



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Avril 2021

POLOGNE	1
HONGRIE.....	10
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	16
SLOVAQUIE	19
LETTONIE.....	25
LITUANIE.....	27
ESTONIE.....	29
SUJETS BALTES	34

POLOGNE

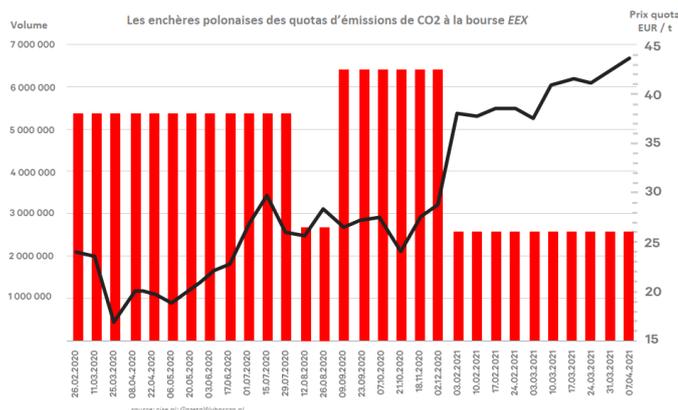
Pour information : 1 € = environ 4,5 PLN

Nominations

- Nominations des deux plénipotentiaires au sein du ministère du climat et de l'environnement : Łukasz Lange a été nommé plénipotentiaire en charge de la lutte contre les conséquences des sécheresses et de la rareté des ressources hydriques. Le professeur Aleksander Nawrat a été nommé plénipotentiaire chargé des actions dans les domaines de la recherche et du développement et de la politique scientifique.

Climat/Environnement

- Le 7 avril, via la bourse d'échanges European Energy Exchange (EEX), la Pologne a vendu plus de 2,5 millions de quotas d'émissions de CO₂ pour un prix record de 43,63 €/t ce qui donne un montant total d'environ 112 M€. Selon les informations du portail « WysokieNapiecie.pl », en 2021 la Pologne pourrait vendre au total environ 119 millions de quotas. En 2020, les revenus des ventes de quotas s'élevaient à plus de 12 Md PLN (environ 2,7 Md€), soit environ 3% du budget de l'Etat. Pour rappel, conformément à la législation européenne, au moins la moitié des revenus provenant de la vente des quotas doit être dédiée à l'action pour le climat.





Qualité de l'air

- Le vice-ministre du climat et de l'environnement Adam Guibourgé-Czetwertyński a informé que le ministère envisage de mettre en place un programme de cofinancement du changement des sources de chauffage et de la modernisation thermique dans les immeubles collectifs. Actuellement, le ministère finalise les travaux permettant de mettre en place, au cours du deuxième trimestre 2021, la version pilote du programme pour la voïévodie de Pomeranie occidentale et pour la ville de Poczyna (Silésie).
- Les 7 premières banques : BNP Paribas, Alior Bank, Banque de la Protection de l'Environnement, Bank Spółdzielczości Polskiej (banque coopérative), Crédit Agricole Polska, Santander Consumer Bank et les banques coopératives SBG ont signé avec le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (*NFOŚiGW*) et les fonds régionaux (*WFOŚiGW*) les contrats concernant leur implication dans le programme 'Air Pur'. Conformément aux recommandations de la Banque Mondiale, les banques ont rejoint le programme afin d'améliorer son efficacité (les capacités de traitement des demandes déposées dans le cadre du programme par les seize bureaux régionaux du Fonds National de la Protection de l'Eau et de la Gestion de l'Eau et la possibilité de faire la demande en ligne sont encore insuffisantes). Les banques mettront en place les crédits pour un montant de 0,3 Md€ dédiés au changement des chaudières et à la modernisation thermique des maisons individuelles.
- La mairie de Varsovie a lancé un appel d'offres pour la fourniture et la mise en place des 165 capteurs qui compléteront le système municipal de surveillance de la qualité de l'air.
- L'association 'Alerte Anti-Smog Polonaise' (*Polski Alarm Smogowy*) a installé au centre de Varsovie le compteur du nombre des chaudières polluantes à remplacer avant le 1^{er} janvier 2023. A partir de cette date, conformément à l'arrêté municipal anti-smog, l'utilisation des chaudières au charbon et au bois non classées sera interdite à Varsovie (les chaudières de classe 3 et 4 doivent être remplacées jusqu'à la fin de 2027). L'année dernière la ville a financé le remplacement des 186 poêles dans les logements communaux et 525 dans les locaux privés. Le 12 avril le compteur montrait 15 000 de chaudières polluantes qui doivent être remplacées dans les 22 prochains mois.

Déchets

- Pour empêcher l'augmentation des prix de collecte des déchets municipaux, le ministère du climat et de l'environnement envisage de fixer les taxes maximales calculées sur la base de la consommation moyenne d'eau dans les ménages. 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), les prix de collecte ont dernièrement augmenté de plusieurs centaines de pourcent.
- Le gouvernement a publié le projet d'amendement de la loi sur les obligations des professionnels en matière de gestion de certains déchets et de taxes sur les produits qui doit constituer la transposition en droit national de la directive 2019/904 relative à la réduction de l'incidence de certains produits en plastique sur l'environnement. Le projet prévoit, entre autres :
 - la mise en place d'une taxe sur les produits en plastique à usage unique qui sera acquittée par l'acheteur dans le commerce de détail, dans le commerce de gros et dans la restauration ; la taxe maximale est définie à 1 zloty (0,22 €) / pièce ;
 - les entreprises mettant sur le marché des produits en plastique à usage unique seront couvertes par le système de responsabilité élargie des producteurs,
 - l'interdiction de mettre sur le marché les produits en plastique à usage unique (couverts : fourchettes, couteaux, cuillères, ...), assiettes, pailles, bâtonnets de coton-tige, bâtonnets mélangeurs pour boissons, récipients pour aliments en polystyrène expansé etc.) et les produits fabriqués à base de plastique oxodégradable.

Eau

- Les entreprises de distribution et d'assainissement des eaux déposent à *Wody Polskie (RZGW)*, la société d'Etat chargée de la gestion de l'eau et régulateur des prix de l'eau, les demandes de nouveaux tarifs pour les 3 prochaines années. Près de 94% des demandes prévoient une augmentation des tarifs de 20% en moyenne. Selon EurEau, Fédération européenne des opérateurs de services d'eau et d'assainissement, en 2020, le prix moyen du service d'eau en Pologne s'élevait 2,75 €/m³ ; à titre de comparaison les tarifs en Suède étaient de 4,44 €, en France de 4,03 €, en République Tchèque de 3,42 €, en Italie de 2,0 € et en Portugal de 1,82 €.



- Le 13 avril le ministère des infrastructures a lancé la consultation publique du « Programme d'investissements visant à améliorer la qualité des eaux destinées à la consommation humaine » indispensables pour se mettre en conformité avec la directive 'eau potable' 2020/2184. La valeur de ces investissements (dans la modernisation et l'extension du réseau de distribution d'eau, la surveillance de l'eau ou la réduction des pertes en distribution des systèmes d'alimentation en eau potable) a été estimée par le ministère à environ 8,9 Md€.

ENR

- La capacité installée de l'énergie photovoltaïque en Pologne était de 4 216,3 MW au 1er mars 2021, selon les données fournies au Réseau électro énergétique polonais (PSE).
- L'année dernière a été une année record pour l'industrie photovoltaïque en Pologne. La valeur totale du marché photovoltaïque s'est élevée à près de 2,22 M€, avec 2 550 MW de puissance connectée, selon le rapport préparé par l'Association polonaise de l'industrie photovoltaïque. Veuillez trouver le lien vers le rapport : <http://polskapv.pl/rynek-mikroinstalacji-fotowoltaicznych-polska-20-nowy-raport-stowarzyszenia-branzy-fotowoltaicznej-polska-pv/>
- D'ici cinq ans, le secteur photovoltaïque polonais pourrait devenir presque indépendant de l'approvisionnement en matériaux et en technologies provenant de l'extérieur de l'UE, selon l'Institut des énergies renouvelables (IEO). IEO estime que les équipements polonais représentaient 26 % de la valeur totale des fermes solaires en Pologne en 2020. Selon les experts, cette part pourrait atteindre 42 % en 2025. Au total, la part des composants européens dans les équipements photovoltaïques polonais atteint déjà entre 46 et 100 %, selon la gamme de produits. Il est le plus élevé dans le cas des câbles solaires et de l'infrastructure du stockage de l'énergie. La part la plus faible concerne les cellules photovoltaïques, importées en masse de Chine, et les onduleurs, où prédominent les solutions provenant de l'extérieur de l'Union européenne. Selon les analystes de IEO, d'ici 2025, les producteurs polonais de appareils photovoltaïques seront en mesure d'être presque indépendants des fournisseurs de composants et de matériaux provenant de l'extérieur de l'UE. La construction d'une usine polonaise de cellules en sera un élément clé.
- A l'horizon 2024, le groupe PGE prévoit de construire plusieurs grandes fermes photovoltaïques sur des anciens terrains d'exploitation minière autour de Bełchatów. Il envisage également de lancer de nouvelles centrales éoliennes. Selon les hypothèses préliminaires, des installations photovoltaïques d'une capacité totale allant jusqu'à 600 MW seront construites sur une superficie totale de plus de 500 ha. « *Nous prévoyons également d'investir dans l'énergie éolienne terrestre à cet endroit. PGE y estime le potentiel énergétique éolien à environ 100 MW.* »
- Jusqu'à la fin du mois de mars, les investisseurs pouvaient demander au président de l'Office de la Régulation de l'énergie de leur accorder le droit de couvrir le solde négatif pour l'énergie éolienne offshore. Dans la première phase du soutien, les investisseurs peuvent compter sur le contrat dit différentiel, c'est-à-dire couvrant la différence entre le prix de marché de l'électricité et le prix permettant aux entrepreneurs de récupérer les coûts de production d'électricité éolienne offshore. Le prix maximum pour un mégawattheure d'énergie s'élève à 71 €. La loi stipule que ces aides peuvent être accordées aux fermes éoliennes offshore d'une capacité totale installée de 5,9 GW maximum. Au total, le régulateur a reçu neuf demandes émanant de cinq entités. Le 7 mars, le président de l'URE a rendu les trois premières décisions. Parmi elles figurent deux projets mis en œuvre par Polska Grupa Energetyczna et la société danoise Orsted : Baltica - d'une puissance de près de 1,5 GW et Baltica – 3, d'une puissance d'un peu plus de 1 GW. Une autre décision positive concerne le projet développé par la société allemande RWE par l'intermédiaire de sa société Baltic Trade and Invest, d'une puissance de 350 MW. Début mai, URE a accordé le droit de couvrir le solde négatif aux sociétés de projet MFW Bałtyk II et MFW Bałtyk III, dans lesquelles la société Polenergia détient 50 % des actions. Les fermes éoliennes offshore MFW Bałtyk II et MFW Bałtyk III auront une capacité de 720 MW chacune.

Energie

Politique énergétique

- Le ministère des Actifs de l'État a soumis le projet de programme gouvernemental relatif à la transformation du secteur électro énergétique polonais à la Chancellerie du Premier ministre pour inscription au programme de travail du Conseil des ministres. Il porte sur la création de l'Agence nationale de sécurité énergétique (NABE), une entité où seront transférés les actifs houillers de PGE, Enea et Tauron (après avoir été préalablement séparés). Le Ministre des actifs, à part une courte description du processus, n'a pas encore publié l'intégralité du document. L'agence serait basée sur PGE Górnictwo i Energetyka (GIEK), la plus grande filiale de PGE, responsable de 29 % de l'EBITDA du groupe PGE et de 33 % de la production



d'électricité en Pologne. La création de la nouvelle agence sera précédée d'une réorganisation interne de PGE, Tauron et Enea. La NABE gèrera à terme 70 unités de production au charbon d'une capacité totale de 22,7 GW. En 2020, ces unités étaient responsables de 55% de l'électricité produite en Pologne. L'agence ne construira pas de nouveaux blocs, sa tâche consistera uniquement à entretenir ceux qui existent déjà. NABE sera également chargée de fermer progressivement les anciennes unités alimentées au charbon au fur et à mesure de la construction de nouvelles sources à faibles émissions et d'installations d'énergie renouvelable. L'agence gagnera de l'argent en vendant de l'électricité et devrait être autosuffisante économiquement. Le gouvernement n'a pas révélé comment il compte répartir les dettes des centrales ni quel modèle de soutien sera adopté (elles ne pourront pas survivre sur le marché sans aide). Le gouvernement a renoncé pour l'instant à la consolidation de PGE, Tauron et Enea en raison de la résistance des syndicats à ce projet à ce stade. NABE doit être créée en 2022, soit un an plus tard que prévu. La nouvelle agence emploiera un total de 32 200 personnes, dont 25 700, proviendront de PGE, 3 500 de Tauron et 3 000 d'Enea. Le projet est ouvertement critiqué par Greenpeace et ClientEarth. Greenpeace dénonce le projet qui selon lui viserait l'allocation d'énormes subventions pour maintenir les centrales électriques au charbon. « *Le transfert des actifs houillers à une nouvelle entité publique risque de prolonger artificiellement la durée de vie de centrales électriques au charbon non rentables, aux frais des contribuables. La recapitalisation des entreprises électriques par le Trésor public est une aide d'État qui doit être approuvée par la Commission européenne. Il est peu probable que cela se produise face à un renforcement de la politique de l'UE qui accorde la priorité au climat* », a déclaré le représentant de ClientEarth. Selon les analystes d'Instrat, même avec des hypothèses extrêmement optimistes, NABE générera plus de 6,8 Md€ de pertes d'ici 2040.

- Le projet de modification de la loi sur l'énergie a été adopté par la Diète le 15 avril. L'une des priorités du projet est la mise en œuvre du système de compteurs (au moins 80 % des consommateurs finaux seront équipés de compteurs à télérelève d'ici le 31 décembre 2028). Les autres changements clés prévus dans le projet sont orientés sur le consommateur, leur permettant de participer activement au marché de l'énergie et d'avoir un impact réel sur leurs coûts, ainsi que d'accroître la protection des consommateurs sur le marché de l'énergie et des combustibles gazeux. Le projet propose également des solutions globales pour le développement des installations de stockage d'énergie et, dans une perspective plus large, pour le développement des sources d'énergie dispersée et ENR.

Charbon

- Le 22 avril, les syndicalistes et les représentants du gouvernement se sont mis d'accord sur le contenu d'un accord social fixant les détails de la transformation de l'exploitation de la houille et en particulier en Haute-Silésie. Les négociations de l'accord social, selon lequel les mines de charbon énergétique seront progressivement éteintes d'ici fin 2049, duraient depuis plusieurs mois. Le processus de prénotification de l'accord à la Commission européenne doit commencer en mai, immédiatement après sa signature. Le vice-ministre des actifs publics, Artur Soboń s'est dit convaincu que la CE acceptera le programme polonais et approuvera les instruments d'aide publique qui y sont proposés. Le consentement de la Commission est la condition pour que l'accord entre en vigueur. L'accord social a été paraphé le 28 avril. Il y a été convenu avant tout : le mécanisme de financement des entreprises du secteur de l'extraction de la houille, l'indexation des salaires, les principes de construction et de mise en œuvre des installations de « charbon propre », la création du Fonds pour la transformation de la Silésie, des délais pour l'achèvement de l'exploitation de la houille dans les différentes mines d'ici la fin de 2049 et un ensemble de prestations sociales pour les employés des unités de production liquidées.
- La Pologne a demandé à la Cour de justice de l'UE de rejeter la demande de la République tchèque d'arrêter la production de la mine de lignite de Turów. Selon la société PGE, les demandes du gouvernement tchèque sont un précédent dangereux, comportant un risque sérieux de transition énergétique « sauvage », à l'opposé de la transition juste promue par la Commission européenne. Le 28 avril, le ministre du Climat et de l'Environnement a prolongé la durée de la concession actuelle pour l'extraction de lignite et de minéraux associés du gisement "Turów" jusqu'en 2044 (en 2020, elle avait déjà été prolongée jusqu'en 2026).
- 3 centrales polonaises (Bełchatów, Koźlenice, Opole) figurent sur la liste des 10 plus grandes usines émettrices de CO₂ couvertes par le système d'échange de quotas d'émission (ETS) de l'Union européenne publié 7 avril par le groupe de réflexion Ember. Parmi celles-ci, on retrouve également six centrales au lignite allemandes et une usine d'acier autrichienne. Veuillez trouver le lien vers le classement : <https://bit.ly/3fP5JqZ>



Electricité / Chauffage

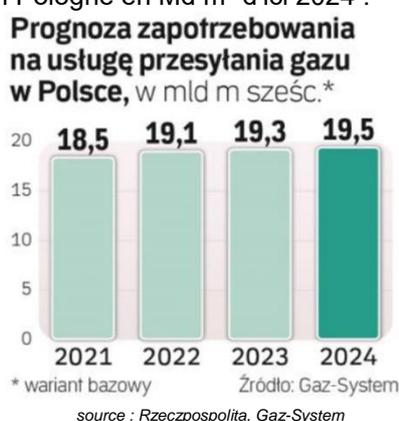
- Le Centre national pour la recherche et le développement lance le projet « Centrale Thermique de futur, soit le système de chauffage des ENR » (*Ciepłownia Przyszłości, czyli system ciepłowniczy z OZE*), financé par des fonds européens dans le cadre du programme Développement intelligent. L'objectif du projet est de réaliser des travaux de recherche et de développement, d'élaborer des innovations de processus et éventuellement des innovations de produits et de services, qui faciliteront la transformation du système existant en un système optimal de chauffage à zéro émission. L'objectif le plus important est d'accroître l'utilisation des sources d'énergie renouvelables dans les installations de chauffage. Le budget de l'ensemble du projet s'élève à 8,4 M€.

Hydrogène

- D'ici six ans, le groupe Lotos veut devenir l'un des dix plus grands producteurs de l'hydrogène vert en Europe, a déclaré le responsable du projet Green H2 de la société. À cette fin, d'ici la fin 2025, un parc d'électrolyseurs d'une capacité pouvant atteindre 100 MW serait construit dans la raffinerie de Gdańsk.

