



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale du Trésor



VEILLE DEVELOPPEMENT DURABLE EUROPE CENTRALE ET PAYS BALTES

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE REGIONAL

DE VARSOVIE

Mars 2022

Sommaire

❖ *Une 2^{ème} édition spéciale conflit russo-ukrainien*

- Secteur du transport p2
- Impact sur le secteur de l'énergie..... p4
- Autres secteurs..... p10

❖ *Une sélection des faits saillants dans la zone*

- Pologne..... p12
- Hongrie..... p15
- République tchèque..... p18
- Slovaquie..... p21
- Lettonie..... p25
- Lituanie..... p26
- Estonie..... p27

Conflit en Ukraine et résilience

Plus d'un mois après l'invasion du territoire ukrainien par l'armée russe, des pays de la zone ont déjà réussi à consolider un plan de sortie des ressources énergétiques russes pour ne plus dépendre du gaz russe dès cette année. Le rôle du gaz dans les stratégies énergétiques de ces Etats Membres est réduit. Les tensions sur le marché du logement se font plus fortes, avec l'afflux des réfugiés, tandis que le secteur de la construction et des transports souffrent depuis le départ de la main d'œuvre ukrainienne.



Zoom – conflit russo-ukrainien

Secteur du transport

Le transport routier en peine

La situation des entreprises polonaises du secteur de transports routier des marchandises a détérioré suite à la guerre en Ukraine. Actuellement, ce secteur note presque 0,5 Md€ de créances à l'égard des banques et des contreparties. Au cours de la première année de la pandémie les dettes du secteur des transports ont augmenté de presque 2,4 M€ : en mars 2020, l'endettement des transporteurs s'élevait à 0,44 Md€, en janvier 2021 il est remonté à 0,47 Md€. Ensuite, la situation a commencé à se redresser. Selon les données du bureau d'information sur le crédit (BIK), à ce jour, une grande majorité de l'endettement dans le secteur des transports et du stockage concerne les entreprises du transport routier de marchandises et s'élève à 0,36 Md€. D'après une enquête sur les inquiétudes des entreprises concernant les conséquences de la guerre, les plus grandes préoccupations concernent le secteur des transports où 4 sociétés sur 10 envisagent la faillite. En Russie et Biélorussie travaillent toujours environ 3 000 chauffeurs polonais.

Face à la crise, en **Estonie** le Ministère des Affaires Economiques a décidé de permettre aux transporteurs routiers ukrainiens d'opérer entre l'Estonie et l'Ukraine sans permis de transport, habituellement nécessaire pour le transit.

En conséquence de la guerre en Ukraine qui a provoqué des manques de chauffeurs, le ministre des Transports et des Communications Marius Skuodis, ainsi que les ministres des Transports de huit pays de l'Union européenne (UE), ont adressé une lettre conjointe à la commissaire de la Commission européenne (CE) aux Transports Adina Vălean, proposant une suspension des dispositions du Paquet Mobilité qui obligent à ramener le véhicule toutes les 8 semaines dans son pays d'établissement et restreignent les opérations de cabotage dans l'UE.

La filière du transport ferroviaire mobilisera les budgets d'Etat

Estonian Railways prévoit une baisse de ses ventes de 10 M€, soit 1/3 de ses revenus, du fait de l'arrêt des échanges avec la Russie. La législation estonienne prévoit que ce soit à l'Etat estonien de couvrir cette perte, afin d'assurer la rentabilité de cette entreprise publique.

En **Lettonie**, dans le cas de l'arrêt complet du transit ferroviaire de marchandises en provenance de Russie et de Biélorussie, 50 à 60 M€ du budget de l'Etat pourraient être nécessaires pour l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, a déclaré Andris Maldups, représentant du ministère des Transports et membre du conseil de la compagnie ferroviaire « Latvijas Dzelzceļš ». En raison des sanctions actuelles, la délivrance de visas aux citoyens russes a été suspendue, y compris aux membres d'équipage des trains internationaux. Le ministre des transports Talis Linkaits a invité « Latvijas Dzelzceļš » à élaborer des scénarios possibles en relation avec les sanctions actuelles et les éventuelles sanctions à venir, ainsi que d'évaluer les mesures de soutien à mettre en place. Le ministre a également déclaré que l'engagement actuel est de conserver le réseau ferroviaire afin d'assurer le transport de passagers et de marchandises au niveau national et entre les États baltes.

En **Lituanie**, la situation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire LTG est également préoccupante, suite à la chute du transport fret en particulier avec la Biélorussie. Le gouvernement lituanien envisage également d'intervenir exceptionnellement et de couvrir la perte des redevances.

L'acheminement des nouveaux trains en Lettonie est retardé

En raison de la guerre en Ukraine, la livraison des nouveaux trains électriques commandés par la **Lettonie** pourrait être décalée comme l'a indiqué le président du Conseil d'administration de l'entreprise ferroviaire de voyageurs « Pasazieru vilciens ». Initialement il était prévu de livrer les trains



fabriqués en République Tchèque via les réseaux ferrés ukrainiens et biélorusses, car l'écartement des rails est similaire à celui de la Lettonie. A ce stade une possibilité de livraison par camion ou par bateau est envisagée, mais cette solution nécessitera un démontage partiel des trains avant livraison. Pour mémoire, le contrat avec l'entreprise tchèque « Skoda Vagonka » portant sur la livraison de 32 trains électriques a été signé en juillet 2019.

Enclave de Kaliningrad et transit

La Commission européenne devrait fournir des conclusions si le voyage en transit de la Russie via la Lituanie vers la région de Kaliningrad, l'enclave de la Russie, peut être suspendu pour des raisons de sécurité. A ce jour, la Lituanie honore ses engagements internationaux et le transit ferroviaire à destination et en provenance de la région de Kaliningrad s'effectue de manière continue et fluide sur la base de l'accord de 2002 entre l'UE et la Russie. Le gouvernement lituanien a décidé d'autoriser les citoyens lituaniens et d'autres pays de l'Union européenne à descendre des trains transitant entre la Russie continentale et son enclave de Kaliningrad. Actuellement, environ 4 trains et 100 passagers voyagent chaque jour vers ou depuis Kaliningrad en transit via la Lituanie. Le transit des trains militaires via la Lituanie est contrôlé par le Centre de contrôle des mouvements des forces armées lituaniennes, dont les officiers entrent dans les trains russes lorsqu'ils traversent la Lituanie et contrôlent leurs passagers pour déterminer s'ils transportent des troupes. La Lituanie prévoit de demander un financement supplémentaire de 24 M€ à l'UE pour assurer la sécurité des trains de transit de Kaliningrad.

Aide humanitaire, mobilité et accueil des populations en fuite

En **Pologne**, du 24 février au 6 avril depuis les villes à la frontière avec l'Ukraine, 2258 trains (dont 1832 trains réguliers et 426 trains supplémentaires) sont partis avec plus de 467 500 réfugiés. Jusqu'à présent, 1 148 500 de réfugiés ukrainiens ont voyagé grâce aux trains de l'opérateur national PKP Intercity à titre gratuit.

La **République tchèque** a quant à elle ajusté les conditions d'accès au transport gratuit. Jusqu'à la fin mars, les réfugiés ukrainiens étaient autorisés à voyager gratuitement dans les trains, les bus ou dans les transports en commun dans l'ensemble du pays. A compter du 1er avril, la gratuité des transports pour les réfugiés en provenance d'Ukraine reste en vigueur dans les trains internationaux mais elle est limitée à 5 jours suivant la délivrance du visa de protection temporaire dans les trains intérieurs. Selon le ministère des Transports, ces règles visent à prévenir les abus par les citoyens de nationalité ukrainienne qui vivaient en République tchèque avant la guerre.

De plus, il faut souligner l'initiative du **gouvernement estonien** de créer une plateforme de location immobilière dédiée aux réfugiés ukrainiens. Cette plateforme accompagne les réfugiés dans leurs démarches et liste des logements de courte et moyenne durée à prix réduits.

Enfin, du fait de la hausse des prix de l'énergie, **Tallinnk Grupp** a fait le choix de ne pas rouvrir sa ligne reliant Tallinn et Stockholm pour l'heure. Par conséquent, le vaisseau dédié à ce trajet, le MS Isabelle, va être utilisé pour héberger des réfugiés ukrainiens de manière temporaire. Le bateau a une capacité maximale de 2100 personnes et est immobilisé au Port de Tallinn. Cet hébergement sera possible pour une durée maximale de 8 mois, et coûtera 18,3 M€ au gouvernement.

Impacts sur le secteur aéroportuaire

La guerre en Ukraine a touché les activités de la compagnie aérienne nationale **polonaise LOT** : avant la crise, les trois marchés : ukrainien, biélorusse et russe étaient représentaient environ 13% du volume total de trafic de la LOT. Pour compenser les pertes sur ces directions, l'opérateur ouvre de nouvelles liaisons, p.ex. à Bombai, à New Delhi, Baku ou à Sarajevo. LOT reprend aussi les vols vers les Etats Unis : à Los Angeles, New York et à Chicago.

En **Hongrie**, Wizz Air a annulé tous ses vols en provenance et en direction de la Russie jusqu'au 30 octobre. Ceux pour l'Ukraine sont annulés jusqu'à fin juin.



En Hongrie et Lituanie, l'impact est globalement modéré sur le secteur. L'aéroport de Budapest a déclaré ne pas avoir enregistré de baisse significative du nombre de passagers depuis l'invasion russe, à l'exception évidente des vols vers la Russie et l'Ukraine. 620 199 passagers sont passés par l'aéroport en février, soit 10 fois plus qu'en février 2021, en pleine vague de Covid. Ce chiffre représente 64 % du niveau pré-Covid de février 2019. Le volume de fret a atteint 15 578 tonnes en février, en hausse de 29% par rapport à l'année précédente. Les trois aéroports lituaniens ont pour leur part enregistré plus de 250 000 passagers en février, soit 6,6 fois plus qu'il y a un an. La guerre russe en Ukraine a eu le plus grand impact sur les compagnies volant à destination et en provenance de l'Ukraine. La suspension des vols directs vers l'Ukraine devrait réduire le nombre total de passagers d'environ 2%.

Demandes de sanction complémentaires

Les ministres balte et polonais des transports ont appelé l'Union européenne à interdire le transport routier de marchandises à destination et en provenance de la Russie et de la Biélorussie, a déclaré le ministre lituanien des transports et des communications.

