour d'appel de Tartu a levé l'injonction provisoire qui avait précédemment suspendu la validité du permis de construire d'une usine de d'huile de schiste, dans le nord-est de l'Estonie. Dans le même temps, la Cour des comptes estonienne a signalé au ministère des Finances que celui-ci n'a toujours pas présenté au gouvernement les calculs de rentabilité de l'usine demandés.
- Le gouvernement estonien a donné son accord pour un projet de loi visant à modifier la loi sur le marché de l'électricité et loi sur les actifs de l'Etat, pour renforcer le caractère transparent et concurrentiel du marché de l'électricité. Il s'agit principalement de la modification des conditions d'intervention des gestionnaires de réseaux de distribution sur le marché. Par exemple, il sera interdit aux gestionnaires de réseaux de distribution de fournir des services sur le marché libre, notamment de posséder et de gérer des points de charge et des installations de stockage pour les véhicules électriques, et la dépendance des gestionnaires de réseaux de distribution vis-à-vis des producteurs d'électricité et des propriétaires d'installations de stockage et d'infrastructures de charge sera exclue. Une obligation de se procurer les services nécessaires à l'amélioration du réseau auprès des acteurs du marché, sans favoriser ses entreprises affiliées, a également été introduite. En outre, les modifications introduisent une réglementation plus précise de la production d'électricité à petite échelle, qui vise principalement à couvrir les besoins de consommation propre de la partie productrice. À cette fin, les conditions d'exploitation du marché ont été complétées tant pour les utilisateurs actifs de services de réseau que pour les communautés énergétiques. Ainsi, les utilisateurs actifs de services de réseau et les communautés énergétiques ont le droit non seulement de produire pour leur propre usage, mais aussi de fournir leurs services dans le cadre de l'acquisition de services de flexibilité par les gestionnaires de réseau.



ENR

- La part de l'électricité issue de ressources renouvelables dans la consommation totale dans le pays était de 28,9% au deuxième trimestre 2021. Les centrales électriques ont produit près de 602 GWh d'électricité renouvelable, soit une hausse de 23% sur un an.
- Enefit Green, filiale spécialisée dans les énergies renouvelables du groupe Eesti Energia, a produit 557 GWh d'énergie renouvelable au premier semestre 2021, enregistrant néanmoins une baisse d'un quart, s'expliquant par les conditions météorologiques (faible vent et temps nuageux).
- Le ministère des Affaires économiques envisage qu'une partie des revenus issus de l'exploitation de parcs éoliens soit partagée avec les résidents locaux et la municipalité locale des lieux où ces parcs se situent, au titre d'une « taxe de tolérance ». Pour les parcs éoliens terrestres, la redevance pourrait atteindre 0,5 € par mégawattheure d'électricité produite, soit 150 000 € par an pour un parc éolien de 100 mégawatts. La redevance serait répartie moitié-moitié entre la collectivité locale et les riverains des parcs éoliens. Dans le cas des parcs éoliens en mer, 5% de la redevance seraient versés au titre du paiement de tolérance, pour les communes dans un rayon de 20 km.
- Le service géologique d'Estonie s'est lancé dans un projet pour trois ans visant à explorer l'utilisation potentielle de l'énergie géothermique. Deux stations d'essai souterraines pourraient être construites. Le budget du projet, de 3,8 M€, est financé par des fonds provenant de la vente de crédits d'émission de gaz à effet de serre. Le projet permettra de déterminer si l'énergie géothermique est une solution énergétique techniquement adaptée et économiquement viable pour le chauffage, le refroidissement et le stockage de l'énergie en Estonie.

Hydrogène

- Le Centre estonien d'investissement environnemental a annoncé la passation d'un marché pour la création d'un système de déploiement de l'hydrogène vert dans le secteur des transports publics, nécessitant le développement d'une chaîne composée d'une unité de production, d'une infrastructure d'approvisionnement et d'un moyen de transport. Le budget de la subvention s'élève à 5 M€. Le projet est un projet pilote visant à tester le fonctionnement de la chaîne de valeur de l'hydrogène et à identifier les goulots d'étranglement potentiels qui pourraient entraver le développement plus large du marché de l'hydrogène. Les candidatures peuvent être présentées jusqu'au 15 octobre.
- La société du port de Tallinn a présenté un plan visant à aménager ses infrastructures pour convertir les ferries à l'hydrogène et fournir une capacité de ravitaillement adéquate. Le port sud de Paldiski conviendrait à l'exportation et à l'importation d'hydrogène eu égard à sa localisation. Le plan thématique du terminal GNL de Paldiski prévoit également la construction de l'infrastructure nécessaire au transport de l'hydrogène. Une installation de stockage d'hydrogène de 25 000 m³ est prévue en coopération avec Alexela. Le port de Muuga, futur terminal de fret du projet Rail Baltica est également considéré.
- Les membres de l'Association estonienne des producteurs et des consommateurs d'hydrogène ont signé un protocole de coopération.