Gaz / Pétrole

- Le 15 avril 2021, le président de l'Office de régulation de l'énergie - à la demande de PGNiG Obrót Detaliczny - a approuvé les modifications du tarif du gaz pour les ménages. L'augmentation des prix dans le cadre du tarif révisé est de 5,6 %, tandis que les taux des frais d'abonnement restent inchangés.
- Le 10 avril, un nouveau règlement sur l'introduction des restrictions de la consommation de gaz entre en vigueur. Le groupe de clients auxquels la fourniture de gaz peut être réduite en cas de besoin sera plus large, seuls les "clients protégés" définis ne seront pas soumis à de telles restrictions.
- Des centrales électriques au gaz d'une capacité totale d'environ 10 GW pourraient être construites en Pologne d'ici 2028, a récemment déclaré Piotr Naimski, plénipotentiaire du gouvernement pour les infrastructures énergétiques stratégiques (2,8 GW à la fin de 2019). Selon les prévisions de Gaz-System concernant la demande pour le transport du gaz par le réseau national montrent une augmentation de 18,5 Md m³ en 2021 en à 32,6 Md de m³ dans dix ans. Le graphique ci-dessous présente la prévision de la demande en transport du gaz en Pologne en Md m³ d'ici 2024 :



Transport

Ferroviaire

- En 2020, Polregio, le plus grand opérateur régional du transport de passagers appartenant à l'Agence pour le développement de l'industrie (ARP) a enregistré les revenus de presque 0,3 Md€ et a généré des bénéfices à hauteur d'environ 5 M€. Les dettes de la société ont diminué des plus de 6,6 M€. Pour rappel, en 2020, Polregio a signé les contrats de transport avec 14 voïévodies pour un montant de 2 Md€.
- L'Office de la protection de la concurrence et des consommateurs (UOKiK) a donné son accord pour la création par les deux opérateurs ferroviaires de fret : PKP Cargo (Pologne) et LTG Cargo Polska (Lituanie) d'une entreprise commune. Selon les déclarations de PDG de PKP Cargo la nouvelle société pourrait réaliser le transport des conteneurs et des remorques.
- PKP Cargo a remporté le marché pour le transport de 3,2 Mt de houille depuis la mine LW Bogdanka (voïévodie de Lublin) et les mines en Silésie vers la centrale électrique ENEA Połaniec (voïévodie de Sainte-Croix).



Routier

- Au vu des critiques du secteur de transports concernant un délai trop court pour se préparer à la mise en place du système de péage 'eToll', le gouvernement a décidé de prolonger jusqu'au 30 septembre 2021 la période transitoire durant laquelle les deux systèmes : l'ancien 'via-Toll' (opérationnel en technologie de communications spécialisées à courte portée – DSRC) et le nouveau 'eToll' (basé sur la technologie de positionnement par satellite) fonctionneront en parallèle. Pour rappel, le nouveau système qui concernera les véhicules d'un poids total en charge autorisé de plus de 3,5 t et les autobus et uniquement sur les sections des autoroutes gérées par l'Etat, soit : le tronçon Konin – Stryków de l'autoroute A2 (99 km) et le tronçon de l'autoroute A4 Wrocław – Sośnica (162 km), devrait démarrer le 1^{er} juillet 2021 au plus tard.
- Selon les données de l'Inspection Générale du Transport Routier (GITD), à la fin de 2020, il y avait un peu plus de 36 500 d'entreprises polonaises de transport international de marchandises par route qui disposent de 256 400 de poids lourds. Le nombre de transporteurs ayant la licence n'augmente pas, par contre les entreprises présentes déjà sur le marché développent leur flotte. Au cours des trois dernières années, le nombre d'entreprises possédant plus de 100 véhicules a augmenté de 33% et s'élève à 183.



- Au cours du premier trimestre 2021 le nombre d'immatriculations des véhicules électriques (à batterie et hybrides plug-in) en Pologne a noté une croissance de 107% par rapport à l'année 2020 et s'élevait à 3 555 pièces. Actuellement, le parc électrique a atteint presque 22 300 voitures et, selon l'Association Polonaise des Carburants Alternatifs (PSPA), pourrait continuer son développement grâce à un nouveau programme de cofinancement d'achat des véhicules électriques et de la mise en place de bornes de recharge annoncées par le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW) qui pourrait démarrer cette année. Pour rappel, le premier programme, lancé en 2020, s'est achevé sans succès : Le NFOŚiGW a finalement cofinancé l'achat de 344 voitures électriques (tandis que le budget du programme était de 150 M PLN, soit 34 M€): la prime maximale s'élevait à 18 700 PLN (4 250 €) pour l'achat d'un véhicule dont la valeur ne pouvait pas dépasser 125 000 PLN (28 400 €). D'après les experts de la PSPA, pour que le système de subventions soit efficace, la prime doit s'élever à 25 000 – 30 000 PLN (environ 6 600 €) pour l'achat d'une voiture dont le prix ne dépasse pas 200 000 PLN (44 400 €). A part cela, le système de primes doit être accompagné du développement d'infrastructures de postes de charge pour véhicules électriques. Néanmoins, malgré une forte augmentation du nombre de véhicules électriques, la Pologne est loin d'atteindre l'objectif d'1 million de voitures électriques d'ici 2025 indiqué dans le plan gouvernemental du développement de l'électromobilité adopté en mars 2017.



source : Rzeczpospolita du 22/04/2021 ; Association Polonaise des Carburants Alternatifs (PSPA)



- La Commission européenne a publié des chiffres sur les décès survenus sur la route en Europe en 2020 : même si la baisse du trafic automobile, en raison des restrictions sanitaires, a eu un impact sur le nombre de tués sur les routes, la Pologne est encore l'un des plus mauvais élèves, avec 65 décès par million d'habitants, elle se place à la fin de la liste suivie seulement de la Bulgarie (67), Lettonie (74) et de la Roumanie (85).

Road deaths per million inhabitants – preliminary data for 2020; source: European Commission

	2010	2019	2020	% change 2019-2020	% change 2010-2020
EU-27	67	51	42	-17%	-36%
Poland	103	77	65	-15%	-37%

Urbain

- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (*NFOŚiGW*) envisage de mettre en place dans les mois à venir un programme de financement des projets de développement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et de ravitaillement en hydrogène. Le programme dont le budget pourrait s'élever à 178 M€ d'ici 2023 serait adressé aux coopératives immobilières, communautés résidentielles, PME et collectivités territoriales.
- Les sociétés polonaises de véhicules de partage *4Mobility* et *blinkee.city* ont annoncé un partenariat visant à la mise en place d'une "plateforme de mobilité" basée sur le concept "d'intermodalité urbaine". Cette plateforme devrait donner accès à l'une des plus grandes flottes de véhicules en partage du pays : les deux sociétés visent un total de 4000 véhicules disponibles couvrant 30 villes (en commençant par Varsovie, Cracovie, Wrocław, Poznań, Rzeszów et la Tricité). Selon un rapport de *Mobilne Miasto* et *Smartride.pl* publié à la mi-2019, la Pologne comptait 37 000 véhicules en partage, répartis entre 24 700 vélos (dont 1 800 à assistance électrique), 7 250 trottinettes, 3 570 voitures et 1 480 scooters. *4Mobility* représentait 4,6% du marché des voitures en partage (en termes du nombre de véhicules), tandis que *blinkee.city* concentrait 52,5% de celui des scooters (les parts de *blinkee.city* étaient plus limitées sur les segments vélos et trottinettes). Présente également en Espagne, Hongrie, Croatie, République tchèque, Slovaquie, Roumanie, Suède et dans l'enclave russe de Kaliningrad, *blinkee.city* met en avant rassembler 793 000 utilisateurs et disposer de 7100 véhicules. Fin 2020, la flotte de *4Mobility* se composait quant à elle de 400 véhicules.
- Solaris (groupe CAF) a remporté le marché pour la fourniture des 250 bus au gaz naturel comprimé pour la ville de Madrid pour un montant de 73,4 M€. C'est le premier contrat de Solaris dans la capitale d'Espagne. Les fournitures seront réalisées dans la période 2021-2023, mais 91 premiers bus seront livrés encore cette année. De plus, Solaris a été short-listé dans l'appel d'offres pour la livraison des 550 bus interurbains lancé par la société Consip appartenant au Ministère italien de l'économie et des finances.
- La régie de transports de la ville de Gdansk testera le bus électrique chinois Yutong E12.

Hydrogène

- La société PKN Orlen a signé avec les régies des transports de Piła (Grande-Pologne) et de Bielsko-Biała (Silésie) les lettres d'intention sur la coopération en matière de développement du transport en commun basé sur la propulsion par l'hydrogène. Dans le cadre de cette coopération Orlen envisage de mettre en place l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène. Pour rappel, auparavant, la société a déjà lancé la coopération avec la métropole de Haute-Silésie, avec la ville de : Cracovie, Płock, Włocławek, Poznań, Łódź et Olsztyn.

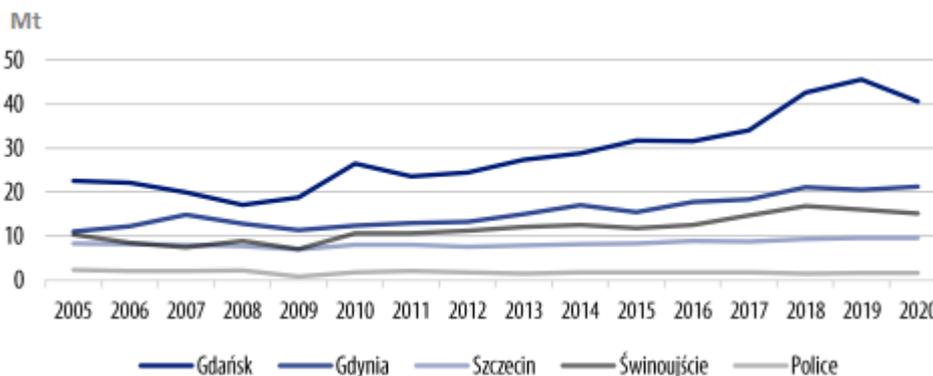
Maritime

- Selon le rapport de l'Office des Statistiques (*GUS*), le volume de fret transbordé dans les ports polonais en 2020 a diminué de 5,7% par rapport à 2019 et s'élevait à 88,5 Mt. La part majeure du marché appartenait au port de Gdańsk (45,9%), suivi du port de Gdynia (24%), de Świnoujście (17,1%), de Szczecin (10,8%) et de Police (1,9%). La part des autres ports s'élevait à 0,3%. En ce qui concerne la structure des marchandises, les vrac secs représentaient 34,3% (dont le charbon et le coke 11,3%), les vrac liquides 25,4% (dont le pétrole et produits dérivés du pétrole 19,6%) et les cargaisons conteneurisées 24,5%. Le trafic maritime national s'élevait à 2,8 Mt (une hausse de 33,5% de plus que l'année précédente). Avec



85,7 Mt de marchandises transbordées, le volume du trafic international a reculé de 6,6% par rapport à 2019. Les cargaisons transportées en provenance et à destination des ports européens constituaient 66,7% du trafic des ports polonais ; le trafic hors Europe : Asie : 13% ; Afrique : 11,6% ; Amérique centrale et du Sud : 4,5% ; Amérique du Nord : 3,3% et Australie et Océanie : 0,9%.

L'évolution du trafic de marchandises dans les plus grands ports polonais



source : Office des Statistiques (GUS)

Fluvial

- Le 6 avril dans le cadre d'un projet-pilote de la voïvodie de Couïavie - Poméranie, un convoi de barge de poussage avec 150 t de fret est sorti du port de Gdansk vers la ville de Chełmno (environ 150 km en amont de la rivière de Vistule). L'objectif de cette croisière historique est de vérifier la capacité de ce tronçon de la voie navigable et la compétitivité de ce mode de transport. Selon dernier rapport de l'Office des Statistiques (GUS) publié en juillet 2020, le volume de marchandises transportées en navigation intérieure diminue successivement : en 2019, il s'élevait à 4 680 943 t (dont en parts égales le transport national et international) ce qui représente une chute de 8,4% par rapport à 2018. Actuellement, en Pologne, la part de transport des marchandises par voie navigable égale à 0,2%.

Dynamics and structure of goods transport and transport performance

RODZAJE TRANSPORTU MODES OF TRANSPORT	2010	2015	2017	2018	2019	w odsetkach in percent				
	rok poprzedni = 100 previous year = 100									
PRZEWOZY TRANSPORT OF GOODS										
Ogółem ^a Total ^a	104,8	98,0	111,8	106,8	101,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy ^a Rail transport ^a	105,4	98,5	107,6	104,2	93,8	13,1	12,4	11,7	11,4	10,5
Transport samochodowy Road transport	104,7	97,3	113,0	107,2	102,6	83,1	83,5	85,0	85,5	86,5
Transport lotniczy ^b Air transport ^b	111,1	100,2	127,2	120,3	121,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy Pipeline transport	111,9	110,1	96,9	105,5	94,7	3,1	3,0	2,6	2,5	2,4
Żegluga śródlądowa Inland waterway transport	90,9	156,4	93,0	88,4	91,6	0,3	0,7	0,3	0,2	0,2
Żegluga morska Maritime transport	89,2	102,7	113,7	110,8	95,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4

source : Office des Statistiques (GUS)

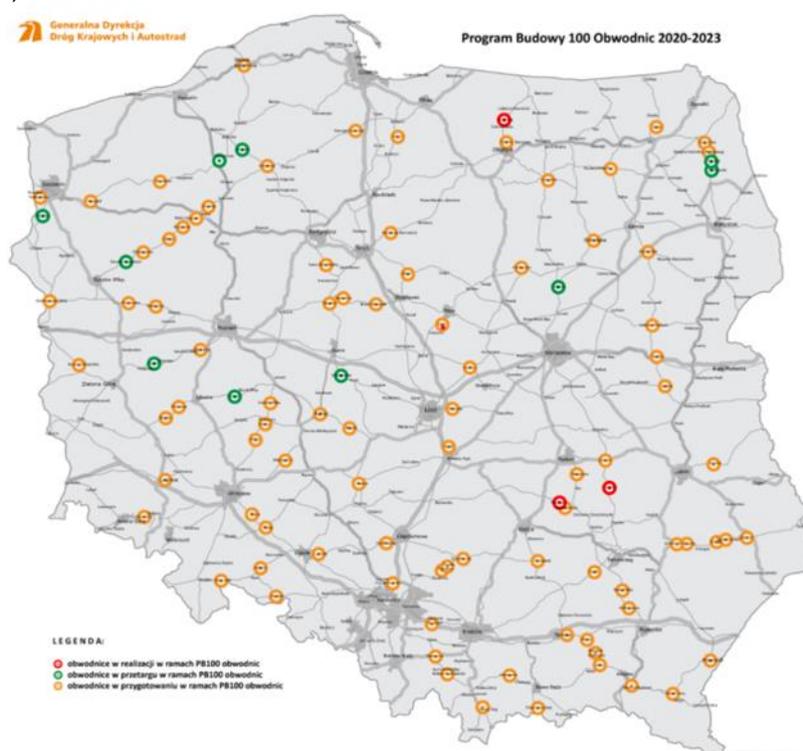
Infrastructures de transport

- Le 21 avril, le Premier ministre Mateusz Morawiecki a approuvé la liste des projets qui bénéficieront du soutien du Fonds gouvernemental du développement des routes en 2021. Sa valeur a été fixée à près de 720 M €. Le financement sera accordé à 2189 investissements, dont 622 de powiats (districts) et 1567 de communes. Ils couvriront au total la construction, la reconstruction ou la rénovation de près de 3900 km de routes : 2100 km de routes de powiat (288 M€) et 1800 km de routes de communes (324 M€). Cette année, le soutien le plus important, soit 70 M€ sera accordé aux routes locales de la voïvodie de Mazovie. Cela permettra la construction, la reconstruction ou la rénovation de 290 kilomètres de routes. La valeur maximale de l'aide peut atteindre 80% des coûts d'investissement. Le 21 avril également, l'appel à candidatures concernant la construction de périphériques faisant partie des routes des voïvodies dans le cadre du Fonds gouvernemental du développement des routes a été lancé. A cette fin, le gouvernement a affecté 444 M€. Le montant maximal de l'aide accordée dans le cadre d'une demande est de 80% des



coûts d'investissement, mais il ne peut être supérieur à 22,2 M€ par demande. En outre, début mars, un appel à candidatures a été lancé pour des investissements améliorant la sécurité des piétons, auxquels 116 M€ seront alloués. Comme dans le cas des routes, le cofinancement maximum sera de 80% des coûts d'investissement. L'aide accordée à un seul projet ne peut dépasser 44 000 €. Au total, cette année, les subventions gouvernementales pour les routes locales - communales, de district et de voïvodie - s'élèveront à 1,26 Md€.

- Le 13 avril 2021, le Conseil des ministres a validé le Programme de construction de 100 périphériques pour la période 2020-2030. Dans le cadre du Programme, dont l'enveloppe s'élève à environ 6,22 Md€, 820 km de routes seront construites dans toute la Pologne. La carte ci-dessous présente l'état d'avancement du programme (janvier 2021, en rouge - les périphériques en réalisation, en vert - en appel d'offres et en jaune - en préparation) :



source: GDDKiA

- La Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) a signé les contrats pour les deux derniers tronçons de l'autoroute A2 entre Siedlce et Biała Podlaska. Il s'agit du tronçon de près de 19 km entre la jonction Siedlce Zachód et la ville de Malinowiec et du tronçon de 12,5 km entre la jonction Lukowisko et la ville de Swory, qui coûteront 377 M€. Ce sont les deux derniers tronçons manquants de l'autoroute A2 près de Biała Podlaska. Plus de 100 km de l'autoroute A2 entre Varsovie et Biała Podlaska sont actuellement en construction, et depuis mars de l'année dernière, les accords pour la conception et la construction de tronçons A2 de Mińsk Mazowiecki à Biała Podlaska ont été signés.
- L'appel d'offres concernant le terminal à conteneurs en eau profonde de Świnoujście n'a pas été conclusif. La seule offre soumise (par la société Baltic Gateway) a été rejetée car elle ne répondait pas aux exigences fixées par le port. Cependant, l'autorité portuaire de Szczecin et Świnoujście ne renonce pas à l'investissement et à la recherche d'un partenaire pour cet investissement. Le coût d'investissement avec l'infrastructure ferroviaire et routière est estimé à environ 777 M€.
- Le club de foot Polonia Warszawa envisage de construire un nouveau stade. Dans la demande adressée à la ville de Varsovie, signée par Grégoire Nitot, le président du conseil d'administration et propriétaire du club, le club se déclare prêt à dépenser jusqu'à 66 M€ pour construire un nouveau stade à condition que la ville, dans le cadre du partenariat public-privé, contribue à cette fin à hauteur de 22,2 M€.

Bâtiment/Logement

- Selon les estimations de l'Office de statistiques (GUS), les promoteurs immobilier ont établi un nouveau record en mars, en lançant la construction de 17 800 logements, soit 59% de plus que l'année dernière. Sur l'ensemble du premier trimestre, le nombre d'appartements dans les projets lancés s'est élevé à un



inaugurées en présence du ministre des Affaires Etrangères Peter Szijjarto et du vice Premier-Ministre slovaque Igor Matovic.