Secteur de l'énergie

La sortie imminente du gaz russe confirmée en Pologne et Estonie

En **Pologne**, le 30 mars, le premier ministre Mateusz Morawiecki, la ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa et le PDG de PKN ORLEN, Daniel Obajtek, ont annoncé dans une conférence de presse commune le calendrier de sortie des ressources fossiles russes d'ici à fin 2022, dans le cadre de la politique de dérusification portée par le gouvernement polonais. Le processus législatif est engagé pour sortir totalement du charbon russe d'ici à mai 2022. Outre l'augmentation de la production polonaise, les importations en provenance d'Australie, d'Afrique du Sud, du Canada, de destinations outre-mer, contribueront à reconstituer ces stocks stratégiques. Le gouvernement polonais a également annoncé le plan pour s'éloigner du pétrole russe d'ici la fin de cette année. Les voies privilégiées pour l'approvisionnement sont le terminal pétrolier de Gdansk, dont la capacité de 36 Mt est jugée suffisante pour répondre à la demande de pétrole des raffineries polonaises. En ce qui concerne la ressource gazière, la Pologne finalise son processus de sortie du gaz russe avec les derniers investissements réalisés : interconnexions gazières avec Lituanie et Slovaquie, Baltic Pipe et augmentation de la capacité du terminal GNL de Swinoujscie. La Ministre a confirmé que « *le dernier contrat avec Gazprom a été résilié. La fin de l'année 2022 signifie la fin définitive du gaz russe en Pologne* ». Lors de la conférence, le premier ministre Mateusz Morawiecki a demandé à la Commission Européenne la mise en place d'une taxe spécifique sur les hydrocarbures russes dans l'UE.

De même, depuis le 1er avril 2022, **l'Estonie** ne reçoit plus de gaz en provenance de Russie. Dans un premier temps, cela ne relevait pas d'une décision politique mais d'un choix technique et économique. Sur le plan technique, des travaux de maintenance étaient menés sur le réseau par Gazprom du 1er au 7 avril (travaux annoncés dès décembre 2021). Sur le plan économique, l'Estonie considérait que le prix du gaz russe est excessivement élevé et fait le choix de se reposer sur ses réserves plutôt qu'acheter ce gaz au prix fort, alors que la consommation du pays diminue avec la fin de l'hiver. Eesti Gaas a également annoncé avoir des réserves quant au fait de payer en roubles. Enfin, une décision politique a été faite le 7 avril par la Première Ministre Kaja Kallas : l'Estonie n'importera plus de gaz russe d'ici la fin de l'année 2022.

Dès début mars, la **Lituanie** a arrêté les importations de cargaisons de gaz naturel liquéfié (GNL) russe via le port de Klaipėda. Le gaz de Novatek était notamment importé par Achema, le producteur d'engrais basé à Jonava. En 2021, le gaz russe représentait environ 20% du volume total traité par le terminal GNL de Klaipėda.



Révision accélérée des stratégies énergétiques : diversification, accélération des renouvelables et prolongation du charbon

Le 29 mars, le **gouvernement polonais** a adopté des grandes lignes de la mise à jour de la Politique énergétique de la Pologne à l'horizon 2040 (PEP2040), qui concernent l'accélération des actions visant à assurer la sécurité énergétique nationale et les enjeux géopolitiques liés à la diversification du gaz et du pétrole. Ainsi, la Pologne rajoutera un premier pilier à sa stratégie : la souveraineté énergétique. Au-delà, la Pologne prévoit de prolonger l'usage des blocs à charbon et d'accroître le développement des ENR, pour atteindre 50% de production par les ENR d'ici à 2040 (contre 34% dans le projet initial). 50GW de puissance installée en ENR à 2030 est envisagé. Le développement du nucléaire est confirmé, tant par de grandes installations que par les SMR, avec une mise en chantier dès 2026, et mise en service en 2032. De plus, le gaz est toujours considéré comme énergie de transition, mais sa part dans le mix énergétique polonais devrait être réduite par rapport au projet initial.

En **République tchèque**, la prolongation de centrales à charbon est envisagée. Lors d'une conférence de presse donnée le 15 mars, le PDG de ČEZ, Daniel Beneš, a estimé que dans la situation actuelle, les centrales thermiques à charbon pourraient rester en service au-delà de leur date d'arrêt prévu de 2033. Il est également possible qu'elles soient amenées à produire davantage à court terme, en raison des risques énergétiques liés au conflit en Ukraine.

En **Hongrie**, le Premier ministre souhaite par ailleurs réorienter, au cours des dix prochaines années, le mix énergétique de la Hongrie vers les énergies nucléaire et solaire, avec une part prépondérante pour le nucléaire [NDR : les centrales nucléaires hongroises actuelles et à venir sont exploitées par Rosatom]. Les deux sources énergétiques devraient couvrir plus de 90% des besoins énergétiques de la Hongrie, ce qui réduirait ainsi le gaz à sa portion congrue. Pour rappel, le gaz représentait, en 2020, 26% du mix électrique. Le Premier ministre n'entend par ailleurs pas interrompre complètement les importations russes à long terme, mais plutôt à diversifier les approvisionnements afin de « ne pas être vulnérable ».

En **Lettonie**, de nouveaux projets de terminal GNL sont à l'étude pour sécuriser les approvisionnements à moyen-long terme. Alors que la capacité du terminal gazier lituanien de Klaipėda est jugée insuffisante pour desservir l'ensemble de la région à long terme et que les actions de la Russie posent un risque supplémentaire, des investisseurs des États-Unis et du Moyen-Orient ont déjà exprimé leur intérêt pour la construction d'un terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) en Lettonie. Le plus connu des projets précédemment annoncés en Lettonie est l'idée d'un terminal GNL à Skulte. Les développeurs auraient également été en pourparlers avec les décideurs estoniens de l'énergie ces dernières semaines. Les représentants de ce projet soulignent que son plus grand avantage est la proximité de l'immense installation de stockage de gaz d'Inčukalna. Le ministère de l'Économie letton a confirmé que des entreprises lettonnes ont montré de l'intérêt et qu'elles iront prochainement aux USA pour se renseigner sur les possibilités de construire un tel terminal. « Il est important qu'un tel terminal soit construit dans la région et qu'il soit économiquement justifié et basé sur des principes économiques » a déclaré le ministre de l'Économie, Jānis Vitenbergs. Des représentants d'un autre projet, SIA Kundziņsalas Dienvidu projekts, ont également rencontré le ministre de l'Économie. La société a jusqu'à présent travaillé au développement d'un petit terminal GNL à Rīga. Du point de vue du transport, il serait difficile d'établir un terminal à Kundziņsala (Riga) qui pourrait fournir du gaz à une région plus large, mais cela pourrait offrir une option pour l'approvisionnement de la capitale lettone. Le propriétaire de la société a également confirmé son intérêt à coopérer avec les développeurs d'autres projets, par exemple le projet de terminal Paldiski en Estonie.

L'**Estonie** va ouvrir un terminal GNL flottant à Paldiski dès l'automne 2022. Il sera construit en collaboration avec la Finlande, en s'appuyant sur Elering et Alexela. Celui-ci permettrait de couvrir intégralement les besoins annuels de l'Estonie (soit 5 TWh) et une partie des besoins lettons et finlandais. Sur le plan pratique, l'Estonie et la Finlande vont construire les stations d'amarrages puis louer le terminal GNL en fonction de leur besoin. Pour l'Estonie, le coût de la location est estimé à 10 M€ par an. Dans le même temps, et afin de pouvoir se passer du gaz russe jusqu'à l'automne, le



gouvernement a annoncé vouloir acquérir 1 TWh de gaz naturel, afin de le stocker dans les réserves d'Inčukalns (Lettonie).

La République tchèque peine à définir sa stratégie

Recherche de solutions d'approvisionnement alternatives au gaz et pétrole russes. Une délégation du gouvernement tchèque pourrait se rendre au Qatar en mai prochain. Outre la signature d'un accord de coopération et d'une convention fiscale, la question du GNL pourrait être à l'ordre du jour de ce déplacement. La perspective d'un contrat d'approvisionnement en GNL est à rapprocher de la volonté du gouvernement d'acquérir une participation dans un terminal portuaire GNL en mer Baltique (Pologne ou Allemagne).

Les autorités envisagent également le développement des interconnexions et réseaux de transport d'hydrocarbures, et l'accélération de la transition énergétique vers le nucléaire et les renouvelables. Ainsi, la possibilité d'augmenter la capacité du pipeline TAL (Trieste-Allemagne ou Trieste-Ingolstadt) de 200 000 tonnes de pétrole par mois est à l'étude afin de réduire la dépendance au pétrole russe de l'Autriche, de la République tchèque et de l'Allemagne. Pour le transport du gaz, le ministère de l'industrie évoque l'idée de relancer une interconnexion gazière entre l'Autriche et la République tchèque, après la suspension du projet de gazoduc BACI (Bidirectional Austria-Czech Interconnection) en 2019. L'opérateur national tchèque chargé de l'exploitation du réseau de gazoducs de transport, Net4Gas, prévoit ainsi la création d'une nouvelle liaison gazière avec l'Autriche à horizon 2028.

Un embargo immédiat sur le gaz et pétrole russe difficilement envisageable. Dans un entretien accordé à la presse le 8 avril, Tomáš Pojar, conseiller en sécurité et politique étrangère du Premier ministre, a indiqué qu'un embargo sur le gaz russe à l'heure actuelle serait difficilement gérable pour la République tchèque. Un tel embargo serait, selon lui, bien plus préjudiciable à la Tchéquie qu'à la Russie et qu'il est ainsi préférable de réfléchir à des sanctions davantage pénalisantes pour la Russie. Si la Tchéquie n'est ainsi pas favorable à un embargo sur la gaz et le pétrole russe, il a indiqué qu'elle ne serait pas bloquante en cas de consensus.

Abandon du projet d'acquisition par l'Etat de stocks stratégiques de gaz. L'hypothèse, évoquée au début de la crise ukrainienne, d'un achat par l'Etat de 200 M m³ de gaz naturel (via l'opérateur étatique SSHR - chargé des stocks stratégiques de carburants) a finalement été écartée par le gouvernement en raison d'un coût budgétaire trop élevé compte tenu des cours du gaz.

Fin des subventions pour les chaudières à gaz. Afin de réduire la dépendance de la République tchèque au gaz naturel russe, le ministère de l'Environnement mettra fin au 30 avril à la subvention aux ménages pour l'installation d'une chaudière à gaz et augmentera de 130 000 CZK (5 317 €) à 180 000 CZK (7 362 €) la subvention offerte aux ménages à faible revenu pour remplacer les chaudières à charbon par les pompes à chaleur. Le ministère a également préparé un amendement de loi sur la qualité de l'air pour reporter de deux ans (jusqu'au 1er septembre 2024) l'interdiction de l'utilisation des anciennes chaudières à charbon.

Devenir de Skoda JS. La presse tchèque évoque une possible acquisition de Skoda JS (équipements nucléaires), société détenue à 100% par Gazprombank, par l'électricien national tchèque ČEZ. Ainsi ČEZ chercherait à : (i) d'une part, racheter la participation de Škoda JS (17%) dans le centre de recherche ÚJV Řež (détenue majoritairement par ČEZ avec 53%, et (ii) d'autre part, à devenir propriétaire de Škoda JS, acteur tchèque historique de la filière nucléaire. Le porte-parole de ČEZ, Ladislav Kříž, a notamment déclaré : « Nous recherchons une solution à l'évolution de la situation de Škoda JS, qui est un fournisseur important pour nous, ainsi que pour ÚJV Řež ».