Nucléaire

- Selon une enquête réalisée par Kantar Emor pour le compte de Fermi Energia, 57% de la population serait favorable ou plutôt favorable au recours à une centrale nucléaire modulaire en Estonie, 27% étant fortement favorable et 30% plutôt favorable. 14% sont contre et 14% ont tendance à se dire contre.

Gaz

- En raison de la flambée du prix du gaz naturel sur le marché mondial, le vendeur de gaz Eesti Gaas a modifié la liste des prix de vente du gaz aux clients résidentiels depuis le 1er septembre. Il a annoncé une hausse du prix en moyenne de 51%. Le groupe s'est dit néanmoins prêt à ajuster le prix à la baisse à l'avenir si la demande et les prix du marché mondial diminuent.
- Dans ce même contexte de hausse du prix du gaz, Eesti Energia a pourtant annoncé que malgré la multiplication des prix mondiaux, ses clients ayant un contrat à prix fixe n'auront pas à s'inquiéter d'une hausse, car la société a accumulé un stock suffisamment important dans l'installation de stockage de gaz d'Incukalna en Lettonie, pour offrir du gaz naturel à un prix plus favorable que celui du marché mondial.



Transports

Routier

- Elmo Rent, une société offrant des services de partage de véhicules électrique et le groupe énergétique Eesti Energia ont signé un accord de coopération dont l'objectif commun est d'analyser et de valider des emplacements appropriés pour qu'Enefit Volt puisse offrir des solutions de recharge pour les voitures électriques.

Aérien

- Lufthansa et Air Baltic ont renforcé leur coopération à travers le lancement d'une liaison commune Tallinn-Munich, permettant aux passagers d'accéder au trafic international via l'Allemagne.
- La compagnie aérienne Nordica a annoncé une perte de 10,5 M€ pour l'année 2020, à l'occasion de la présentation de son rapport financier annuel, pour un chiffre d'affaires de 61 M€, soit une baisse de 42% sur un an. Par ailleurs, la compagnie a reçu un code IATA lui permettant de voler sous son propre nom.
- En août 2021, l'aéroport de Tallinn a vu transiter 176 652 passagers, soit le plus haut nombre par mois depuis le début de la pandémie. Au premier semestre, l'aéroport a enregistré un profit net de 100 000 €.

Ferroviaire

- Estonian Railways a enregistré une augmentation de 27,6% sur un an du transport de marchandises sur ses infrastructures au premier semestre 2021, à hauteur de 8,2 Mt transportées, principalement des engrais, des combustibles minéraux et des produits chimiques. Du côté des passagers, la société a enregistré près de 3,3 M d'embarquements, soit une hausse de 1% sur un pour la même période. Son chiffre d'affaires a connu une hausse de 18% sur un an au premier semestre, pour un montant de 17,2 M€.
- Au second trimestre 2021, le transporteur ferroviaire de passagers Elron a enregistré un chiffre d'affaire de 3,5 M €, soit une hausse de 54,8% sur un an.
- Lauri Betlem est devenu le nouveau président du conseil d'administration d'Elron.

Maritime

- Le nombre de passagers transitant par le port de Tallinn est en hausse de 12% et le volume de marchandises de 9% sur un an, au deuxième trimestre 2021, soit 596 000 passagers et 5,9 Mt de marchandises. La société a par ailleurs réalisé un chiffre d'affaires de 24 M€, soit une hausse de 8% sur un an au second trimestre 2021, enregistrant un bénéfice de 1,7 M€.
- Le ministère des Affaires économiques envisage l'achat, au nom du gouvernement, de quatre ferries pour les liaisons entre le continent et les grandes îles du pays. L'enjeu est de réaliser des économies, de l'ordre de 3,1 M€ par an selon certaines estimations, sur les subventions actuellement versées par l'Etat, à hauteur de 20 M€ par an.
- La société Tallink a enregistré une perte de 24,3 M€ au second trimestre 2021, malgré une hausse de son chiffre d'affaires de 32,5% sur un an, atteignant 86,1 M€. La société a transporté près de 427 767 passagers, soit une hausse de 10,2% sur un an.