- MET Group, la centrale électrique Dunamenti Erőmű et la société de logiciels Navitasoft s'allient pour rechercher des méthodes alternatives d'utilisation de sources d'énergie renouvelables à l'aide du secteur numérique et d'algorithmes. Ils cherchent aussi à réduire la dépendance des ENR aux conditions météorologiques. Ils prévoient d'installer une capacité de batteries électriques de 4 MW proche de la centrale de Dunamenti, à Százhalombatta.
- L'électricien national MVM a racheté le distributeur d'électricité EMASZ Halozati à l'opérateur allemand E.ON. Le prix de la transaction n'a pas été révélé. Il permet à MVM de gagner 740 000 clients dans tout le pays. En 2019, l'entreprise acquise a réalisé un chiffre d'affaires net de 138 M€.
- L'entreprise chinoise Semcorp, productrice de composants de batteries électriques, va installer sa première usine hors de Chine à Debrecen, pour un montant de 182 M€. Elle devrait employer 400 personnes sur une superficie de 97 000 m². Le contrat d'achat du terrain a déjà été signé avec la municipalité. Les clients de Semcorp incluent LG, Panasonic, Samsung et BYD.
- Le producteur sud-coréen de batteries électriques SK Innovation poursuit son développement en Hongrie à grande vitesse. Alors que l'entreprise possède déjà deux usines à Komárom d'une capacité annuelle de 7,5 GWh et 9,5 GWh, elle lance les procédures réglementaires environnementales d'approbation pour la construction d'une nouvelle usine à Ivánca. Ces procédures devront être achevées d'ici la fin du mois de mai. Il s'agit de la plus grande usine du groupe en Europe (capacité de 30 GWh) et représente un investissement de 2,3 Md\$ ainsi que la création de 2 500 emplois. La construction devrait débuter dès cet été et s'étendre sur deux ans jusqu'en 2023. SK Innovation vise une production électrique de 125 GWh d'ici 2025, et s'appuie grandement sur la Hongrie pour y parvenir.
- Mészáros és Mészáros, filiale du groupe Opus remporte un nouvel appel d'offres auprès de l'électricien national, MVM pour le renouvellement du réseau de gaz. Le montant du marché atteint 2 M€. Opus s'était associé à Vabeco, qui aura 30% du marché.
- Le régulateur de l'énergie MEKH aimerait créer une nouvelle liaison d'exportation de gaz vers l'Autriche. La liaison actuelle manque de capacité, mais les besoins sont modérés, la nouvelle ligne serait donc de taille modeste. Il s'agit pour la Hongrie de réduire les effets néfastes du nouveau gazoduc Turkish Stream qui réduit les besoins en gaz russe de la Croatie via la Hongrie, pour laquelle elle payait des frais de transit élevés.
- Jusqu'à l'achèvement de la construction du tronçon du gazoduc liant la Hongrie à la Serbie, la Roumanie accédera au gaz naturel russe issu de Turkish Stream, alors que celui-ci était initialement prévu pour la Hongrie. La construction de ce tronçon a pris plusieurs mois de retard, et l'inauguration devrait avoir lieu finalement en octobre. La Hongrie importe traditionnellement le gaz russe d'Ukraine, qui couvre plus de 80% de sa consommation (8,6 Md m³ en 2020). Grâce à la construction du gazoduc Turkish Stream, une nouvelle route d'approvisionnement atteindra la Hongrie depuis la Serbie. Le projet Turkish Stream comprend deux pipelines : la Turquie recevra presque la moitié de la capacité totale du gazoduc, soit environ 14 Md m³ de gaz. L'autre moitié ira en Europe et plus précisément en Bulgarie, en Grèce, en Serbie, en Hongrie et en Slovaquie. Au début du projet, la Roumanie n'était pas incluse dans le tracé du gazoduc, mais étant donné qu'elle est reliée avec la Bulgarie, il n'y a pas d'obstacle technique pour l'obtention du gaz.
- D'après Eurostat, au cours du second semestre de l'année 2020, la Hongrie disposait d'un des prix du gaz domestique parmi les plus bas de l'UE (3,1 € / 100 kWh), après la Lettonie et la Lituanie.
- Lors du dernier conseil des pays de Visegrád, la Hongrie a fait pression pour que le communiqué final n'appelle pas à l'annulation du projet de gazoduc Nord Stream 2, comme le souhaitait la Pologne. Dans le même temps, Zsolt Nemeth, chef de la commission des affaires étrangères du Parlement, a déclaré que la Russie "était un fournisseur de gaz fiable" et se réjouit d'accueillir prochainement un réacteur nucléaire russe à Paks.
- Le producteur gazier MOL va s'associer à l'Etat pour créer une fondation d'intérêt public « MOL New Europe Foundation ». La fondation sera créée dans les six prochains mois, à parts égales entre les deux européens. Le Parlement vient ainsi d'approuver le transfert des fonds par l'Etat. MOL et ses filiales transféreront 42 977 996 actions à la fondation, soit environ 5,2% du capital social. Les dividendes issus de ces actions permettront d'assurer le financement de la fondation, en particulier dans les domaines du sport, de la culture et l'environnement.

ENR

- D'après un sondage conduit par le distributeur électrique E.ON entre le 26 mars et le 5 avril auprès de 1 500 consommateurs, 58% des hongrois considèrent l'énergie solaire comme un bon investissement pour



réduire leur facture d'électricité. D'après l'entreprise, 25 à 30 m² de panneaux solaires peuvent couvrir entièrement les besoins annuels en électricité d'une famille moyenne, l'investissement se rentabilisant sur 7 à 9 ans tout en restant utilisable des décennies après. 55% des personnes interrogées voudraient investir dans le solaire car il s'agit d'une énergie verte, tandis que pour 23% d'entre elles, une subvention gouvernementale serait le facteur déterminant. D'après E.ON, parmi ceux qui utilisent déjà des panneaux solaires, 61% ont payé l'équipement eux-mêmes, 21% ont contracté des prêts et 15% ont reçu une subvention. En revanche, dans l'échantillon de ceux qui envisagent de le faire, 58% prévoient de faire appel à des prêts ou subvention et seuls 20% le financeraient eux-mêmes.

- Le chercheur Béla Munkácsy du département de géographie de l'Université Eötvös Loránd a affirmé dans une conférence que la production éolienne en Hongrie était entravée par de nombreuses règles et normes. En Hongrie, les parcs éoliens sont utilisés à hauteur de 23,3% de leur capacité, ce qui est mieux que l'Allemagne (19,2%) et la moyenne de l'UE (22,1%), mais la réglementation très exigeante bloque les nouvelles installations éoliennes. Ainsi, les parcs éoliens doivent être à plus de 12 kms de toute zone habitée, ce qui réduit considérablement les options d'emplacements disponibles. Et surtout, les nouvelles installations sont interdites depuis 2016. D'après lui, la capacité éolienne actuelle de 325 MW devrait être largement augmentée, en particulier grâce à un parc de production plus moderne et plus performant que celui existant.
- La filiale hongroise du groupe gazier britannique Linde a ouvert sa première station d'hydrogène. Le ministre de l'Innovation et de la Technologie László Palkovics était présent à l'inauguration. Le directeur de la Plateforme Hydrogène István Lepsényi a appuyé l'importance des Projets Européens d'Intérêt Commun.

Nucléaire

- Le directeur général de l'Autorité nationale de l'énergie atomique vient de démissionner de ses fonctions. Gyula Fichtinger occupait ses fonctions depuis 8 ans. Officiellement, aucune raison n'a été donnée, mais la presse des présomptions de corruption. Le tribunal de Debrecen a, en effet, récemment condamné en première instance quatre responsables de la sûreté nucléaire et des superviseurs de l'Agence nationale de l'énergie atomique pour avoir accepté des faits délictueux d'un fonctionnaire en charge de l'inspection des équipements de protection d'entreprises. Par ailleurs, le ministère des Finances a annoncé que les conditions du prêt russe pour financer l'investissement de la centrale nucléaire de Paks-II ont été renégociées. La somme des prêts russes à la Hongrie s'élève à 10 Md€, pour un montant total de 12,5 Md€. Dans l'accord original, la Hongrie devait commencer à rembourser sa dette à partir de 2026 pendant 21 ans, jusqu'en 2047. Dans le nouvel accord, alors que le taux d'intérêt (entre 4 et 4,5%) et la possibilité de remboursements anticipés restent inchangés, la Hongrie pourra commencer à rembourser sa dette en 2031. En revanche, la fin du prêt reste fixée en 2047, la Hongrie n'aura donc plus que 16 ans pour rembourser les 10 Md€. Ce rééchelonnement est dû au fait que la Hongrie compte rembourser le principal à l'aide de l'électricité produite à Paks. Mais en raison du retard anticipé quant à la mise en service, le gouvernement a fait le choix de ce report.

Environnement

- Gergely Karácsony, maire de Budapest, a adopté la nouvelle stratégie climatique de la capitale, ainsi que le Plan d'action pour l'énergie durable et le climat, par lequel Budapest a fixé comme objectif de réduire les émissions de CO₂ d'au moins 40% d'ici 2030 par rapport à 2015. Selon une étude, les émissions de CO₂ liées à la consommation d'énergie étaient de 6 109 183 t à Budapest en 2015. Les émissions de CO₂ les plus importantes sont liées à la consommation d'énergie des bâtiments, et le trafic routier. L'un des objectifs prioritaires est également d'augmenter la quantité d'espaces verts par habitant, de 6 m² actuellement à 7 d'ici 2030. Cet engagement représente 226 h de nouveaux parcs dans la ville de Budapest. L'objectif du plan est de réaliser 328,6 M€ de développement vert à Budapest au cours des sept prochaines années à travers 53 projets.
- La première conférence scientifique nationale interdisciplinaire sur le changement climatique s'est tenue en ligne, en présence du Président János Áder. Elle était organisée par la branche hongroise du GIEC. Les travaux préparatoires visent à la rédaction d'un rapport complet sur le changement climatique, à paraître en 2023. Le rapport étudiera les menaces climatiques et les tendances des émissions, les opportunités d'adaptation et d'atténuation ainsi que les aspects économiques, réglementaires et budgétaires du changement climatique. Le ministre de l'Innovation et des Technologies, László Palkovics, était également présent et a rappelé le potentiel hongrois de développement dans l'industrie de l'énergie, la biotechnologie, la technologie de l'hydrogène, le stockage d'énergie et les matières premières innovantes. Dans un autre forum en ligne, János Áder a appelé à la plantation d'arbres le long des routes,



autoroutes et voies ferrées. 40 000 h d'espaces libres seraient ainsi utilisables, et les arbres permettraient d'absorber 400 000 t de gaz à effet de serre par an.

- Un sondage commandé par le groupe énergétique Alteo révèle que les hongrois sont conscients, inquiets et déterminés à agir face au réchauffement climatique. 92% des répondants affirment s'intéresser aux enjeux climatiques et 82% que ces derniers affectaient leur vie. Cependant 1/3 des répondants ont affirmé que la protection de l'environnement était une des missions principales des individus. 87% sont inquiets et 31% très inquiets des conséquences potentielles. Les trois principales actions que les gens se sont déclarées disposées à faire pour un avenir plus vert étaient la collecte sélective des déchets, éviter le gaspillage d'énergie, d'eau et de nourriture et réduire les achats. L'énergie renouvelable a été citée par un ménage sur dix et environ 4% des personnes interrogées ont déclaré conduire des voitures électriques. Les personnes plus âgées et plus éduquées ont montré une plus grande fibre environnementale.
- La Banque Nationale de Hongrie (NBH) s'engage à acheter des titres verts dans le cadre de son programme de rachats d'actifs (assouplissement quantitatif). Les conditions seront similaires à celles de ses autres achats. Dans le même temps, l'agence de gestion de la dette hongroise (AKK) a émis sa première obligation verte le 22 avril, journée de la Terre. L'émission de cette obligation verte devrait atteindre 250 M€ pour une maturité de 30 ans. La NBH serait ainsi prête à acheter une partie de l'obligation verte de l'AKK. Dans le courant du mois, l'AKK a augmenté son offre de 27,7 M€ après avoir reçu des offres d'une valeur de 391,4 M€. Le rendement moyen était de 3,7%. L'ONG Climate Bonds Initiative a récompensé la Hongrie pour sa position de pionnier sur le marché souverain des obligations vertes.
- La NBH a publié une recommandation prudentielle adressée aux prêteurs, et visant à les mettre en garde face aux risques climatiques et environnementaux. Le document énonce des règles de conduite pour intégrer ces risques. La Banque Nationale s'est appuyée sur les conseils des industriels eux-mêmes, et sur ceux d'ONG. La NBH a demandé aux banques de lui soumettre des auto-évaluations et des plans d'action en la matière, avant le 30/09.
- MOL a conclu un partenariat stratégique dans la chaîne d'approvisionnement avec PRS, un fournisseur leader de palettes en bois recyclées pour l'industrie des polymères et de la pétrochimie. PRS fait partie du groupe néerlandais Faber Halbertsma. Cette décision s'insère dans le cadre de « Shape Tomorrow » 2030+ de MOL, un programme qui vise à optimiser l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et à réduire l'empreinte carbone de l'entreprise.
- Le maire de Budapest, Gergely Karácsony, souhaite développer le budget participatif dans la gestion de sa ville. Sur des centaines de propositions reçues, environ 150 seront soumises au vote dans trois catégories : projets verts, domaines sociaux et de formation, et idées de projets couvrant au moins trois quartiers de la capitale, avec 138 000€ disponibles pour chaque proposition dans les deux premières catégories et 250 à 250 M pour les projets à l'échelle de la ville.
- Greenpeace a lancé une action en justice contre le gouvernement auprès du tribunal de Győr dans le but d'arrêter un projet d'investissement public prévu sur les rives du lac Fertő à la frontière autrichienne. Un hôtel, un parking pour 800 voitures, un grand port pour les voiliers et un centre de visiteurs seraient construits du côté hongrois du lac. Le gouvernement hongrois avait donné son accord à des constructions dans la zone centrale du parc national, une zone Natura 2000, malgré les protestations des résidents et des ONG hongroises et autrichiennes. 73 ONG ont fondé la « Great Lakes Coalition » visant à protéger le lac Balaton, le lac Fertő, le lac Velence et le lac Öreg à Tata.
- Dans un message vidéo adressé à la cérémonie d'ouverture d'Okoinustria, une exposition verte virtuelle de deux jours, organisée pour les entreprises environnementales, le ministre des Affaires Etrangères, Peter Szijjarto a rappelé les défis posés par le changement climatique. Il a rappelé qu'alors que la Hongrie représente 2% de la population de l'UE, ses émissions nationales ne représentent que 1% du volume européen. Les émissions de dioxyde de carbone ont diminué de 32% depuis 1990 et la consommation d'énergie de 15%. Il a souligné que la capacité des panneaux solaires en Hongrie a été multipliée par 13 depuis 2018. Le ratio des ressources énergétiques durables devrait atteindre 20% en dix ans. Il a également plaidé en faveur du nucléaire : la centrale nucléaire de Paks empêchera la production de 17 M t de dioxyde de carbone une fois sa modernisation terminée.

Transports

Transport aérien

- Le nombre de passagers à l'aéroport international de Budapest Liszt-Ferenc a chuté de 93,4% sur le 1^{er} trimestre de l'année 2021, par rapport à celui de 2020, pour s'établir à 183 000. Le volume des marchandises a cependant augmenté de 19,3% à 39 529 t sur la période (record trimestriel).
- Wizz Air envisage une reprise partielle et progressive d'ici la fin de l'été. Pour le moment, la compagnie continue d'ajuster ses vols au cas par cas et à la dernière minute. Les résultats annuels du groupe seront



publiés début juin pour la période 1er avril 2020-31 mars 2021. Les pertes nettes devraient avoisiner les 580 M€. Wizz Air disposait d'un solde de trésorerie de 1,6 Md€ à la fin du mois de mars.

- Le gouvernement fait pression sur les actionnaires de l'aéroport de Budapest pour qu'ils vendent leurs parts. L'an dernier, l'offre de rachat du gouvernement n'avait pas abouti, mais ce dernier maintient son souhait de reprendre possession de l'aéroport, après que l'Etat a concédé son exploitation à des intérêts privés en 2005 pour 75 ans, contre 1,1 Md€. Les trois détenteurs de l'aéroport sont désormais étrangers : allemands, québécois et singapouriens. Le principal actionnaire allemand, AviAlliance, aurait déposé une plainte auprès de la Commission européenne pour le blocage de 50 M€ de la BERD.
- Un accord important a été signé entre l'aéroport de Budapest, le groupe chinois Henan Airport (exploitant de l'aéroport international de Chengzhou) et CECZ Utlink, une société chinoise-hongroise de développement commercial et logistique. Cet accord favorise le trafic de fret aérien. La coopération a débuté en 2019 avec trois vols de fret par semaine entre Budapest et Chengzhou. Deux vols hebdomadaires ont été rajoutés en mars. Une nouvelle installation de fret dédiée pourrait être construite à Budapest dans les prochaines années. Pour Pékin, l'accord s'insère dans le projet « Une ceinture une route » des nouvelles routes de la soie. Du côté hongrois, le projet a été soutenu avec l'agence de promotion des investissements étrangers HIPA, Magyar Posta et la société de transport Ghibli. Le PDG de l'aéroport de Budapest, Chris Dinsdale souhaite que BUD Cargo City devienne une étape incontournable sur les routes de la soie, et le hub chinois en Europe centrale grâce à sa capacité de 180 000 t de fret par an.
- L'aéroport de Budapest a récompensé ses partenaires lors d'une cérémonie de remise de prix en ligne. Il a mis en avant ceux qui ont apporté une contribution significative à la durabilité de l'aéroport et de l'aviation au cours de l'année écoulée. Le prix du partenaire aérien « Aéroport vert » de l'année a été décerné à Wizz Air grâce à sa flotte d'avions récents et à l'introduction de nouvelles procédures économes en carburant. Avec la modification de ses techniques d'atterrissage et de décollage, le transporteur a pu réduire ses émissions de dioxyde de carbone d'environ 500 t par an à l'aéroport de Budapest uniquement. Depuis novembre 2020, les passagers de Wizz Air peuvent également compenser les émissions de GES de leurs vols. Cette année, l'entreprise lance un projet pilote pour améliorer la gestion des déchets à bord. La société de taxis Főtaxi a également reçu un prix. L'entreprise a élargi sa flotte de véhicules électriques, installé des chargeurs rapides et introduit le paiement dématérialisé pour les passagers en 2020. L'aéroport salue également son programme de plantation d'arbres. Dans la catégorie des « locataires de l'aéroport », HungaroControl a été distingué (contrôle aérien), pour son plan de développement durable.
- L'entreprise de contrôle aérien HungaroControl a achevé la mise à niveau de son centre de contrôle du trafic aérien pour 22 M€. Le projet avait débuté en octobre 2020 et impliquait le remplacement d'environ 90% de ses équipements dans le centre du contrôle du trafic aérien. Les canaux de communication analogiques ont été remplacés par des solutions numériques avancées.

Ferroviaire

- MÁV-Start a acheté 1 000 caméras corporelles supplémentaires pour ses conducteurs, afin de prévenir les attaques contre les employés. Les caméras de ce type ont été introduites en 2019, et la société en comptait 169 jusqu'à récemment. Il y a eu 123 attaques contre des conducteurs de MÁV en 2018, 70 en 2019 et 65 en 2020.