La Slovaquie a besoin de 5 ans pour sortir du gaz russe

Le 6 avril, le gouvernement slovaque réuni en conseil des ministres a adopté le document confidentiel « Plan de crise relatif à la menace de manquement des fournitures énergétiques ». Le document a été initié et présenté par le vice-premier ministre et ministre de l'Economie. La sortie du gaz russe est problématique pour la Slovaquie. Le ministère de l'Economie annonce que l'arrêt immédiat des

livraisons du gaz russe n'est pas possible pour la Slovaquie et que le pays aurait besoin de cinq ans pour se préparer à cet arrêt même si le scénario de crise prévoit un délai d'un an avec toutefois de nombreuses limitations. De même, le paiement demandé en roubles a généré de nombreuses prises de positions contradictoires au sein du gouvernement. Le vice-premier ministre et ministre de l'Economie M. Richard Sulik soutient une approche pragmatique à savoir payer en rouble le gaz si la Russie en fait la demande. Ces propos ont essuyé de nombreuses critiques de la part des autres représentants du gouvernement et de la coalition gouvernementale. Le premier ministre Eduard Heger a assuré que la Slovaquie sera solidaire des décisions des autres EM de l'UE en matière d'achat du gaz russe. Il a rappelé que c'était à la demande de la Slovaquie que l'approche coordonnée de l'UE avait été lancée concernant le paiement des importations du gaz russe. Selon le Premier ministre, l'unité est cruciale et la Slovaquie doit insister sur le respect des conditions contractuelles et donc du paiement en euros. Le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, M. Karol Galek a réitéré le 4 avril que la Slovaquie ne planifierait pas de payer en rouble comme exigé par la Russie et qu'elle ne réaliserait pas un tel paiement de son côté.

Le 16 mars, le secrétaire d'Etat Karol Galek a rappelé que la Slovaquie pourrait être totalement indépendante du gaz russe en 2027 au plus tôt. A cette date-là, selon les premiers calculs, en cas d'arrêt d'approvisionnement en gaz russe, ces fournitures pourraient être remplacées sans trop de dommages douloureux pour l'économie slovaque. Enfin, à ses yeux, dans l'hypothèse d'une baisse de la consommation de 15%, de la diversification des fournitures, et de l'utilisation maximale d'autres voies d'approvisionnement et des gisements européens, une moindre dépendance serait presque possible dès cette année.

Le 27 mars, le ministre des Affaires étrangères M. Ivan Korcok a conduit des négociations bilatérales au Qatar pour des livraisons du gaz liquéfié en provenance de la région du Golfe. Selon le ministre, les négociations vont continuer pour que la Slovaquie puisse progressivement se délivrer de la dépendance des livraisons du gaz russe. M. Korcok a réalisé les entretiens bilatéraux avec le vice-premier ministre et ministre des affaires étrangère et le ministre du Commerce et de l'industrie de Qatar, le ministre des Affaires étrangères d'Oman et le ministre des Affaires étrangères de Jordanie.

Accélération de la synchronisation électrique des pays baltes, après l'Ukraine et la Moldavie

Le 16 mars, une synchronisation d'urgence a été opérée entre les réseaux électriques ukrainien (géré par Ukrenergo) et moldave (Moldelectrica) avec le réseau d'Europe continentale, par le biais de la **Hongrie**. Le projet de synchronisation était en cours depuis 2017, et a été nettement accéléré, à la demande de l'Ukraine et de la Moldavie suite à l'agression russe. L'Ukraine était auparavant reliée au réseau russe dont elle a été déconnectée peu après l'invasion. Ainsi le système électrique hongrois et son opérateur, Mavir, jouent un rôle primordial dans le maintien de l'équilibre des performances et dans l'élimination des perturbations des réseaux ukrainien et moldave dans la mesure des moyens disponibles à tout moment. La connexion avec la Hongrie a été choisie car le réseau de transmission du système électrique ukrainien était le mieux relié avec le réseau hongrois. La synchronisation d'urgence permet une interconnexion car elle assure des mesures d'atténuation supplémentaires pour limiter les risques opérationnels, même si toutes les mesures ne sont pas encore finalisées. Les autorités hongroises ont souligné que cette synchronisation ne poserait pas de difficulté pour le réseau électrique national. En revanche, les GRT d'Europe continentale ont indiqué rester vigilants quant aux risques liés à la protection et à la stabilité dynamique, aux opérations et aux marchés, aux aspects juridiques et réglementaires et aux technologies de l'information, y compris pour la cyber sécurité.

La **Lituanie** soutient également l'idée de synchroniser l'Ukraine avec le système électrique européen le plus rapidement possible. La Lituanie a appelé la Commission européenne, les pays baltes et la Pologne à prendre un engagement politique fort et à s'impliquer pleinement dans l'accélération de la synchronisation des pays baltes, y compris d'urgence si nécessaire. La Lituanie et les autres États baltes doivent intensifier leur déconnexion du système électrique BRELL, car la Russie pourrait l'utiliser comme un instrument d'influence en déconnectant elle-même les pays baltes. Avant 2025, l'ensemble



du système électrique lituanien devrait être temporairement déconnecté de BRELL pour la première fois en septembre, fonctionnant en mode insulaire.

Parrallèlement, les gestionnaires de réseaux de transport d'électricité de la Baltique ont décidé à l'unanimité de réduire les importations commerciales d'électricité via les connexions existantes avec la Russie, a déclaré le ministère de l'Énergie. À partir du 3 mars 2022, la quantité totale d'électricité importée dans les États baltes depuis la Russie ne dépassera pas 300 MW et pas plus de 150 MW d'électricité pourront entrer par les liaisons Lituanie-Russie et Lettonie-Russie.

4 entreprises nordiques (le danois Energinet, le Norvégien Statnett, le Suédois Svenska Kraftnat et le finlandais Fingrid Oyj) ont annoncé travailler de concert avec les pays baltes pour assurer leur approvisionnement électrique en cas de coupure du réseau électrique russe (BRELL), sur lequel les pays baltes seront connectés jusqu'en 2026.

Hausse des prix de l'énergie

Le 18 mars, la **Ministre polonaise** du climat et de l'environnement Anna Moskwa a annoncé que le tarif réglementé du gaz pour les ménages et pour les consommateurs sensibles sera prolongé et s'appliquera jusqu'en 2027.

Le 10 mars, le **gouvernement hongrois** a publié un décret qui interdit de vendre du carburant au prix plafonné de 480 HUF (1,26 EUR) par litre aux camions de plus de 7,5 tonnes et aux véhicules étrangers dont la charge dépasse 3,5 tonnes. La taxe d'accise sur le carburant a été réduite de 20 HUF (5,2 cts €). Enfin, la police doit désormais poursuivre les personnes qui répandent de « fausses rumeurs » de pénuries de carburants. Lors de sa conférence du 6 avril, le Premier ministre a précisé qu'il aimerait maintenir le plafonnement des prix du carburant « autant que possible à l'avenir » [NDR: le plafonnement est prévu jusqu'au 15 mai], alors qu'il affirmait en octobre 2021 qu'il s'agissait d'une décision dangereuse car il serait très difficile d'en revenir et qu'elle pourrait faire plus de mal que de bien.

En **Lituanie**, alors que les prix du carburant continuent d'augmenter, le gouvernement n'a pas encore l'intention de réduire les droits d'accise existants sur le carburant. Les carburants y sont soumis à un taux de TVA de 21 % et, en outre, l'essence sans plomb est soumise à un droit d'accise de 466 € par 1 000 litres, l'essence au plomb est soumise à un droit d'accise de 579,24 €, et le droit d'accise le taux d'accise pour le gazole s'élève à 372 €. Par ailleurs, le parlement lituanien a approuvé un taux de TVA zéro temporaire sur le chauffage urbain pour les ménages. Le ministère des Finances estime que l'Etat perdra un manque à gagner de 23,3 M € de recettes budgétaires. Jusqu'alors, le taux de TVA réduit de 9 % s'applique au chauffage urbain et au bois de chauffage, mais l'électricité et le gaz de chauffage sont soumis au taux de TVA standard de 21%. D'autres propositions devraient être annoncées en avril pour réduire les coûts des ménages en raison de la flambée des prix de l'énergie.

En **Lettonie**, selon les données de l'opérateur public de transport de l'énergie électrique « Augstsprieguma Tīkls », en mars 2022, le prix moyen d'électricité a atteint 167,22 €/Mwh, en hausse de 59,7% par rapport à février 2022 et de 284% par rapport à la même période en 2021. La hausse des prix est provoquée principalement par une flambée du prix du gaz naturel en raison de la guerre en Ukraine, du niveau élevé des quotas de CO₂, ainsi que la diminution de la production électrique par des éoliennes.

La Hongrie souhaite poursuivre ses achats de pétrole et gaz russes...

Viktor Orbán souhaite continuer les achats de gaz et de pétrole en provenance de la Russie, et refuse que les sanctions européennes envers ce pays entraînent des conséquences financières négatives pour la Hongrie. 90% des ménages hongrois se chauffent au gaz et plus de 80% du gaz consommé en Hongrie provient de Russie (55% pour le pétrole). Pour le Premier ministre, la mise en place de sanctions contre Gazprom reviendrait à faire payer aux ménages hongrois le coût de la guerre entre la Russie et l'Ukraine.



Le Premier ministre hongrois appelle l'Union européenne à suspendre sa « politique de hausse artificielle des prix ». Celle-ci vise certes à lutter contre le changement climatique par une réduction de la consommation, mais elle aurait surtout pour conséquence de renchérir les factures des ménages en raison de l'impact de la guerre en Ukraine. Viktor Orbán souhaite donc que les ménages ne soient pas être obligés de payer des prix de l'énergie « trois à quatre fois plus chers qu'auparavant » jusqu'à ce que les conséquences de la guerre s'atténuent. Il a également déclaré que la hausse des prix de l'énergie était majoritairement responsable de l'accélération de l'inflation observée en ce moment.

Interrogé lors de la conférence de presse qu'il a tenue le 6 avril, juste après sa réélection, Viktor Orbán est resté assez évasif sur le prix réel auquel la Hongrie payait son gaz à la Russie : « *la formule est complexe et tout ce que je peux dire, c'est que c'est un meilleur prix qu'avant* [NDR : un nouvel accord sur le gaz a été mis en place en octobre 2021] ». Des journalistes lui ont alors fait remarquer que les données de l'Office central des statistiques (KSH) indiquaient que la Hongrie payait le même prix que celui du marché, ce à quoi Viktor Orbán a répondu que « *l'objectif principal n'était pas de payer le prix le moins cher, mais d'assurer un approvisionnement à long terme* ». Interrogé sur les alternatives au gaz russe, le Premier ministre a ironisé sur la « bonne idée » de Bruxelles de remplacer le gaz russe bon marché par du gaz naturel liquéfié américain cher. Il a rattaché la position de la Hongrie à celle de l'Allemagne, elle aussi très dépendante, en allant jusqu'à dire que toute critique de la Hongrie sur ce point est aussi une critique de l'Allemagne.