Infrastructures

Ferroviaire / Rail Baltica

- Plusieurs appels d'offres dans le cadre du marché de conception n'ont pu aboutir en raison de prix jugés trop élevés par Rail Baltic Estonia. La filiale estonienne prévoit de relancer de nouveaux appels d'offre.
- Un appel d'offre a été lancé par l'administration estonienne des transports pour la construction d'un viaduc routier à Assaku, pour un montant de 2,4 M€. La date limite de dépôts des offres est fixée au 28 septembre.
- Trois premiers contrats de construction pour des passages à niveau, pour un montant de 7,6 M€ ont été signés par Rail Baltic Estonia. Deux seront construits par la société YIT Eesti et l'autre par TREV-2 Grupp.
- Priit Sauk a été nommé nouveau directeur de la branche estonienne de la holding Rail Baltica, en remplacement d'Aivar Jaeski.
- Rail Baltic Estonia a annoncé un marché public pour la conception des travaux préparatoires à la construction du terminal d'Ülemiste.
- Rail Baltica Estonia a signé deux contrats pour la construction d'écoducs pour un montant total de 9,3 M€. C'est la société TREV-2 Grupp qui a remporté l'appel d'offre.



Environnement

- Le gouvernement a décidé la création d'un comité de pilotage de la politique verte à son niveau, afin de préparer et de mettre en œuvre la transition verte dans le pays. Les activités de ce comité seront dirigés par le Premier ministre et inclura également le ministre de l'entrepreneuriat et des technologies de l'information, le ministre de l'éducation et de la recherche, le ministre de l'environnement, le ministre des affaires rurales, le ministre des finances, le ministre de l'administration publique et le ministre des affaires étrangères.
- Le Centre estonien d'investissement pour l'environnement a ouvert une campagne de soutien aux activités liées au recyclage des déchets et à la préparation au recyclage, pour un budget de 2,2 M€. Les projets doivent être portés par des personnes morales ou des collectivités territoriales, pour solliciter une aide de 100 000 € à 2 M€.
- L'Estonie, aux côtés de la Lettonie, la Lituanie, la Suède et la Finlande souhaite que soient allégées les restrictions sur l'utilisation du bois dans la production d'énergie dans le cadre de la directive sur les énergies renouvelables.
- Le paquet climatique de la Commission européenne a reçu un accueil favorable du gouvernement qui présentera la position de négociation du pays d'ici la fin de l'année. Les ministres de l'Environnement et des Affaires économiques se sont dits satisfaits de la prise en compte des spécificités de chaque pays (dans le cas estonien, il s'agit des schistes bitumineux), ainsi que de l'élargissement du système de quotas d'émissions aux secteurs de la construction et du transport. Dans le même temps, le président du groupe de soutien aux énergies renouvelables au Parlement, Lauri Laanemets a suggéré la création d'un poste de ministre du Climat pour la mise en œuvre du paquet européen dans le pays.
- Le gouvernement a modifié un règlement afin de prévenir les risques environnementaux futurs pouvant découler de la manipulation de substances dangereuses dans les eaux maritimes intérieures estoniennes, en particulier dans les zones de conservation spéciales. Le soutage sera autorisé dans les eaux maritimes intérieures, mais uniquement dans certaines zones d'ancrage. Les transferts de gaz liquéfié de navire à navire resteront également autorisés dans les eaux maritimes intérieures, à la demande du ministère des affaires économiques et des communications. Selon le règlement modifié, la manipulation de substances dangereuses et nocives n'est plus autorisée dans toutes les zones de mouillage de la mer intérieure. Selon une évaluation des risques commandée, des mouillages spécifiques ont été sélectionnés à cet effet.

SUJETS BALTES

- Elering et le gestionnaire de réseau letton AST ont commandé une étude conjointe sur le tracé terrestre potentiel de la connexion électrique offshore qui sera créée entre l'Estonie et la Lettonie, dans le cadre du parc éolien qui sera construit. Les deux opérateurs ont officiellement inauguré fin août cette troisième connexion électrique entre l'Estonie et la Lettonie.
- La holding Rail Baltic a signé un contrat de 194 250 € avec un consortium international dirigé par la société d'ingénierie et de conseil en gestion Ramboll pour lui fournir des recommandations sur la manière de promouvoir la création de valeur à long terme autour des sept gares internationales. Un rapport final est attendu pour la fin de l'année 2021.

© Service Economique Régional, Ambassade de France en Pologne @DGTresor_Poland

Ce document représente une veille effectuée dans les secteurs Energie, Transport, Environnement, Infrastructures, par l'ensemble des services économiques des Etats d'Europe centrale et balte. Toute reproduction, représentation, intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, sur quelque support que ce soit, papier ou électronique, effectuée sans l'autorisation écrite expresse du Service Economique Régional de l'Ambassade de France en Pologne, est interdite et constitue un délit de contrefaçon sanctionné par l'article L.335-2 du code de la propriété intellectuelle.

Clause de non-responsabilité

Le Service Economique Régional de Varsovie s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.