Routier

- Le taux de mortalité par accidents de la route a chuté de 39% entre 2010 et 2020. En 2020, le nombre de morts par accidents de la route par million d'habitants atteint 46 en 2020. Une partie de cette baisse peut être imputée au confinement et à la pandémie, puisqu'entre 2019 et 2020, la diminution était de 25%. Sur dix ans, la mortalité européenne sur la route a décliné de 36%.
- Les revenus des péages en Hongrie ont chuté de 4% à 912 M€ en 2020. Les péages des véhicules commerciaux ont augmenté de près de 1% à 776M€, tandis que le chiffre d'affaires des vignettes autoroutières a chuté de 18% à 186M€.
- Le plus gros transporteur routier de marchandises hongrois, Waberer, modernise sa flotte en achetant 440 nouveaux camions dont 250 camions Volvo et 190 Renault (modèle TCK Evolution), de nouvelle génération pour 33,3 M€. Les nouveaux véhicules sont conformes aux dernières normes environnementales Euro 6.

Urbain

- Le secrétaire d'État au développement de l'économie circulaire, de la politique énergétique et climatique du ministère de l'Innovation et de la Technologie Attila Steiner s'est rendu aux premiers essais d'un nouveau bus électrique à Esztergom. Le bus est de marque Mercedes-Benz e-Citaro et embarque une



batterie dont l'autonomie permet de circuler toute une journée, ce qui représente environ 200 km. Le secrétaire d'État a appuyé le programme « Green Bus » qui depuis 10 ans a permis de soutenir les municipalités dans le renouvellement de leurs flottes de bus (sur son existence, le programme a perçu 100 M€ de dotations. Le programme vise à réduire la part des transports dans les émissions de GES (ils représentent 1/5ème du total actuellement). Le gouvernement veut que les transports en commun des villes de plus de 25 000 habitants n'émettent plus de CO₂.

- Siemens Mobility va moderniser l'approvisionnement en électricité de la ligne de tramway n°50 à Budapest pour un coût de 2,8 M€. Le contrat a été signé entre Siemens et BKV.
- A Budapest, les forages d'essai pour la construction de la ligne de métro M5 ont commencé. La ligne M5 prolongera les lignes de train de banlieue Csepel et Ráckeve HÉV afin de les relier au métro à Kálvin tér (métro 3 et 4). Les passagers HÉV auront ainsi un accès direct au métro. Le but des forages actuels est de déterminer la composition du sol à différentes profondeurs, environ 100 forages tests seront réalisés. Le métro devrait se situer à 50 m de profondeur au maximum.
- Des tests sont en cours pour le renouvellement du réseau de vélos en libre-service (type Vélib'). Le service MOL Bubi est testé avec 230 nouveaux vélos. A terme, 1 200 nouveaux vélos seront mis en place, plus légers et avec un système de réservation repensé et plus moderne.

Logistique

- Ford ouvre un centre logistique à Biatorbágy en périphérie de Budapest. Le centre occupe une superficie de 10 000 m², emploiera 55 personnes et a coûté 8,3 M€. Il desservira 15 pays d'Europe centrale et servira de centre régional de pièces détachées. Il s'agit du premier centre de ce type en Europe pour Ford.
- WING, en train de construire un bâtiment de 5 200 m², étend ses capacités sur le site du nord de Budapest. La nouvelle installation de 4 200 m² de stockage et 1 000 m² de bureaux ouvrira à la fin de l'été. L'ensemble des lots disponibles a déjà été loué.

Infrastructures

Ferroviaire

- Un tribunal a jugé en faveur du maintien du secret des conditions contractuelles avec la Chine concernant la ligne de chemin de fer Belgrade-Budapest. Le gouvernement souhaite garder les conditions de l'accord secrètes pendant au moins 10 ans. La députée indépendante Bernadett Szél avait porté ce cas devant les tribunaux, et portera l'affaire devant la Cour Constitutionnelle.
- Le développeur d'infrastructures d'État NIF a lancé un appel d'offres pour réaliser une étude de faisabilité sur la construction d'une nouvelle voie ferrée de fret entre Győr (ouest) et Cegléd (Hongrie centrale) incluant un nouveau pont sur le Danube et qui permettrait de contourner Budapest. La nouvelle voie porterait le nom V0 et suivrait le modèle de l'autoroute M0. Les trains rouleraient à une vitesse autour de 150 km/h. Le gouvernement a l'intention de solliciter un financement de la stratégie européenne de mobilité durable et intelligente pour financer la construction de voies ferrées.
- Le nouveau pont ferroviaire de Budapest a été testé avec des trains lourds (test statique et test dynamique avec une locomotive en mouvement). Les tests ayant été conclus avec succès, le pont est opérationnel. Il s'agit de la première nouvelle connexion ferroviaire sur le Danube depuis 70 ans. Les constructeurs du pont sont Duna Aszfalt et Mélyépítő pour 100 M€.
- La nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse envisagée entre Budapest et Varsovie devrait également relier Vienne et Székesfehérvár (70 km au sud-ouest de Budapest). Il s'agit de relier entre elles les capitales du groupe de Visegrád à l'aide de trains roulant à plus de 300 km/h. Les temps de trajet entre Budapest et Vienne et Budapest et Bratislava seront réduits à moins de deux heures. Budapest-Prague prendrait 3h30 et Budapest-Varsovie 5h30. En Hongrie, la ligne bifurquera vers Vienne au niveau de Hegyeshalom, et l'autre partie ira vers Bratislava en passant par Rajka. A terme, 20 millions de touristes internationaux par an sont attendus sur cette ligne, le coût est estimé à 2,8 Md€. La Hongrie aimerait solliciter un financement européen.

Routier

- Colas, filiale de Bouygues, a remporté un contrat de construction de routes en partenariat avec ÉP-Gép 2002. Le contrat porte sur la modernisation du réseau routier d'une partie de la ville d'Eger (Hongrie septentrionale) et sur la construction de deux ronds-points, pour un montant total de 3,9 M€.
- La rénovation des routes se poursuit d'après le ministère de l'Innovation et de la Technologie. 342 km de routes doivent être rénovés en 2021. Au total, plus de 1 000 kms de routes doivent être rénovés pour



152,9 M€. László Mosóczy, secrétaire d'État à la politique des transports a affirmé que l'épidémie de Covid n'avait pas retardé les rénovations.

- Le ministère de l'Innovation et de la Technologie a demandé au Parlement d'approuver l'accord hongro-roumain sur le tracé de l'autoroute M49 reliant les deux pays à Csenger, en Hongrie, près de Satu Mare, en Roumanie. Il s'agira de la 3ème liaison autoroutière entre les deux pays. Le tronçon hongrois s'étend sur 43 km et sera construit d'abord entre l'autoroute M3 existant et Porcsalmás, puis jusqu'à la frontière. La première phase devrait être achevée d'ici 2025.
- Duna Aszfalt a été choisi par le gestionnaire d'infrastructures de l'État, NIF, pour la construction d'une route à Kaposvár, le contrat s'élève à 22,2 M€. Duna Aszfalt est en partenariat avec Mélyépítő.
- Le NIF a annoncé un appel d'offres pour la commande d'une étude de faisabilité pour un nouveau pont sur le Danube à Vác. Le nouveau pont reliera l'autoroute M2 à la route 11 et inclura un pont traversant l'île de Szentendre. Le nouvel itinéraire reliera Esztergom et Gödöllő mais passera par des zones protégées Natura-2000.

Urbain

- La rénovation de la Citadelle au sommet de la colline Gellért à Budapest a commencé. Elle devrait s'achever en 2023. A l'issue de la rénovation, les espaces verts seront multipliés par 2,5 (20 000m²) et un parc public de 6 000 m² verra le jour dans la forteresse.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Energie

- Le 19 avril dernier, suite aux révélations de l'implication d'agents russes dans l'explosion du dépôt de munitions de Vrbětice en 2014, l'entreprise russe Rosatom a été exclue de l'appel d'offres pour la construction du nouveau réacteur de la centrale de Dukovany. Rosatom a vivement répondu en dénonçant une décision politique allant à l'encontre de 65 ans de coopération dans le secteur nucléaire et au détriment des entreprises tchèques et européennes qui auraient pu être impliquées dans ce contrat. Alors que le gouvernement du Premier ministre Babiš condamne fermement cet acte, le président Zeman a instillé le doute sur la réalité de l'implication d'agents russes dans cette explosion. Ainsi, restent trois candidats potentiels pour ce projet : le français EDF, l'américain Westinghouse et le sud-coréen KHNP. Néanmoins, certaines voix critiques continuent de regretter la mise à l'écart des offres russe et chinoise en considérant que les réacteurs proposés par les trois entreprises encore en lice ne sont pas adaptés à la capacité exigée pour le site de Dukovany de 1200 W en raison d'un système de refroidissement limité par les ressources en eau limitrophes. Elles font ainsi valoir que l'appel d'offres et la construction du projet pourraient prendre plus de temps que prévu et que le coût global pourrait augmenter.
- Par ailleurs, des représentants de l'Association mondiale des exploitants de centrales nucléaires (WANO) sont actuellement sur le site de Dukovany afin de l'examiner, d'émettre de potentielles recommandations sur son organisation, sa sécurité, etc. WANO reviendra par la suite sur place dans deux ans afin d'évaluer la mise en œuvre des recommandations émises en 2021.
- Le groupe énergétique et industriel de Daniel Křetínský, EPH, a annoncé la fermeture de 2 centrales à charbon allemandes à Mehrum et à Deuben le 8 décembre 2021. Cette décision engendrera une réduction de la production de CO₂ des centrales dans le portefeuille d'EPH d'environ 2,5 M tonnes par an. L'objectif allemand étant un arrêt définitif de l'exploitation du charbon pour 2038, EPH pourrait continuer à exploiter ses mines de lignite et les centrales de Jänschwalde et Schwarze Pumpe jusqu'à cette date et obtiendra ensuite des compensations financières pour les travaux de démantèlement et de remise en état. Par ailleurs, EPH a déjà prévu de transformer ces sites et d'exploiter leur potentiel. En effet, 50 parcs éoliens devraient voir le jour. Des éoliennes d'une puissance totale de 300 MW seront installées et devraient avoir une production annuelle de 800 000 mégawattheures, soit l'équivalent de la consommation annuelle de plus de 230 000 foyers.
- Fin mars, CEZ Energy group a achevé la vente d'actifs roumains (7 sociétés) au fonds d'investissement Macquarie Infrastructures and Real Assets (MIRA) après avoir obtenu l'approbation de l'Autorité européenne de la concurrence et du Conseil suprême de la défense nationale de Roumanie (CSAT). Le prix de vente n'a pas été divulgué mais la transaction est estimée à plus d'1Md€. Depuis deux ans, CEZ suit comme stratégie de vendre ses actifs étrangers bulgares, roumains, turcs et polonais, à l'exception des services énergétiques (ESCO) en lesquels le groupe voit un potentiel de développement. CEZ, avec ces produits de cessions, a déclaré début avril son intention de rembourser par anticipation une partie de ses obligations, de l'ordre de 0,45 Md€.



- Avec la planification actuelle de la sortie progressive du charbon en République tchèque, des études sont réalisées afin d'estimer le coût de ce processus. OKD, le seul producteur de houille en République tchèque, l'estime pour ce qui le concerne à 0,39 Md€ d'ici 2024. De même, la transition du charbon au gaz naturel devrait engendrer un coût de 3,79 Md€ pour les centrales thermiques. Malgré les subventions annoncées du Fonds de modernisation et du Plan national de relance, des craintes persistent sur les moyens engagés, qui pourraient ne pas être suffisants.
- Par ailleurs, la transformation de la centrale de Dětmarovice (la plus puissante centrale à charbon de République tchèque) est envisagée par CEZ, notamment par l'installation de puissantes unités de cogénération qui pourront produire à la fois de l'électricité et de la chaleur et qui seront un outil essentiel de la stratégie de transition énergétique mise en œuvre en République tchèque.

Transports et Infrastructures

Ferroviaire

- Les entreprises SUDOP PRAHA et MORAVIA CONSULT de SUDOP GROUP ont gagné l'étude de faisabilité de la ligne à grande vitesse Prague-Wroclaw avec une branche vers Pardubice. A l'exception de l'étude sur la LGV Prague-Dresde, le groupe Sudop s'est ainsi positionné sur la préparation de l'ensemble des LGV. Ce dernier contrat d'une valeur de 0,48 M€ porte également sur l'évaluation des possibilités d'une exploitation mixte (trafic de voyageurs et de fret) et sur la proposition de jonctions aux nœuds ferroviaires à Prague, à Pardubice et à Hradec Kralov. L'étude devrait être terminée dans les 18 mois suivant la signature du contrat. La longueur du parcours sur le territoire tchèque est d'environ 160 km et le coût de construction est estimé entre 3,3 et 5,7 Md€.
- L'opérateur privé tchèque RegioJet, en coopération avec le nouvel entrant néerlandais European Sleeper, a annoncé le lancement d'une nouvelle liaison de nuit en open access à partir du printemps 2022 qui devrait relier trois fois par semaine Prague à Bruxelles via Amsterdam, Berlin et Dresde. RegioJet envisage de remettre en service, dès que les conditions sanitaires le permettront, la ligne Prague-Košice et de prolonger l'été prochain de Rijeka à Split sa liaison nocturne vers la Croatie, qui a remporté un grand succès l'été dernier. En outre, l'opérateur prévoit de lancer en 2021 un service de train de nuit Prague-Przemyśl (PL) – Lviv en Ukraine. Pour soutenir ces plans, l'opérateur investit massivement dans l'élargissement de sa flotte (0,76 Md€ en 2021).
- L'opérateur national (Les Chemins de fer tchèques – ČD) a perdu le contrat d'exploitation des trains régionaux entre Kolín et Ústí nad Labem, la liaison R23 dite « express », de 132 kms. Le contrat, qui porte sur un service de 790 000 km par an, a été remporté par RegioJet, proposant le meilleur prix. La durée de l'exécution du contrat est de 7 ans à partir de décembre 2021 jusqu'à fin 2028. Pour RegioJet, qui n'a pas spécifié quel matériel roulant il utilisera, ce sera la deuxième ligne « express » exploitée sous un contrat de service public du ministère des transports. Depuis plus d'un an, RegioJet exploite des trains express R8 entre Brno et Bohumín avec du matériel roulant analogue aux anciens Intercity allemands.
- En vue de l'augmentation de la vitesse sur les lignes ferroviaires régulières tchèques jusqu'à 200 km/h (l'actuelle vitesse maximale autorisée est de 160 km/h) et la construction de lignes ferroviaires à grande vitesse, l'opérateur national Chemins de fer tchèques (ČD) a signé un contrat d'une valeur de 0,5 Md€ avec le groupement Siemens Mobility-Škoda Transportation pour 20 rames de neuf voitures Viaggio Comfort d'une capacité de 555 places incluant des voitures automotrices, soit un total de 180 véhicules conçus pour une vitesse maximale de 230 km/h. Les trains seront mis en service entre 2024 et 2026 sur les lignes internationales Prague-Hambourg, Prague-Budapest et Prague-Vienne-Villach. L'opérateur national a lancé également un appel d'offres pour le service de restauration à bord de ses trains internationaux pendant 4 ans pour 19,4 M€.
- En outre, les Chemins de fer tchèques ont signé avec trois banques (Raiffeisenbank, UniCredit Bank, Banque générale de crédit VUB) des contrats-cadres de 7 ans pour disposer d'une ligne de crédits d'un montant maximal de 8,5 Md CZK, notamment pour investir dans de nouveaux trains.
- Le groupement AZD-SUDOP a remporté l'AO pour l'installation du système ETCS L2 sur le 4ème corridor ferroviaire dans la partie Votice-České Budějovice. Le prix du contrat s'élève à 76 M€ et le groupement était le seul candidat à l'AO. Au total 255 km de corridors sont à ce stade équipés de ce nouveau système de signalisation.

Aérien

- La fréquentation de l'aéroport de Prague a diminué en mars 2021 de 80% par rapport à la même période de l'année précédente avec un total 87 000 de passagers accueillis. Le nombre de vols a diminué de 59% par rapport à mars 2019 soit 2 479 vols enregistrés. Actuellement, l'aéroport dessert une trentaine de



destinations avec Dubaï en tête. Sur l'ensemble du 1er trimestre 2021, l'aéroport a accueilli seulement 251 000 de passagers, soit un recul de 90% en glissement annuel.

- Selon le Service de contrôle du trafic aérien, ŘLP, la circulation aérienne en République tchèque en 2020 a diminué de 58,1% par rapport à l'année précédente avec 379 535 vols, soit le plus bas niveau depuis 19 ans. ŘLP, depuis longtemps une entreprise hautement rentable, a affiché une perte nette de 53,6 M€ en 2020 après une année compliquée avec la crise du coronavirus et l'effondrement du trafic aérien. L'entreprise a pu bénéficier d'une aide de 19 M€ de la part de l'Etat tchèque.
- Le Parlement européen a approuvé la création de l'agence spatiale de l'UE (EUSPA) qui aura son siège à Prague. Il s'agit de regrouper dans une même entité le pilotage des programmes Galileo, EGNOS, Copernicus et EU GovSatcom.

Urbain

- Les représentants de la ville de Prague ont approuvé l'inscription du tracé complet de la nouvelle ligne de métro D de Prague dans le plan d'urbanisme de la capitale. Cette démarche devrait faciliter l'échange des terrains nécessaires à la construction et changer la nature des terrains environnants qui seront autorisés à recevoir une construction.
- L'entreprise des transports publics de la ville d'Ostrava a publié un AO pour la livraison de dix bus à hydrogène d'une valeur totale de 7 M€. La station de ravitaillement à Ostrava, totalement autonome et produisant de l'hydrogène vert par l'électrolyse, sera construite en 2022.

Routier

- Le processus de finalisation financière (closing) du premier projet de PPP en République tchèque avec le concessionnaire VINCI CONCESSIONS et MERIDIAM a été achevé le 30 avril et le contrat pour l'achèvement de 32 km d'autoroute D4 entre Příbram et Písek signé le 15 février entre définitivement en vigueur (l'Etat transfère tous les droits et obligations d'exploitation de ce tronçon autoroutier au concessionnaire). Les institutions de financement du concessionnaire sont : ČSOB (CZ), MEAG (DE), DZ Bank (DE), Nord LB (DE), Siemens (DE), KfW (DE), IPEX (DE), SMBC (JP), Société Générale et UniCredit. Conformément au contrat, le ministère des transports doit remettre tous les permis de construire et les terrains nécessaires au concessionnaire. Les premiers travaux seront lancés à la mi-mai et devront s'achever dans 44 mois.
- Le ministère des transports a définitivement abandonné l'idée de transformer la Direction des routes et des autoroutes (ŘSD) en société anonyme selon le modèle autrichien d'ASFINAG. La direction sera transformée pour passer d'organisme partiellement financé par l'Etat en organisme d'Etat et s'appellera désormais Administration des routes et des autoroutes (SPS). La nouvelle forme juridique permettra à la direction de mieux rémunérer les experts et de faire réaliser ainsi des activités professionnelles clés (dans le domaine des ponts, des tunnels, de la télématique des transports, de la gestion des bâtiments et de la supervision technique) par ses propres employés et non par des entrepreneurs externes, comme c'est le cas aujourd'hui.
- La compagnie d'autocars Flixbus a annoncé qu'elle reprendrait sa liaison Prague-Paris à partir du 7 mai. La ligne sera assurée quotidiennement.