Le Premier ministre a par ailleurs reconnu ses divergences avec la Pologne à propos du gaz russe. Il a précisé que la Pologne militait pour un embargo sur le pétrole et le gaz russes, car elle disposait d'une façade maritime qui lui permettrait de recevoir du GNL par bateau, la Hongrie étant enclavée et ne pouvant recevoir son énergie que par des gazoducs ou oléoducs. Une interruption de ces flux pourrait « arrêter » l'économie hongroise. Il a toutefois minimisé l'impact de ces divergences, car l'alliance avec la Pologne n'avait pas été conçue pour disposer d'une politique étrangère commune, mais dans le but de défendre des intérêts convergents face à l'Union Européenne.

L'Ambassadeur de Russie en Hongrie, Evgeny Stanislavov, a accordé une interview dans laquelle il se félicite du refus du Premier ministre d'étendre les sanctions au domaine énergétique, en opposition au « troupeau » européen. Il estime que si la Hongrie a été « forcée » par Bruxelles de voter en faveur de certaines sanctions, elle a finalement bien résisté aux « pressions ».

Enfin, le Ministre des affaires étrangères et du commerce extérieur et le Premier ministre ont successivement déclaré que la Hongrie accepterait de payer le gaz russe en roubles. Péter Szijjártó a rajouté que l'approvisionnement en gaz de la Hongrie était le fruit d'un accord bilatéral entre la Russie et la Hongrie, auquel l'UE n'était pas partie. Il ne considère « pas nécessaire » non plus que l'UE apporte une réponse commune aux importations de gaz russe. Sur le paiement du gaz en roubles, le PDG de MOL expliquait fin mars que cette décision n'affecterait pas son groupe qui n'était impliqué ni dans le transport du gaz, ni à son achat ; c'est la même chose vis-à-vis du pétrole russe car MOL achète la majeure partie de son pétrole par l'intermédiaire de négociants suisses.

En ce moment, la Hongrie reçoit chaque jour 10 M m³ de gaz via le gazoduc qui traverse la Turquie, la Bulgarie et la Serbie, 14 M m³ via l'Autriche et 6 à 9 M m³ via la Slovaquie. Par ailleurs, la Hongrie reçoit 19 000 à 20 000 tonnes de pétrole brut russe au quotidien, via l'oléoduc Druzhba.

... et n'augmentera pas la capacité de connexion avec l'Autriche

La Cour de Justice de l'UE a retenu l'appel de l'autorité hongroise de l'énergie et des services publics (MEKH), dans une affaire qui l'oppose depuis 2019 à l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ACER), rattachée à la Commission Européenne. L'Agence souhaitait que la Hongrie étende sa capacité de connexion par gazoduc avec l'Autriche, là où l'autorité hongroise considérait que l'ACER et la Commission outrepassaient leurs prérogatives en obligeant les États membres à faire des investissements pour augmenter les capacités de leurs connexions gazières. La CJUE s'est rangée à la position de la MEKH et considère que le développement des réseaux de gazoducs relève de la compétence nationale.



Diversification des sources d'approvisionnement des raffineurs

En Hongrie, MOL se tient prêt à augmenter les livraisons depuis l'oléoduc Adriatique (*Adria oil pipeline*) depuis le terminal d'Omišalj en Croatie. Cet oléoduc peut livrer une capacité maximale de 9 Mt de pétrole par an, ce qui représente 85 à 90% des besoins annuels. MOL a réalisé 170 M USD d'investissements logistiques pour diversifier ses approvisionnements. A la fin du mois de mars, MOL a annoncé travailler sur des scénarii de rupture d'approvisionnement en pétrole russe, et que sa raffinerie située à Százhalombatta (sud de Budapest), avait été construite pour traiter une qualité spécifique de pétrole, le *Russian Export Blend* (REB). Pour cette raison, elle ne peut donc fonctionner normalement que si les importations de pétrole brut ouraliens représentent moins de 65% du pétrole raffiné. D'après MOL, un embargo sur le pétrole brut russe aurait donc un «impact significatif» sur le fonctionnement de la raffinerie et la sécurité de l'approvisionnement. Les investissements à conduire pour réduire le ratio minimal de pétrole russe prendraient de 2 à 4 ans, et coûteraient plusieurs centaines de M USD.

Par ailleurs, le plafonnement des prix commence à éroder la rentabilité des stations-service, même pour les gros réseaux de distribution, tel que MOL, qui perdrait 34,5 HUF (9 cts €) par litre d'essence vendu. Tant que le plafonnement des prix serait maintenu, il y aurait des tensions pour l'approvisionnement. MOL prévoit des difficultés d'approvisionnement plus conséquentes en Slovaquie en raison du plafonnement des prix qui y sont en vigueur depuis le 15 mars (à 1,503 € le litre d'essence et 1,541 € le litre de diesel). La vente à ce prix ne permet pas à MOL de couvrir ses coûts, tout comme en Hongrie, mais la situation est aggravée en Slovaquie par le fait que les camions sont éligibles au prix plafonné, ce qui attire les camions étrangers vers les stations-service slovaques.

Le **groupe pétrolier polonais Orlen**, propriétaire de l'unique raffinerie de pétrole brut de **Lituanie**, prévoit de cesser complètement d'acheter du pétrole russe d'ici fin 2022. Orlen Lietuva prévoit de n'utiliser que du pétrole fourni par la compagnie pétrolière saoudienne Saudi Aramco. En 2021, Orlen a acheté 57% du pétrole brut pour ses raffineries à la Russie dans le cadre de contrats d'approvisionnement à long terme, 8% supplémentaires à l'Arabie saoudite et le reste sur le marché au comptant.

En **Slovaquie**, l'infrastructure n'est à ce jour pas adaptée pour traiter du pétrole léger. La Slovaquie dispose des réserves nationales stratégiques, certaines réserves sont également du côté de Slovnaft (raffinerie) et de Transpetrol (transit du pétrole). Ces réserves devraient couvrir quatre mois de consommation. Le ministère de l'Economie évoque la possibilité d'utiliser l'oléoduc Adria qui vient d'Omišalj (Croatie). Toutefois, la raffinerie Slovnaft n'est pas actuellement techniquement prête à traiter le pétrole en provenance de cet oléoduc. En effet, elle a été construite pour traiter le pétrole « lourd » russe, ses technologies ne sont pas adaptées au pétrole « léger » qui est utilisé en Europe. La raffinerie est capable de traiter quelques pourcentages du pétrole « léger » mais mélangé avec du pétrole « lourd ». D'après le ministre, un embargo sur le pétrole russe causerait des difficultés technologiques à Slovnaft et la Slovaquie devrait, au bout de quatre mois, s'approvisionner en produits finalisés – essence et diesel.

Poursuite du projet nucléaire hongrois avec Rosatom

Dans sa conférence de presse du 6 avril, le Premier ministre a confirmé son souhait de faire appel à Rosatom pour construire les deux nouveaux réacteurs à Paks. Il se satisfait de l'absence du nucléaire dans le paquet de sanctions européennes, mais prévient que leur intégration constituerait une « ligne rouge » pour la Hongrie. En ciblant à la fois l'opposition et Bruxelles, il a également fustigé les attaques répétées contre Paks 2 qui auraient, selon lui, causé le retard de plusieurs années qu'enregistre le projet aujourd'hui. Il avance que, sans ces attaques, les réacteurs seraient opérationnels dès 2023, ce qui aurait permis de sortir de la dépendance au gaz russe plus tôt. Pour information, avant même l'invasion russe, les deux réacteurs n'étaient pas attendus avant 2029 et 2030. Par ailleurs, l'OAH n'a toujours pas donné les autorisations attendues en septembre dernier.

La filiale régionale de Rosatom, Rosatom Central Europe, est basée à Budapest depuis 2020. Cette filiale, en charge du projet de Paks 2, avait ouvert ses comptes bancaires auprès de la Sberbank Hongrie,



établissement désormais en liquidation. En conséquence, Rosatom a dû déplacer ses actifs bancaires auprès de la MKB, détenue par Lőrinc Mészáros, proche du Premier ministre hongrois. C'est également cette banque qui a octroyé le prêt de 10 M€ pour financer la campagne de Mme le Pen.

Autres secteurs

Construction : entre hausse des prix et manque de main d'oeuvre

L'exode des travailleurs ukrainiens (en 2021, le secteur de la construction en **Pologne** employait 373 000 Ukrainiens, soit 21 % de plus que l'année précédente, ce qui représentait près de 80 % des étrangers travaillant légalement sur les chantiers), la hausse des prix des matériaux de construction, principalement l'asphalte, l'acier et le béton, et les problèmes de disponibilité des matériaux, notamment ceux importés en Pologne en grandes quantités de Russie et d'Ukraine, tels que l'acier, le cuivre et l'aluminium, peuvent ralentir considérablement les investissements dans la construction.. Le risque de faillite des entreprises de construction s'accroît. Certaines entreprises retirent leurs offres des appels d'offres. La situation est si grave que, selon les représentants du secteur de la construction, l'intervention du gouvernement est nécessaire. Selon eux, il est nécessaire de valoriser les projets. Ils postulent que cela soit réglementé par une loi spéciale.

Le marché du logement en forte tension

D'après l'analyse de Domiporta, portail d'immobilier, depuis le début de l'agression russe contre l'Ukraine, l'offre en **Pologne** d'appartements à louer a diminué dans certaines villes de plusieurs dizaines de pour cent, par exemple de 23 % à Poznań et de 60 % à Cracovie. Ce fort intérêt pour la location s'est traduit par une hausse des prix. Selon les calculs de Domiporta, les loyers des appartements dans certaines régions de Pologne ont augmenté d'environ 10 %, ce qui correspond à l'ensemble de l'année dernière. Les plus fortes augmentations ont été enregistrées à Wrocław (de 13 %) et à Varsovie (de 10 %). « Un grand nombre de nouveaux appartements de location à long terme sont nécessaires. Cette forte demande entraînera une hausse continue des prix des loyers. La mise à disposition d'un nombre approprié de logements est actuellement le principal défi auquel est confronté le marché de location polonais » dit le rapport.

L'arrivée de réfugiés ukrainiens bouscule également le **marché immobilier estonien**, augmentant la pression inflationniste à l'œuvre depuis plusieurs mois. Entre février 2022 et mars 2022, le prix du m² a augmenté de 1,8% à Tallinn. Celui-ci s'élève désormais à 2 721 €. Cette hausse est encore plus marquée sur le secteur de la location courte durée : le prix des locations d'appartements les moins chers a augmenté en moyenne de 20%. Cette perturbation est accentuée par l'arrêt de certaines constructions. Deux entreprises ont demandé à la ville de Tallinn de reporter des contrats précédemment remportés, et plusieurs entreprises de la construction appellent à un soutien gouvernemental. Le secteur de la construction a vu sa main d'œuvre ukrainienne repartir en Ukraine et les réfugiés n'ont pas les mêmes compétences. En parallèle, le prix des matériaux a considérablement augmenté.

Les marchés s'effondrent, licenciements en vue

En **Lettonie**, l'entreprise de réparation et de modernisation de trains Daugavpils LRR pourrait être obligée de licencier au moins 300 employés dans une première étape et être éventuellement contrainte de fermer l'usine dans un avenir proche. Les principaux clients de l'entreprise sont en effet basés en Ukraine et en Biélorussie et leur dette envers Daugavpils LRR représenterait environ 15 M€. Ainsi, Daugavpils LRR a terminé une commande pour la société ukrainienne Metinvest Group, qui n'est pas en mesure de payer la facture de 8,2 M€ en raison de la guerre. Les représentants de l'entreprise ont déclaré que sans un mécanisme de soutien urgent et efficace, la situation aura un impact non seulement sur la région de Daugavpils, mais que les conséquences se feront sentir dans tout le pays. Pour information, Daugavpils LRR a été créé en 1991 et emploie actuellement 642 personnes. L'entreprise appartient à l'homme d'affaires estonien Oleg Ossinovski.



En **Lituanie**, LTG Cargo Ukraine, une filiale de LTG Cargo, la filiale de fret de la compagnie ferroviaire nationale lituanienne Lietuvos Gelezinkeliai (Chemins de fer lituaniens), a temporairement suspendu ses opérations en Ukraine. La société ukrainienne proposait la location de matériel roulant, l'expédition et d'autres services de transport de marchandises et avait l'ambition de devenir un transporteur de fret international en Ukraine où les volumes de fret annuels s'élèvent à environ 300 Mt, six fois plus qu'en Lituanie. LTG Cargo a déclaré avoir suspendu la location de wagons plats pour les clients russes et biélorusses. Ces wagons ne peuvent être transportés ni directement vers la Russie ou la Biélorussie, ni en transit vers d'autres pays de l'Est, à l'exception de la Lettonie et de l'Estonie. Cette décision vise à limiter la possibilité que ces wagons soient utilisés à des fins militaires en Russie et en Biélorussie.

Autres faits saillants

Pologne

Nominations

Le 25 mars, Paweł Majewski a démissionné de son poste de président du conseil d'administration de PGNiG à compter du 8 avril 2022.

Le 31 mars la ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa a nommé M. Przemysław Ligenza au poste de président du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la gestion de l'Eau (NFOŚiGW). Depuis janvier 2019 il était directeur de l'Institut de météorologie et de gestion de l'eau. Le 22 mars M. Sławomir Mazurek a été nommé vice-président du NFOŚiGW. Dans les années 2015 – 2020 Mazurek était sous-secrétaire d'Etat au Ministère de l'Environnement en charge, entre autres, de la gestion des déchets. Depuis mai 2020 il travaillait à la Banque de la Protection de l'Environnement (BOŚ).

Le 1er avril, M. Andrzej Massel a été nommé au poste de Directeur de l'Institut Ferroviaire. Dans les années 2010 – 2013 il était sous-secrétaire d'état en charge du ferroviaire au Ministère des Infrastructures et du Développement.

Energie

ENR

Le 24 mars, le président de la société KGHM a confirmé dans un entretien que sa société a choisi Total comme partenaire stratégique dans le domaine des fermes éoliennes offshore. Le président a informé que KGHM, avec son partenaire, avait soumis la première demande de permis d'implantation pour une ferme éolienne offshore et prévoyait de soumettre d'autres demandes.

Le 28 mars, un nouveau record de production d'énergie solaire a été enregistré. Selon les données de Réseaux électriques polonais (PSE), entre 13-14h, 4 774,013 MWh ont été générés par cette source.

Fin mars, le ministère du climat a soumis à consultation un projet de règlement sur le montant de l'obligation ENR pour 2023. Le ministère propose d'abaisser l'obligation pour les ENR de 18,5 à 10 %, et de la maintenir à 0,5 % pour le biogaz. Selon la loi sur les ENR, les vendeurs d'électricité doivent acheter un certain volume d'énergie, dont l'origine est confirmée par des certificats d'origine. Le niveau d'obligation actuel est de 18,5 % pour les certificats verts, c'est-à-dire les certificats d'origine pour l'énergie provenant de ENR, et de 0,5 % pour les certificats bleus, c'est-à-dire les certificats d'origine pour l'électricité provenant de biogaz agricole. Les commentaires et les avis sur le projet de règlement on pu être soumis jusqu'au 7 avril.

électricité/chauffage

Mi-mars, la société PSE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité - a publié et a soumis à la consultation jusqu'au 4 avril, le "Plan de développement pour satisfaire la demande actuelle et future d'électricité 2023-2032"(PRSP). D'ici 2036, les nouveaux investissements devraient coûter 35,7 Md PLN (7,6 Md€). Sur ce montant, pas moins de 10 Md PLN (2,15 Md€). seront consacrés à la construction d'un pont énergétique nord-sud de 700 km de long, qui acheminera l'électricité produite par les fermes éoliennes de la mer Baltique. Le nouveau plan à l'horizon de 10 ans remplacera celui de 2020 couvrant les années 2021-2030 qui envisage des investissements de 14 Md PLN (2,6 Md€).

Selon les informations de l'Office de la régulation de l'énergie, le secteur de la distribution d'électricité estime provisoirement que d'ici 2030, il devra dépenser près de 100 Md PLN (21 Md€) pour la numérisation du réseau et le raccordement des ENR qui disposent de contrats ou de conditions de raccordement. Une telle estimation a été produite dans le cadre de travaux sur la Charte pour la transformation efficace des réseaux de distribution dans le secteur électrique polonais. Il a été également estimé que, dans la perspective de 2030, jusqu'à 46,5 GW des ENR pourraient être connectés au réseau polonais, dont 21 GW de source photovoltaïque et 22,5 GW de source éolienne onshore et offshore.

gaz et pétrole

Le 16 mars, L'Office de la concurrence et de la protection des consommateurs (UOKiK) a donné son accord conditionnel à la fusion du groupe PKN Orlen avec la société PGNiG. L'opération est subordonnée à la cession par PGNiG du contrôle de Gas Storage Poland, opérateur d'installations de stockage de gaz. Selon la décision de l'UOKiK, le nouveau group multi énergétique restera propriétaire de l'infrastructure de stockage du gaz.

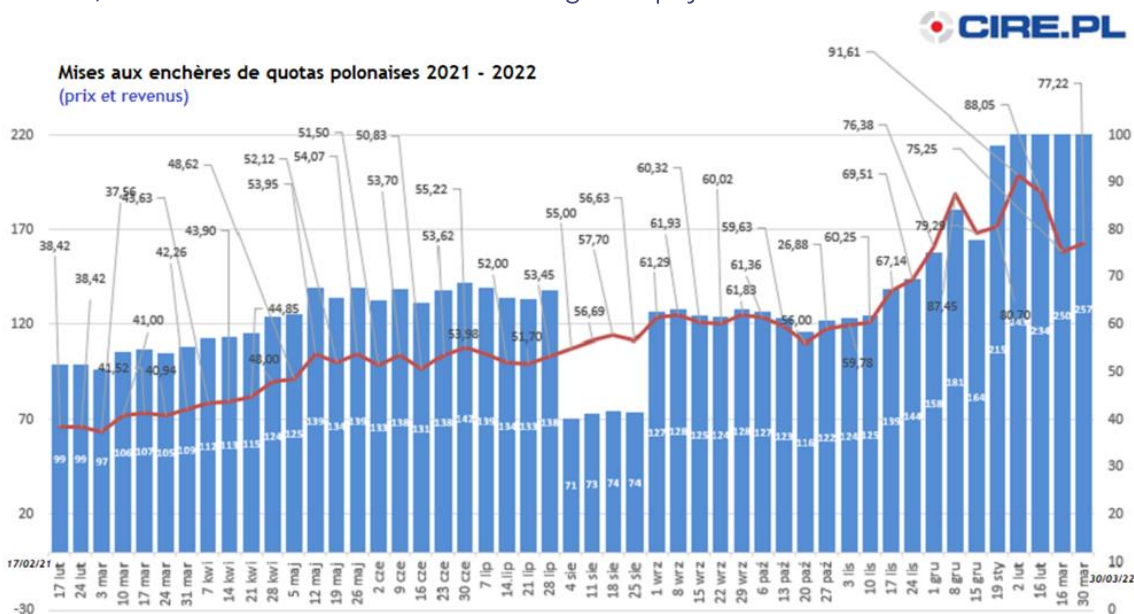
Le 18 mars, la Ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa a annoncé que le tarif réglementé du gaz pour les ménages et pour les consommateurs sensibles s'appliquera jusqu'en 2027.

hydrogène

Le 22 mars au Ministère du Climat et de l'Environnement s'est tenue la première réunion du Conseil de coordination en charge de l'économie de l'hydrogène. La réunion, présidée par M. Ireneusz Zyska, vice-ministre du climat et plénipotentiaire chargé des ENR, a entamé la mise en place des dispositions de l'Accord sectoriel en faveur du développement de l'économie de l'hydrogène conclu le 14 octobre 2021. Le Conseil est composé de 45 membres représentant l'administration publique, les entreprises et les scientifiques.

Environnement

Le 30 mars à la mise aux enchères conduite par EEX, la Pologne a vendu les quotas pour un prix de 77,22 €. Au total, 256 563 450 € seront versés au budget du pays suite à cette vente.





Infrastructures de transport

En 2022, la Direction générale des routes nationales et des autoroutes (GDDKiA) augmente ses dépenses pour la réparation des routes à environ 400 M PLN (86,2 M€), soit environ 111 M PLN (23,9 M€), de plus que l'année dernière. Déjà 238 M PLN (51,2 M€), ont été alloués. Ils permettront le financement de 48 projets, dont 46, couvrant un total de 169 kilomètres de routes (divisées en deux chaussées), seront achevés cette année.

Le 10 mars, le port de Gdansk a annoncé une procédure de concours pour sélectionner un locataire intéressé par transformation de la zone maritime située à l'intérieur des frontières administratives du port intérieur, notamment en vue d'y construire un terminal d'installation pour les fermes éoliennes offshore. Le 1er mars 2022, le Conseil des ministres a en effet adopté une résolution modifiant l'emplacement du terminal d'installation, qui sera finalement situé dans le port extérieur de Gdansk et non Gdynia. Les offres préliminaires seront acceptées jusqu'au 8 juin 2022. Le délai pour la soumission des offres contraignantes suivra 3 mois après les résultats de la première étape de la procédure.