Environnement

- Les premiers appels d'offres pour le Fonds de modernisation ont été annoncés pour le verdissement des installations de chauffage pour un montant total de 250 M€. Le premier d'entre eux est destiné à de petits projets. 1,4 Md CZK (52 M€) leur est réservé. Le deuxième concernera des projets plus coûteux, pour lesquels 5 Mds CZK (187 M€) seront disponibles. Les projets les plus importants seront d'abord soumis à la Banque européenne d'investissement pour évaluation et sera ensuite examiné le montant de leur soutien public.
- L'électricité échangée sur la bourse de l'énergie de Prague (PXE) a atteint un prix le plus élevé depuis plus de deux ans. Le prix du mégawattheure d'électricité est passé en avril 2021 à 60 € (1600 CZK) contre 40 € (1000 CZK) en novembre 2020. L'augmentation des prix de l'électricité reflète directement l'augmentation des prix des quotas d'émission, qui sont actuellement vendus autour de 48 € (contre 25 € en novembre 2020).
- Les effets du Pacte Vert européen sur la République tchèque seront évalués par une nouvelle commission gouvernementale sur le modèle de celle instituée pour la sortie du charbon. En plus des représentants de plusieurs ministères, devraient être représentés les syndicats et les employeurs. Les coûts estimés de décarbonation pour la République tchèque seraient de l'ordre de 10 000 Md CZK, soit sept fois le budget



annuel de l'État. L'objectif de la commission sera d'évaluer l'impact sur l'industrie automobile tchèque, sur l'ensemble de l'économie, les régions et la population.

- L'aciérie Liberty Ostrava n'a pas tenu la promesse qu'elle avait faite au Premier ministre A. Babiš et au ministre de l'industrie et du commerce K. Havlíček et a vendu des quotas d'émission pour 1 Md CZK (38 M€) à sa société sœur Liberty Galati de Roumanie, à un prix qu'elle a qualifié de prix de marché. Selon le ministre Havlíček, Liberty Ostrava est une entreprise privée dans laquelle l'État n'a pas de participation même s'il a un siège au conseil d'administration. Le représentant de l'État souhaite maintenant obtenir le plus d'informations possible sur la situation de la société d'Ostrava après la cession des quotas d'émission à l'étranger.

Fonds européens

- Le rapport final d'audit de la Commission européenne, publié le 23 avril, sur les subventions au titre des fonds structurels, confirme le conflit d'intérêts du PM Andrej Babiš depuis février 2017, date d'entrée en vigueur de la loi tchèque sur les conflits d'intérêts (dit « lex Babiš »), dans la mesure où il continue de contrôler via deux fonds fiduciaires sa holding Agrofert. Le PM A. Babiš nommant tous les représentants des fonds fiduciaires, continue de fait à les diriger. Ce rapport est définitif et ne peut faire l'objet d'un appel. Le ministère du développement régional tchèque refuse les conclusions de l'audit mais il a suspendu jusqu'à nouvel ordre les demandes de remboursement auprès de la Commission des subventions considérées comme problématiques.

SLOVAQUIE

Energie

- Le groupe Veolia sera chargé des services techniques et énergétiques du nouveau quartier résidentiel Sky Park Residence à Bratislava, nouveau quartier en construction au centre-ville. Ce projet comprend 800 appartements répartis sur trois bâtiments. Veolia sera également chargé de l'entretien du parc de 35 000 m² qui fait partie de cette zone résidentielle.

Electricité

- Malgré une baisse de la consommation d'électricité de 6,7 % en 2020 en raison de la pandémie, la société publique SEPS (Réseau de transport d'électricité) a réalisé un résultat évalué à 83 M€ avant impôt, soit mieux que prévu grâce à une réduction des coûts (-12 M€) et aux échanges internationaux en croissance (+18 M€).
- Début avril, la Slovaquie et la Hongrie ont mis en service le 29 avril une nouvelle interconnexion des réseaux électriques de 400 kV : 2x400 kV Veľký Ďur (SK) – Gabčíkovo (SK) – Gönyű (HU) et 1x400 kV Rimavská Sobota (SK) – Sajóivánka (HU)., inaugurée en présence du ministre des Affaires étrangères hongrois Peter Szijjarto et du ministre des Finances slovaque Igor Matovic. Les deux pays ont réalisé ces travaux sur quatre ans. Le coût total s'établit à 70 M€. La nouvelle interconnexion stabilisera le réseau et permettra la connexion de nouvelles ressources renouvelables d'une puissance installée totale de 407 MW. Au total, il sera possible de connecter au réseau une puissance installée de 1 837 MW. Selon le directeur du Réseau de transmission d'électricité SEPS, cet investissement offre deux principaux avantages : Premièrement, cet investissement renforce la capacité d'échange transfrontalier d'électricité. Cela est d'autant plus important que la Slovaquie deviendra exportateur net d'électricité après le lancement du troisième bloc nucléaire à Mochovce. Deuxièmement, il permet la connexion de nouvelles ressources renouvelables.

Gaz

- Le premier terminal slovaque de gaz naturel liquéfié devrait coûter 40 M€. La société publique Verejne pristavy („Ports publics“), a présenté au ministère des Transports, seul actionnaire, son projet. Pour mémoire, Verejne pristavy gère les ports sur le Danube à Bratislava, à Sturovo et à Komarno. La capacité de ce terminal situé à Bratislava devrait être de 4 000 m³ de gaz naturel liquéfié. Le terminal stockera non seulement du LNG importé par bateaux mais il pourra liquéfier le gaz transporté par gazoducs. La capacité de production journalière devrait atteindre 24 t de LNG. Le nouveau terminal devrait bénéficier à plusieurs pays de l'Europe centrale et orientale car le terminal fluvial LNG le plus proche se trouve à la frontière entre la Bulgarie et la Roumanie. Les travaux de construction devraient commencer l'année prochaine et être achevés en 2026. Le projet sera financé à partir de fonds européens.



Nucléaire

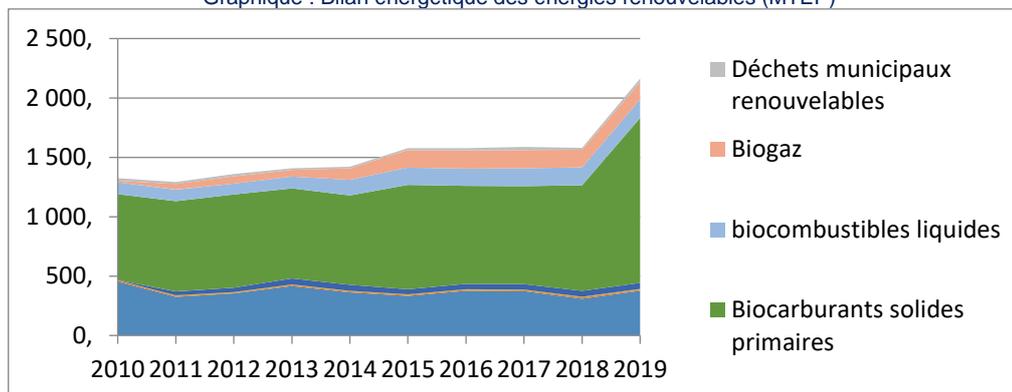
- En avril dernier, le ministère de l'Environnement, dans le cadre d'une étude d'impact environnemental, a finalement approuvé l'augmentation des capacités du centre de traitement et d'incinération des déchets radioactifs de la centrale nucléaire V2 et de deux unités en cours de démantèlement (V1 et A1) à Jaslovské Bohunice. Mais cette approbation n'est pas encore entrée en vigueur et peut donc être attaquée par les communes environnantes. Le ministre de l'Environnement, Jan Budaj, a annoncé plus de transparence sur ce dossier et tout ce qui attire à l'énergie nucléaire. La société publique JAVYS, chargée de la gestion des déchets nucléaires, y traite aussi les déchets en provenance de la centrale nucléaire italienne Caorso actuellement en cours de démantèlement (865 t de Caorso d'ici 2023 - voir veille mensuelle de janvier 2021). Or, le ministère de l'Environnement souhaite adopter rapidement - avec l'appui des autres partis de la coalition gouvernementale - une législation interdisant l'incinération des déchets radioactifs en provenance de l'étranger. Imaginée au départ comme une loi constitutionnelle, le ministre de l'Environnement (Parti OĽaNO), en opposition frontale avec le ministre de l'Economie (parti SaS), s'oriente progressivement vers une solution d'amendement de lois existantes dont notamment celle sur la protection contre la radioactivité. Le premier amendement devrait être déposé au parlement par le ministère de la Santé en charge du contrôle de la radioactivité. Le deuxième amendement devrait concerner la loi sur l'environnement qui définira les conditions relatives aux déchets radioactifs d'une manière plus générale. Le ministre de l'Environnement, M Budaj, avoue que le contrat avec la centrale nucléaire Caorso concernant le traitement des déchets radioactifs italiens ne peut être résilié même si la législation interdisant l'incinération des déchets radioactifs en provenance de l'étranger était adoptée rapidement. Cet agrandissement des capacités du centre de traitement des déchets sur le site de la centrale à Jaslovské Bohunice devrait porter le volume d'incinération de 240 à 480 t / an.
Le ministre de l'Environnement, souhaitant faire partie de la décision sur le lancement définitif des deux nouveaux blocs nucléaires à Mochovce, a demandé la constitution d'un groupe de travail avec son collègue à l'Economie, Richard Sulik. Le groupe de travail devrait se prononcer également sur la gestion et le stockage du combustible usé. Le site de stockage temporaire est actuellement rempli à 90 % de ses capacités. C'est pourquoi la société JAVYS a lancé une étude sur l'identification de nouveaux sites pour un stockage en profondeur. Pour l'instant, deux sites en Slovaquie centrale ont été identifiés.
- Fin mars 2021, le principal producteur d'électricité slovaque, Slovenske elektrarne, a lancé une série de travaux sur le deuxième bloc nucléaire à Mochovce dans le cadre d'une révision de la centrale (remplacement de 20% du combustible, réparations et investissements dans la sûreté nucléaire, remplacement du stator du turbogénérateur ainsi que celui du transformateur) qui a entraîné l'arrêt pendant un mois la production. Cette révision devrait conduire au final à augmenter la puissance installée de 471 à 500 MW. Pour mémoire, la centrale nucléaire à Mochovce est dotée de deux blocs nucléaires (réacteurs à eau pressurisée VVER 440/V-213). Le premier a été mis en production en 1998 et le deuxième en 1999. Et deux autres blocs nucléaires sont en construction à Mochovce.

ENR

- Le ministre de l'Economie Richard Sulik a cosigné avec ses collègues tchèque, estonien, finlandais, hongrois, letton, lithuanien, polonais, slovène, et suédois une lettre adressée à la commissaire européenne Mairead McGuinness afin de défendre le secteur de la biomasse. Les ministres signataires mettent en exergue le fait que la biomasse devrait être considérée comme une ressource renouvelable afin de bénéficier de soutiens financiers à l'investissement tant pour sa production que pour son incinération. En Slovaquie, la biomasse est actuellement la principale ressource énergétique renouvelable. La biomasse solide, dont notamment le bois de chauffage, représente 2/3 de la consommation brute énergétique renouvelable. Les ménages consomment plus que la moitié de la biomasse. Le ministère de l'Economie considère la biomasse comme la ressource énergétique domestique renouvelable qui doit avoir sa place dans le futur mix énergétique neutre du pays. Aujourd'hui, les centrales de chauffage urbain réalisent une transition énergétique vers la biomasse en abandonnant le charbon. Donc si les investissements dans la biomasse ne sont pas soutenus par les autorités publiques, l'industrie de chauffage avec six centrales publiques risque de connaître de sérieux problèmes. Les activistes environnementalistes craignent que les forêts slovaques soient menacées par une exploitation féroce sans règles encore plus strictes que la loi actuelle renforcée en 2018 suite à l'initiative „Stop biomassaker“ menée à l'époque par le député d'opposition Jan Budaj (aujourd'hui le ministre de l'Environnement). Le député européen et activiste environnemental slovaque Martin Hojsik qui émet des doutes en ce qui concerne le caractère durable de l'utilisation de la biomasse a d'ailleurs demandé récemment au ministre actuel de l'Environnement, Jan Budaj, de réagir contre cette lettre des ministres européens.



Graphique : Bilan énergétique des énergies renouvelables (MTEP)



- Pour mémoire, l'obligation de rachat de l'électricité produite à partir des ENR est basée sur un tarif directement payé par le consommateur dans sa facture. Ainsi, au travers du tarif d'électricité payé par les consommateurs, 467 M€ ont contribué en 2020 au développement de la production d'électricité verte. Presque la moitié de ce montant (47%) a contribué à la production d'électricité par combustion / incinération et 45% au développement des centrales solaires. Le nombre d'installations de production d'électricité verte dont 81% de centrales solaires, 10% d'établissements incinérant des combustibles liquides, gazeux ou solides et 9% de centrales hydrauliques, est monté à 3 000 en 2020, ce qui correspond à une production de 5,2 TWh d'électricité dont 71% provenaient de la combustion/incinération, 17% de l'énergie hydraulique et 11% de l'énergie solaire.
- Le 6 avril, le ministère de l'Economie a annoncé la fin des restrictions concernant le raccordement de nouvelles ressources renouvelables au réseau électrique ainsi que celle concernant l'augmentation de la puissance installée des installations existantes, restrictions qui avaient été instaurées il y a sept ans afin d'assurer la sécurité et la stabilité du réseau électrique mis en difficulté en raison du nombre en hausse constante de centrales photovoltaïques. Le ministre de l'Economie M. Richard Sulik a souligné que la suppression de cet état constituait un tournant important, permettrait au pays de remplir ses objectifs européens puisque la Slovaquie souhaitait produire ¼ de son électricité à partir des ressources renouvelables à l'horizon 2030. Grâce aux nouvelles lignes, notamment la nouvelle interconnexion entre la Slovaquie et la Hongrie, le pays peut aujourd'hui raccorder au réseau 1 837 MW supplémentaires dont 407 MW avec des centrales photovoltaïques et éoliennes. D'après le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, M. Karol Galek, ce volume permet à 200 000 ménages de bénéficier d'énergies vertes. En outre, d'après M. Galek, ni le raccordement de nouvelles énergies renouvelables ni la prolongation du soutien aux installations existantes ne devraient augmenter le prix final de l'électricité. Leur financement (montant estimé à 1 Md€ d'ici 2030) proviendra des fonds européens (plan de relance et de résilience, fonds de modernisation et fonds structurels). Pour mémoire, la dette de l'Etat auprès des sociétés de distribution qui ont l'obligation de rachat d'électricité verte représente 400 M€ est issue des subventions trop généreuses octroyées aux énergies renouvelables dans le passé. La moitié de cette dette est remboursée par le budget d'Etat, la deuxième moitié est payée par les consommateurs (voir la veille de novembre 2020).
- Le gouvernement slovaque a approuvé mi-avril le projet de loi relatif au soutien aux énergies renouvelables et à la cogénération qui est censé ne pas augmenter les tarifs de l'électricité. Ainsi, concernant les installations déjà existantes ayant bénéficié d'un soutien arrivant à échéance après 15 ans bénéficieront d'une prolongation (« repowering ») du soutien pendant 5 ans supplémentaires en échange d'une baisse de la subvention publique. Selon le secrétaire d'Etat Galek, le projet de loi permettra les économies de 70 M€ / an. Ce système de prolongation, concerne 440 installations dont notamment les centrales solaires. L'Association slovaque de l'industrie photovoltaïque n'est pas d'accord avec cette prolongation obligatoire. Pour l'Association qui est d'accord avec la réforme du système actuel, il devrait s'agir d'un schéma volontaire et bien plus incitatif pour les acteurs du secteur.

Transports

Transport routier

- Même si le gouvernement slovaque a approuvé la liste des projets routiers prioritaires, le ministère des Transports n'a pas encore publié le calendrier prévu. Un tel calendrier comportant le classement des projets prioritaires basé sur l'analyse du rapport coûts d'investissement / bénéfices peut s'avérer en effet politiquement sensible. Le document rédigé conjointement avec le ministère des Finances devrait être un



tournant dans la planification car, jusqu'à présent, les autorités slovaques ont dépensé des centaines de millions d'€ pour des projets routiers qui n'ont pas été menés à terme. Ce nouveau calendrier des travaux routiers ne dépendrait ainsi plus des partis politiques au pouvoir. Selon la presse, la Slovaquie pourrait lancer d'ici 2025 la construction de 20 projets prioritaires pour un montant de 2,7 Md€. Un tiers de ce montant devrait être dédié à la construction de l'autoroute au nord du pays en direction de la Pologne et des routes nationales longtemps négligées (50% des projets). Parmi les tous premiers projets, sont prévus notamment les contournements de deux villes situées à l'est, Kosice (2ème ville du pays, 372 M€) et Presov (3ème ville du pays, 263 M€). Pour 2021, les autorités publiques ne prévoient que la construction des routes dont la procédure de passation des marchés publics est terminée ou en cours : il s'agit du contournement de Zilina (nord du pays) comprenant le tunnel Visnove, de l'un des contournements de Kosice, du contournement de Sala et de l'un des tronçons d'autoroute au nord en direction de la Pologne. Certains autres projets qui se trouvent à un stade avancé devraient aussi être achevés pour un montant de 3,1 Md€ même s'ils ne figurent pas parmi la liste des 50 premiers projets prioritaires soit à cause d'avantages sociétaux faibles soit à cause du prix élevé. Selon le ministère des Finances, la Slovaquie investit approximativement 0,8% de son PIB / an dans la construction des routes. En 2021, elle devrait dépenser 760 M€ soit 1,2% du PIB. Certains projets doivent être financés sur le budget de l'Etat car ne peuvent être financés sur fonds européens en raison de règles communautaires strictes, notamment en matière d'évaluation de l'impact environnemental ou de marchés publics.