Transport ferroviaire

Le président de l'Office du Transport Ferroviaire (UKT) a refusé d'approuver le projet d'une nouvelle tarification d'accès au rail présenté par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire PKP PLK. Pour rappel, le projet prévoyait une hausse de 4,75% (soit de 1,32 € à 1,38 €/kilomètre-train) pour le transport des passagers et une hausse de 3,75% pour le fret (soit de 2,78 € à 2,88 €/kilomètre-train). L'Association des Transporteurs Ferroviaires Indépendants qui s'opposait catégoriquement aux augmentations, souligne que l'UTK devrait baisser considérablement les tarifs d'accès au rail (même de 50%). L'association indique qu'en Pologne le transport ferroviaire est systématiquement marginalisé tandis que les plus grands gestionnaires d'infrastructure européens prennent des mesures visant à réduire les tarifs. Selon les données de l'UTK, en février 2022 21,2 M de voyageurs ont emprunté le transport ferroviaire (soit presque 7 M de plus par rapport à l'année dernière). Néanmoins, le nombre de passagers transportés en février 2022 est de 23% inférieur à celui du mois de février 2020 (donc du dernier mois avant la pandémie).

Un bug informatique touchant un système de signalisation ferroviaire fourni par Alstom a affecté la circulation de trains en Pologne le 17 mars. Il s'agit d'un problème de formatage de l'heure touchant un système initialement fourni par Bombardier Transports (racheté par Alstom début 2021). Alstom Polska a confirmé qu'il n'y avait pas de cyberattaque, bien que cette piste reste exploitée par les autorités polonaises. En Pologne, la panne a entraîné d'importants retards et des annulations de trains, dont certains devaient transporter des réfugiés ukrainiens, touchant 19 des 33 centres de contrôle électroniques du trafic du réseau ferroviaire. Au total, plus de 800 km des lignes ont été touchés, et une quarantaine de trains ont été affectés. Le gestionnaire du rail PKP PLK a « recommandé » aux passagers d'annuler leurs voyages jeudi. Alstom Polska a indiqué que « la sécurité des passagers n'était pas menacée » et que la société faisait le tour des clients qui ont installé ce système. Les équipes de PKP PLK et d'Alstom ont réglé le problème le jour même avant 19h00. D'autres plusieurs pays ont été affectés par ce problème, notamment l'Italie, la Thaïlande et l'Inde.

L'opérateur ferroviaire régional *Koleje Dolnośląskie* (Basse Silésie) a signé avec PESA, fabricant polonais du matériel roulant, un contrat pour la fourniture des 12 rames type ELF2 pour un montant de 76 M€. Ce sera le troisième achat au cours des deux dernières années : en 2020 *Koleje Dolnośląskie* ont commandé 5 rames pour un montant de 36 M€ et ensuite, en mars 2021, 8 rames pour 51 M€. La valeur totale du marché s'élève à 158 M€, dont le coût d'une rame est de 6 M€. C'est la plus grande commande du matériel roulant dans l'histoire de *Koleje Dolnośląskie*. L'achat des 5 rames a été cofinancé avec les fonds européens, pour cofinancer l'achat des 12 rames l'opérateur a obtenu un prêt de PKO BP à hauteur de 62 M€.



Transport urbain

Le consortium de Solaris Bus & Coach et de Skoda Electric fournira 16 bus bi-articulés type Solaris Trollino 24 pour l'opérateur slovaque Dopravný Podnik Bratislava pour un montant de presque 17 M€. Les véhicules devraient être livrés à la mi-2023.

Navigation aérienne

Le président de l'Agence Polonaise de la Navigation Aérienne (PAŻP), depuis 2018, M. Janusz Janiszewski a été démissionné le 30 mars. Le lendemain, le ministre des infrastructures a nommé Mme Anita Oleksiak, directrice de la filiale de la Direction Générale des Routes et des Autoroutes (GDDKiA) à Gdańsk au poste du président de la PAŻP. Depuis quelques mois, un litige persiste entre les contrôleurs aériens et la direction de l'Agence concernant la hauteur des salaires. 170 contrôleurs de 600 employés par PAŻP, n'ont pas accepté une réduction de rémunération et ont déposé le préavis de résiliation du contrat de travail. Le problème concerne avant tout l'aéroport de Varsovie où 170 sur 208 contrôleurs ont pris une telle décision. Pour la plupart d'entre eux, la période de préavis expirera à la fin avril 2022 ce qui pourrait paralyser le trafic aérien en Pologne.

Aménagement urbain

Le projet de loi concernant l'adoption de la Politique Urbaine Nationale d'ici 2030, préparé par le Ministère des Fonds et de la Politique Régionale, a été inscrit sur la liste des travaux du Conseil des Ministres. L'objectif de ce document qui constituera la mise à jour de la Politique Urbaine Nationale d'ici 2023 adoptée en 2015, est de soutenir le développement durable des villes et de leurs alentours de manière à améliorer la qualité de vie de leurs habitants tout en respectant l'environnement naturel. Le projet devrait être adopté au deuxième trimestre 2022 et présenté lors du Forum Urbain Mondial qui se tiendra à Katowice du 26 au 30 juin 2022.

Le Ministère du Développement et des Technologies a préparé un projet de loi portant modification de la loi relative à l'urbanisme et à l'aménagement urbain et de plusieurs autres lois. L'auteur du projet indique que la nécessité des modifications de la législation en la matière est depuis longtemps signalée par les urbanistes, les élus locaux, les scientifiques, les investisseurs et les habitants. La révision de la loi est indispensable vu la durée excessive de la procédure d'adoption des plans particuliers d'affectation du sol, la participation sociale insuffisante au processus d'urbanisme et l'incertitude du processus d'investissement. Ainsi, la réforme vise à améliorer l'élaboration des plans particuliers d'occupation du sol. Pour y arriver, le projet prévoit la mise en place des six solutions principales :

1. mise en place d'un nouvel outil de planification adopté obligatoirement pour toute la commune dans le rang d'un acte de droit local, soit un plan général,
2. abrogation des dispositions qui autorisent la délivrance de l'étude des conditions et des orientations en matière d'aménagement du territoire communal (*SUiKZP*),
3. modifications de la réglementation concernant la procédure de planification,
4. modifications des dispositions concernant la décision du permis d'urbanisme,
5. mise en place d'un registre urbain électronique, qui sera une source de données et des informations sur l'aménagement du territoire,
6. mise en place d'un nouvel acte d'aménagement du territoire: Plan Intégré d'Investissement (ZPI).

La nouvelle loi devrait être adoptée au second trimestre 2022.

Hongrie

Energies - électricité

Le groupe énergétique MVM va développer sa présence en Serbie et souhaite acquérir un tiers des parts d'Energotehnika Juzna Backa et d'Elektromontaza Kraljevo, qui sont les plus grands constructeurs d'infrastructures énergétiques serbes. L'opération devrait être finalisée au deuxième trimestre 2022.



Energies fossiles

L'Association des stations-service indépendantes (FBSZ), récemment constituée, envisage d'attaquer le plafonnement des prix de l'essence devant la Cour Constitutionnelle hongroise. L'Association soutient que le plafonnement affecte à la fois le commerce de détail et de gros, et viole le principe selon lequel les prix officiellement fixés ne doivent pas forcer les entreprises à fonctionner à perte. Par ailleurs, d'après les petites stations, la mesure qui permet à l'État de nommer un opérateur pour exploiter les stations-service incapables de vendre au prix plafonné transfère en pratique la gestion des stations à MOL et constitue une violation des droits de propriété. L'affaire pourrait durer plusieurs années, surtout si elle est portée jusqu'à la CEDH.

MOL s'est entretenu avec les représentants de la FBSZ et s'est engagé à améliorer leur approvisionnement en pétrole. La FBSZ reproche à MOL de ralentir délibérément leur approvisionnement afin de les mettre en difficulté et de pouvoir reprendre leur activité avec l'appui de l'Etat qui nomme MOL en tant que repreneur.

Le maire de Budapest, Gergely Karácsony, a demandé au gouvernement d'étendre le plafonnement des prix de l'essence aux compagnies de transports publics. Il a accusé le gouvernement de punir deux fois les utilisateurs des transports en commun, d'une part en leur faisant payer la TVA la plus élevée de l'UE, et d'autre part en ne réduisant pas les frais de carburant des compagnies.

Le syndicat des agriculteurs MOSZ demande au gouvernement de faciliter l'approvisionnement en essence, et à un prix soutenable pour les agriculteurs. Le syndicat estime que ses membres sont à la fois victime des difficultés d'approvisionnement en essence, alors qu'ils ne bénéficient pas du plafonnement des prix à 480 HUF, mais doivent payer leur diesel jusqu'à 700 HUF (1,84 €) par litre. Le MOSZ a prévenu que la situation actuelle faisait courir un risque pour la sécurité alimentaire du pays.

MOL a lancé la construction d'une usine de 65 Mds HUF (170,8 M€) à Tiszaújváros dans le nord-est du pays. Le projet bénéficia d'une subvention gouvernementale de 5 Mds HUF (13,1 M€), et permettra de produire annuellement 100 000 t de propylène pour les besoins du groupe, afin d'être plus auto-suffisant en matière chimique.

MOL a vendu tous ses actifs pétroliers *upstream* (exploration et production) au Royaume-Uni pour 305 M€ à Waldorf Production. Fin 2021, les réserves de MOL dans ce pays s'élevaient à l'équivalent de 14,9 M de barils de pétrole. La production pétrolière de MOL avait culminé à 18 000 barils par jour en 2019 avant de diminuer progressivement jusqu'à 12 000 barils par jour fin 2021.

Energies renouvelables

La filiale hongroise du groupe allemand Linde Gaz a signé un accord de coopération avec le ministère de l'Innovation et des Technologies sur l'expansion de l'infrastructure hydrogène de la Hongrie. Linde Gaz souhaite prendre part à la stratégie hongroise qui vise à augmenter les capacités de délivrance d'hydrogène vert grâce à la mise en place d'un réseau de stations d'hydrogène, en accord avec la stratégie hongroise pour 2030.

En 2021, le nombre de bornes de recharge publiques pour les véhicules électriques a augmenté de 34%, (1880 fin décembre). L'immense majorité de ces bornes se trouvent à Budapest ou dans le comté de Pest. Le volume de charge aux stations a augmenté, quant à lui, de 57%, pour atteindre 10 907 MWh.

Fonds européens

Les investissements de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) Hongrie ont atteint le niveau record de 880 M€ en 2021, et ceux du Fonds Européen d'Investissement (FEI) se sont élevés à 11 M€. Dans le détail, la BEI a cofinancé un programme gouvernemental de soutien à l'amélioration de l'efficacité énergétique des logements pour 300 M€. Elle a également fourni 150 M€ pour la société de prêt aux étudiants de l'État et 146 M€ pour l'acquisition de fournitures médicales durant la pandémie. La BEI a investi 10,4 Md€ en Hongrie au cours des dix dernières années.



La Commission européenne a approuvé un programme de crédit de 2 Md€ pour la Hongrie afin de combler le déficit d'investissement laissé par la crise du Covid et ouvrir la voie à une reprise plus rapide et plus durable. Dans le cadre de ce programme, une aide est fournie sous la forme de prêts bonifiés aux entreprises de toutes tailles pour financer des investissements durables dans des actifs corporels et incorporels, conformément aux objectifs environnementaux. Entre 500 et 1 000 entreprises hongroises devraient profiter de l'aide européenne.

L'Union Européenne a donné son accord au versement d'une subvention d'Etat conséquente destinée au fabricant sud-coréen de batteries pour les véhicules électriques, SK Innovation. L'aide d'Etat atteint 78 Md HUF (216,6 M€), pour un coût total du projet de 778 Md HUF (2,1 Md€). Le projet, qui a été annoncé en janvier 2021, sera localisé à Ivánca, à 20 kilomètres de Budapest, et sera le plus grand investissement réalisé en Hongrie. L'Union européenne a conclu que le projet contribuerait substantiellement au développement de la région et se traduirait par la création d'un nombre important d'emplois, ce qui l'emporte sur tout effet négatif éventuel sur la concurrence. Un programme complet d'infrastructures énergétiques sera également mis en œuvre. L'usine de batteries au lithium aura une capacité électrique de 30 GWh. D'ici à 2023, une centrale thermique de 48 MW sera aussi construite. L'ensemble du projet est prévu pour être achevé en 2025.

Le ministre de l'Agriculture István Nagy a annoncé que la Hongrie percevrait 6,4 Md€ du fonds de crise européen pour l'agriculture. Le ministère utilisera la subvention pour aider les éleveurs en difficulté depuis des mois.

La Commission Européenne a versé 147 M€ d'aide financière supplémentaire au titre du programme SURE pour réduire les impacts du coronavirus sur le marché du travail. La Hongrie avait perçu 200 M€ pour ce programme en décembre 2020, et 304 M€ en février 2021.

La Commission européenne a approuvé un programme d'investissement hongrois de 280 M€ pour soutenir une reprise durable du secteur du tourisme. Dans ce cadre, les entreprises d'hébergement commercial, de restauration et de loisirs peuvent demander des subventions allant jusqu'à 2,8 M€ pour soutenir leurs investissements.

L'eurodéputé hongrois socialiste István Ujhelyi a déclaré que les ressources de l'Union européenne pourraient être gelées pour la Hongrie tant que celle-ci ne rejoindrait pas le Parquet européen. Des députés européens préparent une proposition en ce sens.

Après les accusations de corruption et de fraude relatives aux logiciels américains (cf. veille de janvier), l'OLAF lance une nouvelle enquête contre la Hongrie sur les cours de formation en informatique, considérés comme abusifs. Selon le député indépendant Ákos Hadházy, à l'origine du signalement, les mêmes cours coûteraient 1 000 HUF (2,64 €) pour une heure si l'étudiant les paie, mais 4 000 HUF (10,55 €) si c'est l'État qui finance. Le gouvernement a fourni 4 Md HUF (10,5 M€) issus de financements européens pour ce programme. D'après le député, les fonds européens auraient été surfacturés à hauteur de 2,25 Md HUF (6 M€).

Infrastructures ferroviaires

Le cabinet britannique Grimshaw Architects a remporté l'appel d'offres pour renouveler la gare de Nyugati, ainsi que sa place et ses environs. Le projet prévoit de construire une gare ferroviaire moderne de trois étages avec de nouveaux quais souterrains accompagnés d'un nouveau hall. Il est aussi prévu de convertir les friches ferroviaires en espace public vert de 23,5 hectares et de démanteler le viaduc près de la place. Le renouvellement vise à faire de la gare ferroviaire de Nyugati, construite par les sociétés Eiffel au XIX^{ème} siècle, le plus grand hub ferroviaire de Hongrie et d'Europe centrale, avec une capacité d'accueil de 300 000 passagers par jour.

Infrastructures routières

Le gouvernement va allouer 140 Md HUF (371,5 M€) supplémentaires au développement routier. 220 routes de liaison seront reconstruites à travers le pays grâce à ces fonds.



Le Ministre des Affaires étrangères et du commerce extérieur a annoncé que la Hongrie et la Slovaquie allaient achever un nouveau pont sur la rivière Ipeľ avant la fin de l'année prochaine, pour relier Órhalom en Hongrie et Vrbovka, du côté slovaque. Le coût du pont, 2,3 Md HUF (6,1 M€) sera financé par des fonds européens. Le ministre hongrois a rappelé que si des difficultés avaient entravé les relations entre les deux pays, la décision avait ensuite été prise de reconstruire avec une confiance mutuelle grâce à des réussites communes ; les relations étaient désormais « calmes et équilibrées ».

Infrastructures urbaines

Mészáros és Mészáros, filiale du groupe Opus, a remporté 70 Md HUF (185,6 M€) de contrats en mars. On relèvera plus particulièrement un contrat de 16,2 Md HUF (430 M€) pour la reconstruction de la conduite d'eau entre Debrecen et Balmazújváros.

Le détail des contrats du mois de mars est le suivant :

Mészáros és Mészáros waterworks jobs in March (Ft bn)		
For	Price	Competitor
DMRV	15.7	Keviép
TMRV	17.0	Ke-Víz 21
TMRV	7.8	DHJ
NFP	17.0	Euro Aszfalt, Szabadics
TMRV	16.2	Magyar Mélyépítő
NFP	12.9	Keviép, Euro Aszfalt and Betonútépítő

Le gouvernement va dépenser 200 Md HUF (530,4 M€) pour la réhabilitation du système d'eau dans le sud de la Hongrie lors des huit prochaines années (source : Istvan Lang, Directeur général de l'Eau).

Transports aériens

Le terminal 1 de l'aéroport de Budapest sera agrandi avec une nouvelle jetée. La superficie actuelle du terminal 1 passera de 24 000m² à 31 000 m² et comptera 7 nouvelles portes d'embarquements d'ici le printemps 2024. Cela permettra une augmentation significative du trafic de passagers.

Transports urbains

Dans le cadre de l'installation du funiculaire de la colline de Gellért, prévu pour être opérationnel au second semestre 2023, la mairie de Budapest a délivré le permis de construire à la société Gellérthegyi SIKLÓ Kft afin qu'elle mette en place le tunnel piétonnier et l'escalier sous la rue Hegyalja. En novembre, le permis environnemental pour les travaux du téléphérique de la colline de Gellért avait été délivré (cf. veille de novembre).

République tchèque

Energie

Mix-électrique en 2021. Les centrales nucléaires ont représenté 36,6% de la production d'électricité en République tchèque en 2021 (37,2% en 2020). Elles étaient ainsi la première source de production d'électricité. Les centrales au charbon ou lignite arrivent en deuxième position (35,1% de l'électricité produite). Les centrales nucléaires jouent désormais un rôle majeur en République tchèque, tandis que les énergies renouvelables stagnent.

Nucléaire / SMR. ČEZ a identifié un emplacement à la centrale nucléaire de Temelín où le premier petit réacteur modulaire (SMR) pourrait être construit. A cet effet, ČEZ a signé un accord de coopération avec les entreprises américaines NuScale, GE Hitachi et Holtec International. Le gouverneur de Bohême



du Sud, Martin Kuba, a déclaré que les réacteurs modulaires pourraient aider à réduire la dépendance de la République tchèque au gaz russe et la transition vers une énergie sans émissions, en ajoutant qu'ils pourraient être opérationnels à Temelín vers 2034.

Transports et infrastructures

ferroviaire

Le Conseil de surveillance des Chemins de fer tchèques (ČD) a annoncé la nomination de Michal Krapinec au poste de directeur général à compter du 24 mars 2022. Ancien directeur de la filiale de l'opérateur national ČD Telematika, il succède à Ivan Bednárik, qui a démissionné au 28 février. Juriste de formation, M. Krapinec travaille au sein du groupe ČD depuis 2012 et a occupé les fonctions de secrétaire du directoire de ČD Logistics, directeur du bureau économique de ČD Cargo ou membre du conseil de surveillance de ČD Systèmes d'information. Le nouveau directeur général entend restaurer la stabilité financière de l'entreprise et chercher de nouvelles ressources permettant à ČD de rester le numéro un du transport ferroviaire de passagers.

Les Chemins de fer tchèques ont également annoncé l'acquisition d'un opérateur de bus (Vydos Bus) qui portera désormais le nom de ČD Bus. L'objectif de cette acquisition d'une flotte de 80 bus est de réduire le coût du transport par autobus de remplacement en vue du nombre de fermetures prévu sur le réseau ferroviaire tchèque. L'opérateur national dépense chaque année plus de 900 M CZK (36,8 M€) pour s'acquitter de son obligation de fournir un transport alternatif. En entrant dans le transport par bus, l'opérateur réduira sa dépendance vis-à-vis des fournisseurs externes.

Après avoir obtenu les licences d'exploitation en Slovaquie et en Pologne, l'opérateur ferroviaire privé RegioJet s'est vu octroyer une licence d'exploitation en Autriche, lui permettant de poursuivre à partir du 3 mars son développement à l'international. L'opérateur a déjà annoncé vouloir lancer vers la fin de l'année des trains au départ de Varsovie vers les stations de ski dans les Alpes via Ostrava et Břeclav où les voitures de Prague seront raccrochées ainsi qu'une intention pour la liaison Budapest – Munich.

Après avoir mis sur le marché des tramways hybrides alimentés par batterie, des trolleybus à double sources et des bus électriques, le groupe Škoda Transportation s'est lancé dans le développement de ses propres trains à batterie lithium ion de longue durée. Il s'agira d'unités à deux voitures à plancher surbaissé, d'une autonomie de 80 kilomètres à une vitesse jusqu'à 120 km/h. Dans un avenir proche, les rames de Škoda Transportation pourront être adaptées pour fonctionner avec tous les systèmes d'alimentation disponibles, de la caténaire à la batterie en passant par les piles à combustible à hydrogène.

Le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires Správa železnic a annoncé que les travaux de construction d'une nouvelle gare de Brno, deuxième ville tchèque, devraient être lancés en 2028 et prendraient environ 10 ans pour un coût estimé à 50 Md CZK (2 Md€) y compris la reconstruction du nœud ferroviaire de Brno. Ce dernier reliera à l'avenir trois LGV (depuis Prague, Vienne et Ostrava et sera également utilisé par des trains à destination de Bratislava, qui circuleront à des vitesses supérieures à 160 km/h). En outre, un autre terminal LGV « Brno Vídeňská » est prévu pour accueillir essentiellement des TGV assurant la liaison Berlin-Vienne.

électromobilité

La République tchèque accuse un retard dans le déploiement des bus électriques. En 2021, seuls deux bus zéro émission ont été immatriculés, soit 7,65 % des nouvelles immatriculations de bus. Au total, 107 bus électriques sont immatriculés, mais ces dernières années marquent une tendance au ralentissement. Alors qu'en 2018 50 bus électriques avaient été immatriculés, seuls 11 sont entrés en service en 2019, 6 en 2020, et 2 en 2021. Cette évolution est à mettre en regard d'une faible popularité de l'électromobilité en général en République tchèque, d'incitations réduites pour l'acquisition de véhicules et d'une infrastructure de recharge encore sous-développée.



aérien et spatial

Le programme des vols d'été, en vigueur à partir du 30 mars, offre des liaisons directes depuis l'aéroport de Prague-Vaclav Havel vers 147 destinations sur les vols réguliers de 58 compagnies aériennes, soit 77% des destinations d'avant la crise sanitaire. De nouvelles liaisons sont ouvertes, par exemple vers Riyad, Alicante et Almería, Fara et Porta, Mykonos ou Santorin et des vols transatlantiques vers New York, suspendus il y a deux ans, sont programmés. L'aéroport accueillera cinq nouvelles compagnies aériennes, à savoir Air Montenegro, Flyr (Norvège), Flynas (Arabie saoudite), Play (islande) ou SunExpress (Turquie).