- La Société nationale des autoroutes NDS a lancé l'AO sur la fourniture des unités et des services à la clientèle dans le cadre du péage électronique. Cet AO est le deuxième d'une série de trois AO concernant le péage électronique (voir la veille mensuelle de février 2021 ; AO concernant la conception, la réalisation et le soutien technique ; AO concernant les unités de bord et les services à la clientèle ; AO concernant le contrôle du système). Date limite de réception des offres ou des demandes de participation a été fixée au 30 juin 2021. La Société nationale des autoroutes signera le contrat pour la période de 63 mois avec une option de 60 mois supplémentaires. La valeur estimée de ce marché public est de 196 M€. <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:166419-2021:TEXT:FR:HTML&src=0>
- Aujourd'hui, la vitesse maximale sur les autoroutes slovaques est de 130 km/h et de 90 km/h si l'autoroute traverse une municipalité. Mais le ministère des Transports souhaite supprimer, à partir de juillet 2022, cette limitation de vitesse de 90 km/h automatique pour les autoroutes traversant les municipalités. Cette modification résulte du règlement européen selon lequel, à partir de 2022, tous les nouveaux véhicules devront être dotés d'un système intelligent d'adaptation de leur vitesse en fonction des panneaux de signalisation (à partir de 2024 pour les modèles existants). En Slovaquie, l'entrée dans une municipalité est signalée par un panneau de limitation de vitesse soit à 50 km/h soit à 90 km/h s'il s'agissait d'une autoroute. Mais pour que le nouveau règlement européen entre en vigueur correctement, les panneaux sur autoroutes indiquant l'entrée dans la municipalité doivent être supprimés.
- La mairie de Trnava (66 000 habitants, ouest du pays) prolongera le contrat avec la société de transport en bus Arriva du groupe allemand Deutsche Bahn pour les dix prochaines années. Le contrat de 26,3 M€ entrera en vigueur le 1er juillet 2021. Il comprend également l'achat de 34 nouveaux bus dont 17 devraient être mis en opération encore cette année. La modernisation complète de bus se réalisera au cours des cinq prochaines années. La société Arriva s'est engagée à moderniser son parc de véhicules et à augmenter le nombre de bus écologiques à plancher surbaissé.
- La mairie de Trenčin (55 700 habitants) cherche un nouveau prestataire pour le transport par bus dont le contrat actuel d'exploitation par SAD Trenčin arrive à échéance en août 2022. Selon le cahier des charges, tous les bus doivent disposer d'un plancher surbaissé, de la climatisation, du wifi et de la vidéosurveillance. Le transport municipal par bus est assuré au total par 44 bus qui parcourent 2 M km / an.
- La mairie de Bratislava prévoit d'interroger prochainement la Commission européenne concernant les aides octroyées à DPB, sa société municipale de transport urbain de passagers dans la capitale. Le maire de Bratislava, M. Vallo, espère ainsi que la Commission confirmera le fait que la position de l'Etat - refusant de compenser financièrement la chute du CA estimée à hauteur de 25 M€ depuis le début de la pandémie en mars 2020 à la société municipale de transport urbain à Bratislava - est contraire aux schémas d'aides Covid. Selon M. Vallo, DPB tout comme les 3 autres sociétés municipales de transport à Kosice, Presov et Zilina est parfaitement éligible aux aides d'urgence Covid afin de ne pas être discriminée par rapport aux sociétés privées de transport municipal dans 54 autres villes. Les employés de DPB sont inquiets quant à leur éventuel futur licenciement si la situation continuait de se dégrader et si DPB ne pouvait bénéficier des aides d'urgence et ont entamé une grève le 12 avril dernier. La Mairie de Bratislava - qui compense pour l'instant cette chute du CA avec son budget municipal et refuse le prêt sans intérêt offert par le ministère des Finances - impose en effet à DPB des mesures d'économies telles que la baisse du nombre d'employés administratifs de 20 % ou la réduction d'exploitation (ces économies ont permis une baisse des coûts de 11 M€ depuis de début de la pandémie). La Mairie de Bratislava a peur de dépasser le seuil d'endettement



défini par la loi constitutionnelle sur la responsabilité budgétaire qui s'applique aux municipalités et de devoir payer une amende au ministère des Finances.

- DPB a lancé trois appels d'offres pour l'achat de trolleybus hybrides capables de rouler avec des caténaires mais aussi grâce à batteries électriques embarquées. La valeur totale de ces trois marchés est évaluée à 45 M€. Les entreprises intéressées peuvent candidater jusqu'au 27 mai. Le premier AO concerne 16 trolleybus de 24 mètres avec une capacité de 160 passagers. La valeur estimée de ce marché est de 19,4 M€. Le deuxième AO concerne l'achat de 23 trolleybus de 18 m avec une capacité de 115 passagers. La valeur estimée de ce marché est de 18,8 M€. Le troisième AO concerne l'achat de 11 trolleybus de 12 m avec une capacité de 70 passagers. La valeur estimée de ce marché est de 7,2 M€.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:207008-2021:TEXT:EN:HTML&src=0>
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:207007-2021:TEXT:EN:HTML&src=0>
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:207009-2021:TEXT:EN:HTML&src=0>
- En mars 2021, la société SkyToll chargée du péage électronique pour les poids lourds empruntant les autoroutes, les voies rapides et certaines routes nationales a enregistré des recettes d'un montant de 21,2 M€. Il s'agit du deuxième meilleur résultat depuis le lancement du péage électronique en 2010. Au premier trimestre 2021, les recettes ont atteint 54,3 M€, dépassant celles enregistrées au premier trimestre 2019, jusqu'à présent le meilleur premier trimestre depuis 2010.
- Suite à la résiliation en mars 2019 du contrat avec le consortium italo-slovaque Salini Impreglio – Duha sur le contournement de Zilina (nord du pays) de 13,5 km comprenant le tunnel de Visnove de 7,5 km, et à la relance d'un nouvel AO, le ministre des Transports, M. Andrej Dolezal vient d'attribuer le 23 avril 2021 le contrat au groupe suédois Skanska ayant offert le prix le plus bas (254,8 M€). Skanska avait déjà proposé il y a huit ans le prix le plus bas mais avait été écarté au profit du troisième meilleur offrant, le consortium italo-slovaque Salini Impreglio – Duha. L'entreprise suédoise Skanska a repris les travaux quasiment immédiatement et s'est engagée à les terminer dans 1 002 jours, c'est-à-dire avant la fin de l'année 2023, date butoir pour l'utilisation des fonds européens de la période 2014-2020.

Transport ferroviaire

- Le ministère des Transports a approuvé mi-mars le cahier des charges pour l'AO sur la modernisation des rails sur un tronçon de 4,9 km entre la frontière avec la République tchèque au nord du pays et la ville Cadca (25 000 habitants) puis Zeleznice Slovenskej republiky (les Chemins de fer slovaques), société publique chargée des infrastructures ferroviaires, a lancé l'AO qui devrait être financé sur fonds européens. Le ministre espère conclure le contrat cette année pour commencer les travaux à partir du printemps 2022. Les travaux attendus concernent la modernisation de cette ligne électrifiée à double voie (120 km/h) avec la reconstruction des voies, la modernisation des caténaires, la construction de murs antibruit et des équipements de sécurité modernes. Ils comprendront également le déplacement et la reconstruction de la seule gare sur cette ligne. Le projet est divisé en deux parties, l'une financée au travers du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (CEF) et l'autre au travers du programme opérationnel „Infrastructure intégrée“. La valeur estimée de ce projet est de 80 M€ (hors TVA) et les travaux devraient durer 25 mois.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:135294-2021:TEXT:FR:HTML&src=0&tabId=0>
- La mairie de Bratislava a ouvert le 23 mars dernier les plis dans le cadre de l'AO pour le prolongement de 4 km de lignes de tramways dans le quartier Petralka. L'offre la plus basse (75 M€) a été proposée par une PME nommée Cedis, suivie par l'offre des sociétés Duha (80 M€) et Porr (82 M€). Or la mairie de Bratislava qui n'a pas encore officiellement choisi le vainqueur malgré des délais très courts pour espérer profiter des fonds européens encore disponibles de la période de programmation 2014-2020 (consommation jusqu'à la fin de l'année 2023 – règle N+3) a estimé ce marché à hauteur de 91 M€, soit l'investissement le plus important ces dernières années dans les infrastructures de transport municipal de la capitale. Cedis qui avait seulement deux employés en 2018 et un CA de 300 000 € participe souvent à différents AO publics de ce type avec des prix très bas mais est régulièrement écartée en raison du non-respect des critères, ce qui a pour conséquence de prolonger le processus de passation du marché public étant donné les nombreux recours de sa part.
- Le ministère des Transports et le ministère des Finances ont publié mi-mars la nouvelle stratégie intitulée « Priorités dans la rénovation et dans le développement des infrastructures ferroviaires ». L'objectif est de proposer une méthodologie analytique d'aide à la sélection des projets ferroviaires prioritaires d'ici 2030 en prenant en considération le niveau d'avancement des projets, la capacité de l'Etat à préparer les projets et les limites budgétaires. La demande identifiée par ZSR (société ferroviaire publique chargée des infrastructures ferroviaires) est approximativement de 8 Md€ à l'horizon 2030 (revitalisation des rails et la modernisation des corridors TEN-T). La majorité des lignes ont besoin d'une reconstruction dans les dix prochaines années. En effet, depuis 2013, le réseau ferroviaire se dégrade rapidement et une rénovation de certains secteurs dans un très mauvais état semble prioritaire par rapport au développement d'autres



lignes. Les différents projets sont répartis en quatre catégories selon le type d'intervention ou d'importance : la revitalisation des lignes (catégorie 1), les projets de gestion du transport et du trafic en cas de surcapacité (catégorie 2), le développement des corridors TEN-T (catégorie 3) et tous autres développements (catégorie 4). Ainsi, la priorité est plutôt donnée aux investissements moins coûteux apportant des effets plus importants et plus rapides qu'à ceux dans la construction de lignes à grande vitesse. Les dépenses moyennes des dernières années étaient approximativement de 0,28 % du PIB c'est-à-dire approximativement de 250 M€ / an. Les ressources disponibles pour le développement des infrastructures ferroviaires d'ici 2030 sont évaluées à hauteur de 0,33 % du PIB (334 M€ / an) voire 0,43 % du PIB (434 M€ / an). D'après certains critères énumérés dans le document, notamment le rapport coût investissement / bénéfice (le temps épargné du côté des passagers, l'épargne des coûts, le niveau d'utilisation de la ligne etc.), la priorité serait donc de revitaliser plusieurs secteurs aux alentours de la capitale, de Kosice (deuxième ville du pays située à l'est) et de Zilina (nord du pays).

- DPMK, la société municipale chargée du transport public à Kosice (240 000 habitants, deuxième ville du pays située à l'est) a lancé un AO pour l'achat de 30 tramways. La valeur estimée de ce marché est de 79 M€ hors TVA. DPMK planifie d'acheter 10 tramways dans une première étape. Ces tramways seront mis en service en 2023. Le reste des tramways seront achetés en fonction des ressources financières disponibles. Le projet sera financé à 85 % sur fonds européens. Selon la porte-parole de DPMK, il s'agit de tramways municipaux bidirectionnels à plancher surbaissé, dotés de la climatisation, de la vidéo-surveillance, du wifi et de bornes de charge USB. Pour mémoire, DPMK avait déjà acheté 13 tramways Vario LF2 pour 18 M€.
<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:97717-2021:TEXT:FR:HTML&src=0&tabId=1>
- La Slovaquie n'arrive pas à libéraliser ses lignes ferroviaires. Après l'avoir lancé à deux reprises, les autorités publiques ont finalement annulé en mars l'AO concernant la libéralisation de la ligne Zilina – Rajec (21 km). Aucune offre ne remplissait les critères établis par le ministère des transports. Selon lui, la seule offre déposée était trop chère.
- Zeleznicna spolocnost Slovensko ZSSK, la société ferroviaire publique chargée du transport de passagers a réalisé un résultat économique positif malgré la pandémie et la chute considérable de son CA grâce à une opération purement comptable ayant permis l'utilisation de provisions qui avaient été créées dans le cadre d'un litige datant de plusieurs années avec la société Stately Investments mais résolu en 2020.
- ŽOS Trnava, la société ferroviaire privée fabricant le matériel roulant a gagné :
 - un AO fin mars pour 13,9 M€ auprès de la société ferroviaire autrichienne Rail Equipment du groupe ÖBB. ŽOS Trnava doit fournir à Rail Equipment 90 wagons. La production en série commencera en 2022 et durera un an.
 - un AO fin janvier auprès de la société ferroviaire publique chargée du transport de passagers ZSSK qui finance sur fonds européens la modernisation de 35 voitures fabriquées en 1987 pour 31,9 M€, ce qui devrait leur permettre de rouler à 160 km/h. Pour mémoire, la vitesse autorisée est de 120 km/h sur la plus majeure partie du réseau ferroviaire principal. Les 160 km/h ne sont possible qu'à l'ouest du pays entre Bratislava et Zilina (approximativement 200 km). Et l'augmentation de la vitesse depuis Zilina jusqu'à Kosice à l'est du pays n'est pas prévue dans les prochains mois. La modernisation devrait également augmenter la puissance des freins, climatiser les compartiments, doter les voitures d'un système informatique et de vidéosurveillance, moderniser l'intérieur (toilettes, portes, sièges, etc...). Les voitures modernisées seront mises en service notamment à l'est du pays. Même si l'offre de ŽOS Trnava n'était pas la plus basse, la société a marqué des points sur les paramètres techniques comme par exemple le nombre le plus élevé de sièges fixes. Pour mémoire, ŽOS Trnava avait déjà modernisé 35 voitures de ZSSK en 2015. Et la société publique ZSSK avait passé une commande de 17 nouvelles voitures climatisées pour le transport régional pour 32,98 M€ à ŽOS Vrútky, l'autre société ferroviaire privée.
- ZSSK a publié en février 2021 le cahier des charges pour l'achat de quatre rames électriques et 15 trains à moteur. La valeur de ce futur AO devrait s'élever à 140 M€. Le ministère des Transports argumente cet achat par le besoin de consommer massivement les fonds européens de la période 2014-2020 jusqu'à la fin de l'année 2023 (règle du N+3).

Transport aérien

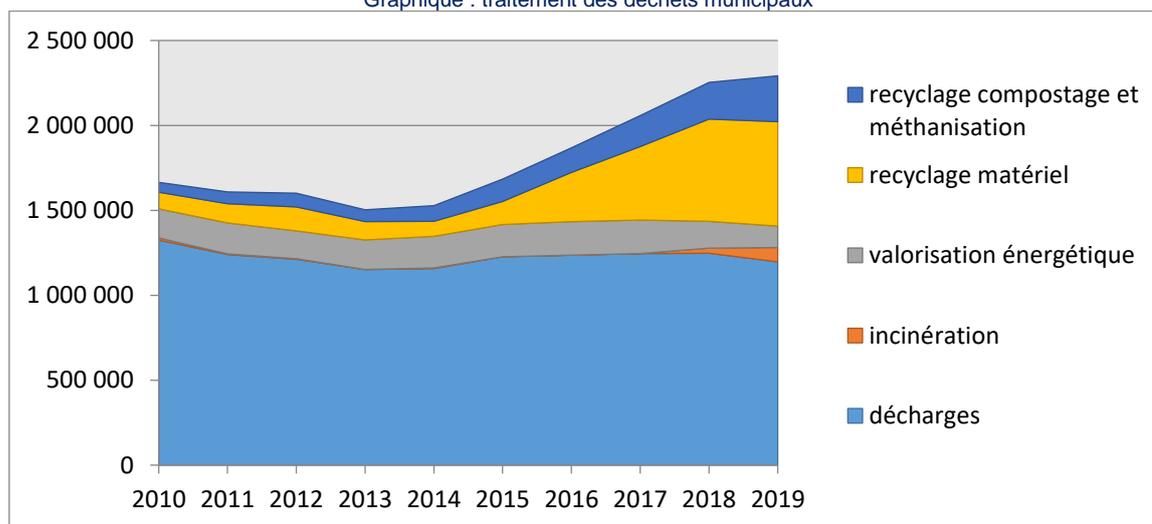
- Au premier trimestre 2021, le nombre de passagers à l'aéroport de Bratislava a atteint 15 157, en chute libre de 95 % par rapport à la même période l'année dernière (288.000 passagers). Le nombre de vols (atterrissages et décollages) s'est établi à 2 553, en baisse de 41,4 % en glissement annuel incluant une période de fermeture du 14 au 24 avril due à la reconstruction de ses pistes.



Environnement

- L'Autorité de contrôle a réalisé un audit des mises en décharge. Selon le rapport, 23 des décharges contrôlées fonctionnent sans autorisations et sont donc menacées de fermeture d'ici la fin de l'année. La Slovaquie risque une amende de 2 M€ pour chaque décharge non fermée. Comme l'indique le rapport, le volume des déchets plastiques est passé de 165 000 t à 248 000 t sur la période 2017-2019. Les citoyens trient très peu et le recyclage de cette faible quantité de déchets plastiques triés ne représente que 40 %. Le reste de ces déchets triés est mis dans les décharges. Le ministère de l'Environnement souligne que l'amendement à la loi entrée en vigueur en janvier 2021 devrait venir résoudre le déficit de financements en introduisant des tarifs minimaux appliqués aux différents emballages et déchets. Le ministère rappelle que les tarifs les plus élevés s'appliqueront aux déchets plastiques et aux matières composites. Les tarifs les plus bas seront payés pour la collecte des emballages de verre et de papier. Et la mise en décharge devrait ainsi être limitée par cette nouvelle obligation de tri des déchets biologiques.
- En 2019, la Slovaquie a produit 2,3 millions tonnes de déchets municipaux ce qui représente 421 kg / hab, soit un chiffre inférieur à la moyenne européenne (502 kg / hab). En dix ans, alors que la production de déchets municipaux dans l'UE a stagné (503 kg/hab en 2010, puis 478 kg/hab en 2014 et enfin 502 kg/hab), celle en Slovaquie a fortement augmenté de 319 kg/hab en 2010 (soit 63,4 % de la valeur moyenne européenne) à 421 kg/hab (soit 83,9 % de la valeur moyenne européenne). Si la part de mise en décharge des déchets est passée de 77,1 % en 2010 à 52,1 % en 2019, elle reste bien supérieure à la moyenne européenne (23,8 %) et normes bruxelloises autorisées (max 10% en 2035).

Graphique : traitement des déchets municipaux



- Début mars, le ministère de l'Environnement a confirmé qu'il ne planifiait aucun soutien financier à la construction de nouveaux sites d'incinération des déchets. A ce jour, seuls deux établissements pour la valorisation énergétique des déchets sont en fonctionnement. Le premier est situé à Bratislava et le deuxième à Kosice à l'Est du pays. Le ministère préfère soutenir d'autres méthodes de traitement de déchets tels que le tri des déchets et le recyclage.

LETTONIE

Energie

- La Mairie de Riga a décidé de lancer un plan ambitieux de rénovation énergétique de 3000 immeubles d'habitation d'ici 2030 en les isolant par l'extérieur avec pour objectif de réduire les émissions de carbone. Lors des dernières années, le rythme des rénovations a été particulièrement lent à Riga et sur environ 1000 demandes de financement de projets de rénovation énergétique de bâtiments, reçues à ce jour par l'institution publique de financement du développement « Altum », seulement 20% ou 194 concernent la capitale. Pour information, « Altum » a mobilisé 169 M€ pour la réalisation des projets de l'augmentation de l'efficacité énergétique de bâtiments d'ici 2023.
- Le deuxième fournisseur d'électricité sur le marché letton, Enefit, filiale de l'entreprise estonienne « Eesti Energia », a signé en 2020 les contrats de fourniture d'électricité avec plus de 16 000 ménages et 2 900 entreprises, ce qui est une hausse de 230% par rapport à 2019. La compagnie a également réalisé plus de 100 projets solaires en Lettonie d'une capacité totale de 0,7 MW, a entamé une vente des granulés de



bois en coopération avec l'entreprise Enefit Green, ainsi qu'a installé sa première station de GNL à l'usine de transformation de poisson à Kolka.

- L'opérateur public de distribution de l'énergie électrique « Sadales Tikls » a soumis à la Commission de la régulation des services publics (SPKC) son plan de développement pour les années 2022-2031. Au cours des dix prochaines années, le montant des investissements annuels dans la modernisation du réseau de distribution électrique atteindra 75 M€. Afin d'assurer la qualité et la sécurité de l'approvisionnement en électricité, « Sadales Tikls » envisage de rénover 1 700 km de lignes électriques par an. En 2022, plus de 22 M€ seront investis dans la reconstruction des réseaux électriques dans les zones à forte densité de population, notamment dans le centre de Riga. « Sadales Tikls » prévoit également de remplacer au moins 98% des compteurs analogiques d'électricité par des compteurs numériques d'ici 2023.
- Au cours du 1^{er} trimestre 2021, la production de l'énergie électrique a atteint 1,900 GWh, en légère baisse de 0,3% par rapport à la même période en 2020. Les grandes centrales hydroélectriques sur le fleuve Daugava ont produit 764,9 MWh d'électricité (40% du total), en diminution considérable de presque 37% par rapport à l'année précédente. En revanche, les centrales à cycle combiné ont produit 811,9 MWh d'électricité, ce qui est 2,5 fois plus qu'en janvier-mars 2020. La production d'énergie électrique par les centrales de biomasse a représenté 105,2 MWh (-1,4%), celle des centrales à biogaz 72,5 MWh (-3,9%). Lors des trois premiers mois de cette année, la production éolienne a fortement baissé de 44,4% par rapport à la même période en 2020 et n'a atteint que 34,9 MWh.

Infrastructures

- La coentreprise RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, vient de lancer le premier appel d'offres global portant sur la livraison de gaines de protection de câbles et de fibres optiques, de caniveaux de câbles et de puits d'accès électrique pour la construction de la ligne principale de Rail Baltica en Estonie, en Lettonie et en Lituanie. Le montant du contrat s'élève à 46 M€. Le délai de remise des offres est le 31 mai 2021.
- Dans son interview à la radio, Kaspars Vingris, le dirigeant de l'entreprise « Eiropas Dzelzcela linijas (EDZL), actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a déclaré que lors des prochaines années le projet « Rail Baltica » pourrait générer 13 000 emplois dans la construction et 24 000 emplois dans des domaines connexes, comme logistique, accueil des voyageurs, etc.
- La compagnie aérienne airBaltic prévoit de construire à l'aéroport de Riga un nouveau hangar de fret, Baltic Cargo Hub. Avec la surface totale d'environ 6 000 m², Baltic Cargo Hub sera la plus grande plateforme de fret aérien dans les pays baltes et permettra de traiter plus de 30 000 t de marchandises par an. Les travaux devraient commencer avant la fin de l'année 2022 et se terminer d'ici le début de l'année 2024. Le projet, dont le montant n'est pas divulgué par airBaltic, sera financé par un prêt bancaire.
- L'appel d'offres lancé le 16 avril 2020 par la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et portant sur la prestation des services d'ingénierie pour l'élaboration de la conception préliminaire de l'électrification de la ligne Rail Baltica, a été remporté par le groupement d'entreprises DB Engineering & Consulting GmbH; IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U. un Italferr S.p.A. Le montant du contrat s'élève à 23,3 M€. Les principales tâches de la société d'ingénierie sélectionnée seront d'effectuer les études techniques nécessaires, de développer le plan conceptuel d'approvisionnement énergétique de la ligne et d'élaborer les spécifications techniques. Dans un deuxième temps, le prestataire des services d'ingénierie sera chargé de supervision de la mise en œuvre des travaux de conception et de construction.

Transports

- La compagnie aérienne low cost « Ryanair » prévoit d'investir 200M \$ pour ouvrir une base à Riga. Deux avions seront basés à Riga pour assurer 95 vols par semaine sur 30 liaisons, y compris 16 nouvelles destinations internationales à travers l'Europe à partir d'octobre prochain. La nouvelle base assurera une connectivité accrue à la région, jouant un rôle clé dans la reprise des emplois et de l'économie locale.
- Le volume des marchandises traitées par les ports lettons en janvier-mars 2021 a représenté 11,1 M t, en baisse de 8,2% par rapport à la même période en 2020. Les cargaisons en vrac, qui constituent 44,7% des volumes transbordés, ont diminué de 13,6%. Le trafic de charbon a baissé de plus de 85% (0,2 M t), celui de copeaux de bois, de 8,6% (0,63 M t), ainsi que des produits chimiques, de 2,5% (0,5M t). Le volume des céréales a augmenté de 22% et a atteint 1,56 M t. Les produits pétroliers représentent 94% du volume total des cargaisons liquides, en diminution de 6,5% par rapport trois premiers mois de 2020. En revanche, le fret général a contracté de seulement 0,9% (3,06 M t), dont le transport de containers de 7% et celui de transport en RO-RO, de 2%. Le volume de produits de la filière bois a progressé de 11% et a atteint 1,06 M t. Lors du premier trimestre 2021, le port de Riga a transbordé 5,4 M t de marchandises, en baisse de 15,3% par rapport à la même période en 2020. Le volume des marchandises traitées par le port de Ventspils a diminué de 3,7% (3,59M t), celui de Liepaja, de 1,3% (1,56 M t).



- Selon l'information communiquée par le ministère des Transports, le volume de marchandises transporté par le rail lors du premier trimestre 2021 a progressé de 0,9% par rapport à la même période en 2020 et a atteint 6,04 M t. Le volume de fret international a représenté 5,64 M t, dont plus de 88% des marchandises passant en transit, en augmentation de 5,5% par rapport à janvier-mars 2020. Le fret domestique quant à lui a atteint 392 000 t, en hausse considérable de 9,5% par rapport à la même période de l'année précédente.

LITUANIE

Transports

- Dans le PNRR lituanien, la mobilité durable, les infrastructures à carburant alternatif et la numérisation figurent sur la liste des priorités du ministère des transports et des communications. 320 M€ d'investissements devraient être nécessaires pour sa mise en œuvre. Avec les fonds de la facilité investis dans des transports plus propres, la Lituanie pourrait acquérir environ 22 000 voitures électriques, 500 poids lourds et environ 500 bus et minibus fonctionnant à l'électricité, aux biocarburants ou à l'hydrogène. 20 M€ devraient être alloués pour promouvoir les innovations en matière de transport grâce au déploiement de « sandboxes » qui devraient attirer startups engagées dans leurs installations et applications.

Energie

- Dans le cadre du démantèlement d'Ignalina, l'INPP a reçu l'autorisation le 1er avril de construire des structures simples pour le stockage et les réseaux d'ingénierie. Cette autorisation est nécessaire pour procéder au déclassement des déchets radioactifs.
- Specialus Montazas-NTP, une société lituanienne qui a conçu le dépôt de déchets radioactifs de la centrale nucléaire d'Ignalina, devrait faire faillite. Un plan de gestion des déchets radioactifs a été approuvé par la Commission européenne pour le site de stockage de Maisiagala. Le stockage contient à peu près 114 m³ de déchets.
- La Lituanie continue d'appeler au boycott de l'électricité biélorusse au niveau balte. La Lettonie a demandé au début du mois des informations de la part de Vilnius confirmant le fait que l'électricité biélorusse continuait à rentrer dans le marché balte. La méthodologie commerciale commune devrait être discutée dans les mois prochains.
- Une lettre a été adressée au début du mois d'avril par l'Inspection nationale de la sûreté de l'énergie nucléaire de Lituanie (VATESI). Elle appelait à suspendre le fonctionnement de la centrale en soulignant le manque de sa sécurité. La centrale mettait en danger un tiers de la population lituanienne. VATESI a demandé à ce que les informations concernant toute défection de la centrale soient rendues publiques.
- Après plusieurs reports, la Biélorussie a procédé au début du mois d'avril à des tests de son système énergétique, provoquant la fermeture de quatre interconnexions, ce qui a privé d'électricité la Lituanie d'imports biélorusses pendant une semaine.
- Le ministre lituanien de l'Energie Dainius Kreivys a annoncé que la Biélorussie ne recevait plus d'argent des Etats baltes depuis six semaines, conformément à la loi anti-Astravets. Cette situation est certes bonne pour la Lituanie mais une coopération trilatérale approfondie est attendue avec les Etats baltes.
- A la veille du Conseil européen informel à Porto, le Président lituanien G.Nausėda a souligné qu'il allait évoquer la menace que représentait à la sécurité de l'UE la centrale nucléaire d'Astravets et rappeler la catastrophe de Tchernobyl qui s'est produite il y a 35 ans. Dans cette optique, le Président remettra aux dirigeants de l'UE les copies de la série « Tchernobyl » tournée en Lituanie.

Gaz

- Un projet de centrale électrique au gaz est prévu à Ostroleka en Pologne. Amber Grid a annoncé que la station de Santaka servirait de porte d'entrée du réseau de transport de gaz lituanien vers l'Europe. Le pipeline dans la partie lituanienne est quasiment terminé (14 km). Le polonais Izostal a fourni des tuyaux à GIPL pour 26,4 M€, tandis que les lituaniens Alvora et Siauliu Dujotiekio Statyba construisent le gazoduc dans le cadre d'un contrat d'une valeur d'environ 80 M€. Le projet devrait être achevé d'ici la fin de l'année.

Pétrole

- Le polonais Orlen investit plus de 220 M€ dans la modernisation de sa raffinerie de pétrole brut de Mazeikiai. Des améliorations technologiques doivent permettre d'augmenter l'efficacité du raffinage du pétrole et diversifier les sources d'approvisionnement, le pétrole brut russe représentant, à l'heure actuelle, 79% des sources de matière première. Quatre ans seront nécessaires pour achever le projet qui devrait augmenter le rendement des produits à haute rentabilité de plus de 86% contre 73% actuellement. En



outre, une étude est en cours sur la manière d'adapter les installations et les résidus de divers produits technologiques pour obtenir de l'hydrogène vert. Toutefois le président de l'association lituanienne de la construction est sceptique quant aux promesses du polonais Orlen de confier aux entreprises de constructions lituaniennes la modernisation de la raffinerie. La plupart des investissements polonais sont réalisés par des constructeurs polonais, laissant les petits travaux à des constructeurs lituaniens. Il attend un plus grand rôle donné aux constructeurs lituaniens.

Interconnexion

- La Lituanie a lancé la construction d'une ligne de transport d'électricité entre la centrale électrique d'Elektrenai (nécessaire dans le rattachement de l'interconnexion LitPol Link au reste du réseau électrique du pays) et la ville méridionale d'Alytus. Le projet contribuera à assurer la stabilité du réseau de transport alors que le pays se prépare à synchroniser son réseau électrique avec le système d'Europe continentale. Le projet cofinancé par l'UE devrait coûter au total 18,26 M€.

Infrastructures

Portuaire

- Le projet de port en eaux profondes de Melnragė a été suspendu pour « au moins une décennie », son impact environnemental étant trop important. Les investisseurs se concentrent sur le développement de la partie sud du port.
- Un projet de port vert est prévu à Klaipėda permettant d'encourager les entreprises portuaires à introduire et à développer des technologies respectueuses de l'environnement. L'appel d'offre publié, il vise à évaluer l'impact environnemental de l'exploitation et de l'expansion du port et de produire un plan de développement vert du port.
- D'importants travaux ont été lancés notamment le dragage du canal de navigation et la reconstruction des brise-lames. Toutefois les ressources du port sont limitées et des discussions à propos des redevances ont été entamées entre l'autorité du port maritime et les entreprises locales. Les redevances payées par les navires entrants représentent environ 88% des revenus du port de Klaipėda, et 12% supplémentaires proviennent de la location de terrains.
- Entre 2010 et 2019, le chiffre d'affaires de Klaipėda a augmenté deux fois plus vite que les autres ports de la côte Est de la mer Baltique.
- Avec la perte de certains cargos biélorusses et russes, le port de Klaipėda se tourne vers le marché ukrainien. La question du transport de marchandises par train est étudiée ainsi que par bateau en passant par la Turquie (2 à 3 fois plus cher cependant).

Ferroviaire

- L'entreprise Lietuvos Geležinkeliai (Chemins de fer lituaniens, LTG) envisage des expéditions de fret de la Turquie vers la Scandinavie, cherchant à diversifier son portefeuille après avoir perdu une partie de ses clients biélorusses cette année. LTG souhaite également gérer plus de trafic de fret en provenance d'Europe occidentale, sa filiale polonaise servant de "porte d'entrée" au marché. Lukashenko a menacé la Lituanie de sanctions économiques pour son soutien à l'opposition biélorusse.
- Lors du webinar RB Rail AS Procurement à la fin du mois de mars, des informations plus détaillées ont été données concernant le processus d'approvisionnement de Rail Baltica et les critères d'évaluation. D'ici 2026, l'investissement total de Rail Baltica dans les Etats baltes atteindra 5,8 Md€ dont 85% seront financés par l'UE.
- Fin mars, le ministre des communications et des transports Marius Skuodis a appelé l'UE à une coopération plus étroite avec les pays voisins de l'UE dans les domaines du transport et de la logistique. Selon lui, les opérateurs ferroviaires de l'UE actifs dans des pays tiers devraient avoir des conditions égales à celles appliquées aux opérateurs de pays tiers dans l'UE. Il souligne également le manque de cohérence en ce qui concerne les mesures prises par l'UE pour promouvoir l'utilisation du transport combiné de marchandises. Actuellement, 5 000 camions traversent chaque jour la frontière entre la Lituanie et la Pologne. Les compagnies de chemin de fer ont contribué à des mouvements pilotes de l'Allemagne vers la Lituanie permettant de réduire de 6% le trafic de marchandises fortement polluantes (100 000 t GES par an).

Routier

- Le changement des systèmes de péage passant d'un système basé sur le temps à un système basé sur la distance en 2023 devrait faire augmenter les coûts des transports. Considérée comme trop drastique, et



pouvant entraîner une hausse jusqu'à 20 fois de la redevance, cette mesure risque de faire fuir les entreprises de transport.

Aéroportuaire

- 40 itinéraires de vol ont été proposés en avril, par les aéroports lituaniens, vers de nombreuses destinations.
- Afin de garantir un fonctionnement sûr et ininterrompu de l'aéroport de Palanga et éviter les restrictions de vol en raison de son infrastructure vieillissante, 10,2 M€ doivent être investis dans la reconstruction de ses pistes, de ses voies de circulation et de sa plate-forme. Cette décision a été approuvée par le gouvernement. Cette rénovation doit permettre de renforcer la sécurité, protéger l'environnement et le respect des directives internationales pour les aéroports. La société lettone ACB qui a remporté l'appel d'offre s'engage à réaliser tous les travaux de reconstruction prévus pour un montant de 13,6 M€. L'année dernière, l'aéroport de Palanga a accueilli 123 948 passagers, cette année, leur nombre devrait atteindre 137 251 passagers.
- Les trois aéroports ont accueilli un total de 4200 vols, en baisse de 23% en rythme trimestriel, avec un trafic aérien en baisse de 18% à Vilnius, de 28% à Kaunas et de 46% à Palanga. Le volume global de fret a diminué de 6 % en glissement trimestriel pour s'établir à 4 870 t.

ESTONIE

Energie

- Eesti Energia enregistre un bénéfice de 26,5 M€ au premier trimestre 2021 (contre une perte de 2 M€ au premier trimestre 2020). Le chiffre d'affaires du groupe a atteint 297,3 M€, en hausse de 31,1% sur un an. La production d'électricité du groupe a atteint 1,3TWh (+33,6%), mais la production d'énergie renouvelable a diminué de 11,3%.
- L'entreprise suédoise Nilar va construire une usine de production de batteries qui emploiera jusqu'à 300 personnes en Estonie. La localisation de l'usine ne sera pas connue avant l'été.
- La Chambre de commerce et d'industrie estonienne a demandé au gouvernement d'annuler ou de reporter la hausse des droits d'accises sur le diesel. Le précédent gouvernement avait décidé de les diminuer drastiquement en réponse à la crise sanitaire. Le gouvernement actuel ne prévoit pas de prolonger cette mesure exceptionnelle. Les droits d'accises sur le diesel devraient augmenter de 121 € au 1er mai 2022 (passant de 372 € à 493 € les 1 000 l).
- La société d'Etat OSPA (Oil Stockpiling Agency) a enregistré une perte nette de 1,1 M€ en 2020, malgré une hausse de son chiffre d'affaires de 9 M€ par rapport à 2019.
- Le ministre des Affaires économiques a remis au gouvernement un projet de loi portant sur les règles de fonctionnement du réseau électrique et sur la sécurité de l'approvisionnement en électricité. L'opérateur du système électrique, Elering, devra conduire des évaluations annuelles avec une perspective à dix ans sur la sécurité de l'approvisionnement.
- Le ministère des Affaires économiques a émis un appel d'offre dans l'optique de trouver la meilleure option pour passer à un système de chauffage et refroidissement neutre en carbone d'ici 2050. L'entreprise remportant l'appel d'offre devra présenter trois scénarios.

ENR

- 23,5% de l'électricité consommée au premier trimestre 2021 était d'origine renouvelable (-1,4 points de pourcentage par rapport au premier trimestre 2020). Les centrales électriques ont produit 625 GWh d'électricité verte, 3% de plus qu'à la même période l'année précédente. 66% de l'énergie renouvelable a été produite à partir de la biomasse au premier trimestre (soit 413GWh d'électricité générés) et 9 GWh d'électricité ont été produits grâce à l'hydraulique. 33% de l'énergie renouvelable a été produite à partir de l'éolien (184 GWh, en baisse de 37% sur un an).
- Selon Swedbank, 47% des Estoniens seraient intéressés pour installer des panneaux solaires chez eux, mais seulement 1% l'a déjà fait.
- Elering a reversé pour 7,3 M€ de subventions aux énergies renouvelables et à la cogénération à haut rendement en mars 2021.
- Eesti Energia a signé avec le Danois European Energy un contrat pour l'achat de 3,8 TWh d'électricité verte sur 10 ans à partir de 2023.
- Enefit Green et Orsted (entreprise danoise spécialisée dans l'éolien offshore) ont signé un MoU sur le développement d'un parc éolien offshore dans le Golfe de Riga d'ici 2030. Le projet s'inscrit dans le cadre d'un MoU signé entre les autorités estoniennes et lettonnes pour le développement de ce parc offshore.



- Enefit Green a produit 123 GWh d'électricité renouvelable en mars (+40% sur un mois), soit autant que la consommation annuelle d'électricité de 40 000 ménages.
- Le gouvernement prévoit, dans sa stratégie budgétaire 2022-2025, de développer les énergies renouvelables. Le développement du gaz vert dans les transports publics recevra 6 M€. Le développement d'un projet pilote pour les transports publics, sur toute la chaîne de valeur de l'hydrogène vert, bénéficiera d'une enveloppe de 55 M€. 10 M€ seront alloués pour l'utilisation de carburants renouvelables pour le chauffage. L'Etat devrait recevoir 22,5 M€ de fonds européens pour l'amélioration du système de chauffage urbain.
- Le gouvernement prévoit de financer l'amélioration des systèmes de surveillances de l'espace aérien pour enlever les restrictions portant sur la taille des parcs éoliens sur une large partie du territoire national.
- Le gouvernement souhaite réduire sa participation dans l'entreprise Enefit Green. Jusqu'à 49% des parts pourraient être vendues mais le processus ne débiterait pas avant la première moitié de l'année 2022.
- La municipalité de Maardu a accordé le permis de construire à l'entreprise EKT Ecobio pour la construction d'une centrale biogaz. L'investissement atteint un montant de 13 M€ et la production de gaz devrait débiter dès l'automne prochain.
- Le ministre des Affaires économiques a envoyé en première lecture au Parlement le projet de loi pour transposer la directive européenne sur les énergies renouvelables.
- L'entreprise de vente de gaz JetGas souhaite développer une centrale de production de biogaz sur l'île de Saaremaa. L'investissement devrait atteindre 5-7 M€.

Nucléaire

- Le gouvernement a validé la composition du groupe de travail sur le nucléaire. Le secrétaire général du ministère de l'Environnement, Meelis Münt, va en prendre la tête du groupe. Ce groupe doit travailler sur les possibilités d'implantation d'une centrale nucléaire dans le pays. Les ministères de l'Environnement, de l'Intérieur, des Finances, de la Justice, de l'Education et de la Recherche, des Affaires économiques et des Communications, de la Défense, des Affaires étrangères et celui des Affaires sociales y sont représentés, ainsi que le bureau du gouvernement et le Conseil environnemental. Le groupe remettra ses conclusions au plus tard en septembre 2022. La décision finale de développer ou non une centrale nucléaire reviendra au Parlement.
- Le ministère de l'Intérieur estonien et l'US National Nuclear Security Administration ont signé un accord de coopération visant à accroître l'efficacité de la prévention et de la lutte contre l'utilisation illégale de matières radioactives.

Hydrogène

- Le ministère des Affaires économiques a présenté un plan de soutien d'un projet d'étude sur l'utilisation de l'hydrogène dans les transports publics en Estonie. Le projet a un budget de 4,8 M€ et devra être mis en œuvre avant la fin 2024.
- Le gestionnaire de réseau de transport Elering, membre de l'initiative European Hydrogen Backbone, a présenté une version actualisée de sa vision d'une infrastructure dédiée à l'hydrogène en Europe. Le groupe propose un réseau d'hydrogène de 39 700 km d'ici 2040, avec une croissance supplémentaire prévue après 2040, reliant 21 pays. Un réseau d'hydrogène traversant l'Estonie pourrait exploiter la majeure partie du potentiel des énergies éolienne et solaire locales en offrant aux acteurs du marché un marché alternatif pour la vente de leur énergie.

Infrastructures

- Les entreprises estoniennes investissant dans le développement des infrastructures de transport, d'énergie ou numériques pourront bénéficier d'un nouveau fonds d'investissements. Ce nouveau fonds a été lancé par l'Initiative des Trois Mers. Le premier investissement estonien portera sur la construction d'un centre de données moderne et sécurisé près de Tallinn par l'entreprise Greenergy Data Centers.

Aéroportuaire

- Le terminal de l'aéroport de Pärnu sera finalement rénové et non pas reconstruit. L'ancien appel d'offre prévoyait la reconstruction du terminal et la construction d'une annexe de 900 m² mais le coût trop élevé a obligé l'entreprise gestionnaire, Tallinn Airport, à revoir l'appel d'offre. Le montant total estimé est de 600 000 € pour la rénovation du terminal et la construction d'une annexe de 35 m².



Routier

- Les infrastructures routières vont bénéficier de 655,9 M€ dans le cadre de la stratégie budgétaire 2022-2025. Les fonds serviront à compléter l'élargissement des routes Tallinn-Pärnu, Tallinn-Tartu et Tallinn-Narva, ainsi qu'à entretenir le réseau existant. 159 M€ du fonds européen de cohésion viendront compléter ce budget.
- L'étude de faisabilité et d'impacts socio-économiques et environnementaux d'une connexion permanente entre le continent et l'île de Muhu (qui permettrait de relier l'île de Saaremaa au continent) devrait rendre ses conclusions d'ici 2025. Le ministère des Finances travaille en collaboration avec la société de conseil Skepast & Puhkim sur la faisabilité d'un tel projet.
- Le gouvernement souhaite réduire sa participation dans l'entreprise de gestion de l'infrastructure routière Teede Tehnokeskus, sans préciser le nombre de parts ni le calendrier.

Ferroviaire

- La gare de Tallinn va bénéficier d'un agrandissement à hauteur de 3,3 M€. Eesti Raudtee (en charge de l'infrastructure ferroviaire du pays) et l'entreprise Leonhard Weiss ont signé un contrat pour la construction de deux nouvelles voies en gare et d'une nouvelle voie entre le pont traversant la route de Paldiski et la gare de Kitseküla.
- Le gouvernement va allouer 10,6 M€ à Eesti Raudtee afin de relocaliser la gare de triage du quartier d'Ülemiste dans la municipalité de Tapa.

Rail Baltica

- L'évaluation d'impact environnemental de la construction de la section Soodevahe-Muuga du projet Rail Baltica a été finalisée et jugée compatible avec les exigences de l'autorité estonienne de régulation technique et de protection des consommateurs. RB Rail doit finaliser l'évaluation d'impact environnemental globale pour la transmettre à l'autorité estonienne compétente dans un délai de deux ans.
- RB Rail a annoncé le premier appel d'offre pour la fourniture de multi-conduits et gaines de câbles pour un montant total de 46 M€. L'appel d'offre porte sur l'intégralité des 870 km de l'infrastructure.
- Le développement du système énergétique du projet Rail Baltica va commencer et sera réalisé par ENE Engineer. RB Rail vise une utilisation à 100% d'énergies renouvelables.
- Le gouvernement finlandais et le gouvernement estonien ont signé un Memorandum of Understanding dans le secteur du transport, qui comprend notamment le développement du tunnel entre Tallinn et Helsinki. Cependant, la construction du tunnel ne sera envisagée que dans le prolongement du projet Rail Baltica. Le MoU n'exclut pas la participation d'investisseurs privés dans le projet.

Transports

- Le gouvernement prévoit d'allouer 413 M€ de budget, dans le cadre de la stratégie budgétaire 2022-2025, au développement des transports publics par bus, mais également aux liaisons aériennes, maritimes et ferroviaires.

Véhicules électriques

- Bolt et la ville de Pärnu ont signé un accord pour permettre à l'entreprise de lancer son service de location de trottinettes électriques. Bolt versera 2 500 € par saison (allant de mi-avril à fin-octobre) pour l'utilisation de l'espace public.
- Citybee lance ses services de véhicules électriques partagés à Tartu.
- Ampler, le constructeur de vélos électriques, ouvre un magasin à Tallinn.

Ferroviaire

- 6,2M t de fret ont été transportées sur l'infrastructure ferroviaire estonienne au premier trimestre 2021. 1,2M d'embarquements de passagers ont été enregistrés sur la même période (-33%).
- L'entreprise publique Eesti Raudtee a transporté 3,6 M t de fret au premier trimestre 2021 (+43% par rapport à la même période l'année précédente).
- En mars 2021, le transport de fret a augmenté de 64,8% sur un an, soit 2,1 M t de marchandises transportées. Sur un mois, la hausse enregistrée est de 8,9%. Le chiffre d'affaires dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises a augmenté de 55,9% sur un an et de 3,7% sur un mois. Le transport de passagers a atteint 344 000 embarquements en mars, en hausse de 14,4% sur un an et en baisse de 19,1% sur un mois.



- Le gouvernement souhaite allouer 300 000 € de ses réserves à l'entreprise publique Elron pour compenser la baisse des ventes de tickets.
- Le bénéfice d'Operail a atteint 2,7 M€ en 2020, contre 9,6 M€ en 2019. 578 personnes étaient employées dans l'entreprise, contre 678 en 2019, mais le coût du travail a augmenté de 6%.
- Le gouvernement souhaite lancer, dès mai 2021, le processus de privatisation d'Operail mais il gardera le contrôle des lignes stratégiques. Sans préciser de calendrier, la privatisation devrait se dérouler en deux étapes. Une première pour la vente de 51% des actions et une seconde pour les 49% restants.

Maritime

- En mars, les ports estoniens ont géré 3,4 M t de fret, soit une hausse de 9,4% par rapport à mars 2020. Le chargement de cargaisons a augmenté de 24% (pour atteindre 2,5 M t) alors que le déchargement a enregistré une baisse de 15,9% (soit 973 300 t de cargaisons sont passées par les ports). Sur le premier trimestre 2021, les ports ont donc géré 9,4 M t de fret.
- Le nombre de passagers maritimes transportés par la compagnie Tallink a diminué de 74,2% en mars sur un an (soit 71 979 passagers transportés). Sur le premier trimestre 2021, la chute enregistrée est de 82,9 % par rapport à la même période l'année dernière. Le nombre de véhicules de passagers a également diminué, de 53,1% en mars 2021 et de 60,2% sur le premier trimestre. Le nombre d'unités de cargos a également diminué, atteignant 31 466 unités en mars 2021 (-10,2% sur un an). Sur le premier trimestre, le nombre d'unités de cargos a diminué de 14,5%.
- Le nombre de passagers transportés par Tallink en avril a augmenté de 162,1% sur un an. Le nombre d'unités cargos a augmenté de 6,3% et le nombre de véhicules de passagers transportés a augmenté 642%.
- Tallink a enregistré une perte nette de 34,4 M€ pour le premier trimestre 2021. Le chiffre d'affaires (avant audit) de l'entreprise a atteint 53,7 M€, contre 101,2 M€ sur la même période en 2020. Fin mars 2021, 3 953 personnes étaient employées dans le groupe, contre 6 819 un an plus tôt.
- Paavo Nogene est reconduit à la tête du groupe Tallink. Margus Schults a été nommé membre du conseil de direction et le mandat de Lembit Kitter a été prolongé jusqu'à la fin 2021.
- L'entreprise TS Laevad a enregistré une hausse de passagers de 37% en mars sur un an. Elle a transporté 86 585 personnes. 55 418 véhicules de passagers ont été transportés, soit une hausse de 46% sur un an.
- Au premier trimestre 2021, le nombre de passagers transitant par les ports de l'entreprise Tallinna Sadam a diminué de 76% sur un an, le volume de cargaisons a augmenté de 10%. 5,3 M t de cargaisons et 373 000 personnes ont transité à travers les ports de la compagnie.

Routier

- Elmo lance à la location sa flotte de camionnettes fonctionnant avec des carburants verts.
- Bolt lance son service de location de voitures partagées à Tallinn. 300 véhicules, de la voiture aux camionnettes, sont disponibles.
- Selon une étude réalisée par NielsenIQ, 23% des répondants estoniens ont réduit leur utilisation de la voiture en 2020. De plus, 41% ont réduit leur utilisation des transports publics et 37% des taxis et services de véhicules partagés.
- La chute des ventes de véhicules neufs a entraîné une réduction de l'offre des véhicules d'occasions entraînant une hausse des prix de ces derniers depuis plusieurs mois.
- DPD Estonia a enregistré une hausse de son chiffre d'affaires de 16% en 2020, bénéficiant d'une hausse du nombre de commandes internet. Le nombre de colis livrés par l'entreprise a atteint 5,3 M (+30% sur un an). 20 nouveaux postes ont été créés en 2020.
- La compagnie de bus Lux Express a augmenté fin-avril le nombre de départs de 28% (+138 départs).

Aérien

- L'aéroport de Tallinn a accueilli 44 607 passagers en avril 2021. C'est le nombre de passagers le plus important depuis 7 mois. 1 636 vols sont passés par Tallinn en avril. Sur les quatre premiers mois de l'année 2021, l'aéroport a pris en charge 130 649 passagers (85% de moins que sur la même période en 2019) pour 5 420 vols (-63%).
- Selon le directeur de l'aéroport de Tartu, les liaisons aériennes ne devraient pas reprendre avant l'année prochaine.
- L'entreprise XTI Aircraft a signé un MoU avec EAS, l'Estonian Aviation Center et l'Estonian Aviation Academy pour établir un centre d'assemblage et d'essais d'avions hybrides à décollage et atterrissage vertical (VTOL).



- David James O'Brock-Kaljuvee, Camiel Eurlings et Kaupo Raag ont été nommés membres du conseil de surveillance de la compagnie aérienne d'Etat Nordica. Toomas Tiivel sera, quant à lui, retiré du conseil de surveillance.
- La compagnie aérienne AirBaltic va rouvrir la ligne Tallinn-Malaga et y ajouter un vol par semaine pour les mois de juin à septembre.

Environnement

- Les dépenses environnementales de l'Estonie ont augmenté en valeur absolue, passant de 548 M€ en 2010 à 614 M€ en 2018, mais ont diminué en valeur relative par rapport au PIB, passant de 3,7% du PIB à 2,4%. L'utilisation des ressources naturelles a également augmenté, passant de 36 M t à 42 M t utilisées, sauf pour les schistes bitumineux, qui ont connu une diminution de leur extraction entre 2016 et 2019.
- Les émissions de CO₂ des installations EU ETS estoniennes des secteurs de l'énergie et de l'industrie ont diminué de 33,8% en 2020 par rapport à 2019. Les émissions ont atteint 5,6 M t de CO₂.
- Le gouvernement a approuvé la nouvelle composition du conseil de surveillance de RMK (gestion forestière étatique). Merike Saks, Ulo Needo et Randel Lants remplacent Rain Epler, Kalle Pold et Kaspar Kokk.
- Le gouvernement va allouer 44 M€ à la construction d'un nouveau bâtiment respectueux de l'environnement, qui accueillera les équipes du ministère de l'Environnement et son centre IT, l'Environmental Board ainsi que l'Environment Agency et le musée d'Histoire naturelle.
- Le Parlement adopte les amendements portant sur la gestion des déchets, et transpose ainsi les trois directives européennes sur le sujet. Parmi les principales mesures, moins de 10% des déchets ménagers doivent être entreposés dans des décharges d'ici 2035, ou encore la mise en place de la collecte séparée des déchets textiles dans toutes les municipalités d'ici 2025.
- Selon l'Organisation Météorologique Mondiale, l'année 2020 a été la plus chaude en Estonie sur les soixante dernières années. La température moyenne a atteint 8,4°C, soit 2,4°C supérieurs à la normale.
- La ville de Tallinn a organisé l'ouverture du nouveau réseau réunissant les dix-neuf villes européennes. Ce réseau a pour but d'atteindre les objectifs de développement durable fixés par l'ONU à un niveau local.
- La ville de Tallinn a rejoint l'accord européen des villes vertes.
- La ville de Tallinn et le groupe Utilitas (qui détiennent à eux deux 70% des parts de Tallinna Vesi) ont émis une offre de rachat pour le reste des parts de Tallinna Vesi (6 M d'actions, à 0,6 € l'action). L'offre prendra fin le 17 mai pour un transfert des parts le 25 mai.
- Le bénéfice net de Tallinna Vesi a atteint 4,55 M€ au premier trimestre 2021, en baisse de 18,1% sur un an. Le chiffre d'affaires de l'entreprise était en baisse de 10,6% pour s'établir à 11,78 M€.
- Priit Koit a été élu président du conseil de surveillance de Tallinna Vesi. Le parlementaire Andrei Korobeinik remplace Toivo Tootsen en tant que membre du conseil de surveillance.
- L'entreprise Tallinna Sadam appelle à mettre en circulation plus de navires électriques ou fonctionnant aux carburants verts pour réduire la pollution dans les ports. L'entreprise souhaite atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.
- Le ministère des Affaires économiques souhaite développer un outil numérique pour calculer l'empreinte carbone des bâtiments (sur toute la chaîne de valeur) afin de fournir au secteur de la construction un guide pour faciliter la prise de décisions plus respectueuses de l'environnement.
- Le ministère des Affaires économiques, la société Aquaphor International, les villes de Narva et de Narva-Jõesuu ainsi que la fondation pour le développement des zones industrielles du comté d'Ida-Viru ont signé un Memorandum of Understanding pour la construction d'une usine de production de systèmes de traitement de l'eau, entièrement robotisée, dans la ville de Narva d'ici 2025. L'investissement de 200 M€ permettrait de créer 700 emplois dans la région.
- Le Comité pour la réalisation du plan de développement des forêts s'est réuni pour la première fois en avril. Le Comité a réuni des chercheurs dans le domaine forestier des universités estoniennes et de l'Université d'Helsinki ainsi que des membres de différents ministères. Une première version du plan doit être délivrée en septembre 2022. Rein Drenkhan a été élu représentant et Marku Lamp président du Comité.
- Le Comité parlementaire sur l'environnement appelle à une définition claire des règles de transferts entre bateaux de produits dangereux et nocifs. La délimitation de zones de transferts pourrait permettre de protéger les zones protégées et de conservation spéciale. Le ministère de l'Environnement a proposé un système de compensation de type pollueur-payeur afin de financer un fonds de compensation des dommages environnementaux. Le Comité soutient cette proposition. Le ministre de l'Environnement souhaite faire interdire les transferts entre bateaux des eaux maritimes intérieures et de les autoriser uniquement dans les ports. Les ports doivent réaliser de gros investissements pour augmenter leurs capacités. De plus, les gaz liquides ne peuvent pas être pompés directement depuis le terminal par manque d'infrastructure.



- Selon un rapport du Bureau national d'audit, des décharges estoniennes opèrent sous le label « recyclage ». Le Conseil de l'environnement et l'Inspection de l'environnement ne sont donc pas en mesure de prévenir les abus dans les décharges liés au recyclage. Cette étiquette « recyclage » permet de ne pas payer les taxes de pollution, ainsi certaines décharges en profiteraient pour mettre en décharge sans recycler.

SUJETS BALTES

- Les opérateurs de transport de l'énergie électrique lettons et estoniens, « Augstsprieguma Tikls » (AST) et « Elering », étudieront conjointement les solutions possibles pour connecter le parc éolien offshore prévu en mer Baltique au réseau électrique continental en Lettonie et en Estonie. Une étude des tracés préliminaires des lignes de transmission offshore vers les zones du golfe de Riga et de la côte ouest de la Lettonie et de l'Estonie a déjà été réalisée. Le coût total du raccordement des parcs éoliens du golfe de Riga et de la mer Baltique à l'ouest de l'Estonie et de la Lettonie n'est pas encore déterminé, car il dépend des technologies sélectionnées, qui sont en constante évolution. La capacité du parc éolien ELWIND devrait se situer entre 700 et 1000 MW et le projet devrait être achevé à la fin de l'année 2030. Pour mémoire, un MOU sur le développement d'ELWIND en mer Baltique a été signé le 18 septembre 2020 par les ministères lettons et estoniens en charge du secteur de l'énergie. AST et Elering sont responsables du développement de l'infrastructure de transmission, de la construction et de connexion au réseau de transmission continental du projet ELWIND. Compte tenu du fait que le projet ELWIND implique deux pays, le projet pourrait être qualifié de projet de statut régional avec la possibilité future d'obtenir un cofinancement des fonds CEF RES (The Connecting Europe Facility of Renewable Energy), dont les conditions seront connues après 2022.

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