Le service de contrôle aérien (ŘLP) a mis fin à l'utilisation du système de gestion du trafic aérien Eurocat 2000, en service depuis mars 2001 et l'a remplacé par le système TopSky, l'une des solutions de surveillance et de gestion du trafic aérien parmi les plus avancées au monde. La modernisation complète du matériel, des logiciels et des équipements de la salle de contrôle a été assurée par la société française Thales pour un budget de 35,5 M€.

Les créanciers de la compagnie aérienne Czech Airlines (ČSA), insolvable depuis mars 2021, ont accepté le plan de redressement de l'entreprise. Ce dernier a été également approuvé par le Tribunal de Prague. Selon ce plan préparé par Smartwings (actionnaire de ČSA) les nouveaux investisseurs (Prague City Air, appartenant aux propriétaires de Smartwings) prêteront à la compagnie aérienne 125 M CZK pour payer les créanciers, ainsi qu'un prêt d'exploitation de 15 M CZK, qui sera garanti par le seul avion détenu par la compagnie aérienne, un Airbus A319. Deux créanciers devraient obtenir plus de la moitié de leurs créances, Quiver Beta réclamant 55 M CZK et Lufthansa Technik 3 M CZK. Les autres créanciers recevront 4,6 % de leurs créances. La société Airbus, qui est l'un des plus gros créanciers de ČSA avec 17,3 Md CZK pour les avions A 220 non livrés, devrait par la suite retirer sa créance (toutefois, ČSA s'est engagé à louer ces avions à partir de 2023). Les participations des actionnaires actuels (98% d'actions détenues par Smartwings et 2,2% par l'assureur Česká pojišťovna (Generali)) devraient être reprises par Prague City Air conformément au plan. L'approbation du plan par les créanciers est une étape importante pour le maintien de la licence de la compagnie aérienne ČSA.

Environnement

La Commission européenne a approuvé, le 16 mars, un régime d'indemnisation partielle pour les entreprises tchèques à forte intensité énergétique d'un montant total de 1,4 Md€. Le système de compensation partielle couvrira une partie de la hausse des prix de l'électricité résultant de l'incidence des prix du carbone sur le coût de production d'électricité entre 2021 et 2030. La mesure de soutien vise à réduire le risque de « fuite de carbone » lorsque les entreprises délocalisent leur production vers des pays extérieurs ayant une politique climat moins ambitieuse. Le paiement final aura lieu en 2031 pour un montant maximal correspondant à 75 % des coûts indirects des émissions encourues. Ce régime d'indemnisation permettra de réduire le risque de fuite de carbone dans les industries à forte intensité énergétique et d'inciter à la décarbonation de l'économie.

57 centrales photovoltaïques de grande ampleur devraient être construites en Tchéquie avec le soutien du Fonds de modernisation. La subvention, signée par la ministre de l'Environnement Anna Hubáčková, s'élève à 3 Md€. Les projets retenus, lors de ce deuxième appel à projets pour le Fonds de modernisation, sont d'une capacité supérieure à 1 MW et devraient être construits principalement sur des friches industrielles.

Le vice-gouverneur de la région de Liberec, Jan Sviták, a déclaré le 16 mars dernier que sa région comptait créer un Fonds Turow, afin de distribuer l'indemnisation versée par la Pologne en compensation des dommages causés par l'extraction du charbon dans la mine de Turów près de la frontière tchéco-polonaise. L'indemnisation est prévue par l'accord tchéco-polonais et s'élève à 35 M€ (dont 10 payés par le producteur d'électricité polonais PGE) ; 10 M€ ont en outre été crédités sur le compte du ministère tchèque de l'environnement. Le Fonds servira à la construction d'infrastructures de gestion de l'eau dans les zones frontalières touchées et à la surveillance de l'impact de l'exploitation minière du côté tchèque.

Fonds européens

Plan de relance/ PNRR : Après un préfinancement de 0,9 Md€ (sur un total de 7 Md€) versé à l'automne dernier, un nouveau décaissement est prévu au 3^{ème} trimestre 2022, à condition que soit adoptée une réforme législative sur la prévention des conflits d'intérêts. Début avril, le ministre de la Justice Pavel Blažek a soumis un nouveau projet d'amendement à la loi existante, qu'il souhaite discuter de manière accélérée à la Chambre des députés.

Le procureur de Prague a annoncé le 21 mars la mise en examen de l'ex chef de gouvernement, Andrej Babiš (ANO), pour détournement de fonds européens dans l'affaire dite du 'Nid de cigogne'. Selon le rapport d'audit de la Commission européenne (sur la partie agricole), dont le contenu n'a pas encore été rendu public, 37 projets enfreindraient la loi sur les conflits d'intérêts. Le procureur général Jaroslav Šaroch propose dans l'acte d'accusation une amende de 10 M CZK et une probation de 5 ans assortie d'une peine de trois ans de prison avec sursis. Le parquet a par ailleurs prolongé le délai de l'enquête jusqu'au 25 juin.

Slovaquie

Energie

L'Autorité de régulation, URSO, a réagi à l'instabilité chronique et aux dysfonctionnements relevés sur le marché énergétique car les fournisseurs ne sont plus en mesure d'assurer les livraisons aux prix fixés. D'après URSO, on assiste à une détérioration du respect des engagements contractuels ce qui se traduit par une détérioration des relations contractuelles. Ainsi, les consommateurs concernés perdent la possibilité de s'approvisionner en énergie aux prix conclus et doivent désormais acheter trop cher. Ou bien, les fournisseurs agissent unilatéralement en vue de modifier les conditions du contrat. Pour toutes ces raisons, l'URSO propose plusieurs mesures :

- L'Etat pourra ordonner aux grands producteurs d'électricité de vendre à prix fixe via des contrats « forward » à terme, aujourd'hui refusés par eux.
- Les gérants des réseaux auront l'obligation de raccorder au réseau toutes les nouvelles centrales dont par exemple les centrales solaires pour assurer le volume suffisant d'électricité sur le marché.
- Les fournisseurs pourraient augmenter le prix de l'électricité contracté, mais dans la limite il de 10 % du volume des livraisons.
- URSO propose aussi l'interdiction de modifier les conditions du contrat par les fournisseurs.
- Les autorités slovaques pourraient créer une nouvelle institution chargée de l'achat de l'électricité et du gaz pour les consommateurs qui se sont retrouvés avec le contrat résilié ou des tarifs augmentés d'une manière exorbitante. Cette institution assurerait la vente des énergies aux prix de production c'est-à-dire sans marge. Dans le même temps, elle pourrait être chargée de l'achat des énergies pour les collectivités locales intéressées.
- Enfin, URSO a également proposé d'un dispositif public à destination des fournisseurs agissant sur les plateformes boursières.

Les parties prenantes ont maintenant une semaine pour s'exprimer sur ces propositions.

Le 22 mars, le parlement slovaque a adopté une série d'amendements relatifs à la loi sur la régulation, à la loi sur le secteur énergétique et celle sur le soutien aux énergies renouvelables. Tout d'abord, les logements dotés d'une chaudière individuelle dont la consommation de gaz dépasse 100 MWh / an pourraient désormais être placés sur le régime dédié aux consommateurs régulés. Les propriétaires devront envoyer une demande d'ici le 30 avril.

La deuxième modification législative porte sur les fournisseurs des énergies qui, une fois en faillite, demandent aux autorités slovaques de lui retirer la licence. Selon l'amendement, un tel fournisseur doit



remettre aux fournisseurs de dernière instance qui récupèrent ses clients également les contrats de gaz et d'électricité. Jusqu'à présent, ces fournisseurs pouvaient vendre les volumes de gaz et d'électricité contractés et les fournisseurs de dernières instances devaient rechercher sur le marché spot, plus onéreux, les énergies pour leurs nouveaux clients.

Enfin, la dernière modification concerne la libéralisation des ressources « locales ». Jusqu'à présent, la capacité installée était limitée à hauteur de 500 kW ; grâce à l'amendement, la production peut monter jusqu'à la capacité maximale réservée par les différents points de livraison. Le producteur peut ainsi l'utiliser principalement pour sa consommation propre (jusqu'à présent, il y avait une limite de 10 % de la capacité installée à fournir au réseau) mais avec la possibilité de vendre au réseau le surplus. Cette modification renforce la décentralisation de la production d'électricité et renforce également l'indépendance des consommateurs avec leur propre production. En outre, la loi exonère de paiement du tarif pour le fonctionnement du système jusqu'à 1 000 MWh d'électricité produite et consommée par an.

chaleur

Le projet de la nouvelle centrale de chauffage pour la municipalité de Prievidza (45 000 habitants) a reçu son permis de construire. Le projet devrait coûter 18,5 M€ et il est en partie financé par l'intermédiaire des fonds européens. La nouvelle centrale doit remplacer le chauffage assuré par la centrale thermique de Novaky qui arrêtera sa production en 2023.

ENR

En 2021, selon les données de l'Autorité de régulation, le soutien aux énergies renouvelables et à la production combinée à haut rendement s'élevait à 349,7 M€, en baisse de 48 M€ par rapport aux prévisions de l'Autorité. D'après l'Autorité, cette économie provient des prix de l'électricité très élevés ce qui diminue le paiement de la subvention, c'est-à-dire la différence entre le prix de marché et le prix de rachat de l'électricité verte.

Le principal électricien du pays a présenté son projet de centrale solaire d'une puissance installée de 17 MW qui devrait être construite à l'est du pays à Vojany où se trouve une centrale thermique de Slovenske elektrarne. Cette centrale solaire de 31 000 panneaux devrait coûter 11,5 M€. Les travaux de construction devraient commencer en avril 2023 et se terminer 12 mois plus tard. Fin mars, Slovenske elektrarne a présenté son deuxième projet solaire lié à la production d'hydrogène (voir plus loin dans la rubrique « hydrogène »).

Le ministère de l'Economie prévoit la modernisation des centrales hydrauliques pour 16 M€, cette année, via les fonds du Plan de relance. L'AO devrait être lancé en juin et devrait concerner la reconstruction de la partie énergétique des centrales. Le ministère rappelle que la reconstruction doit respecter la directive sur les eaux en réalisant notamment des mesures de compensation. Il s'agit par exemple des passes à poissons rétablissant la continuité écologique permettant « la libre circulation des organismes vivants »

Le 25 mars, la mairie de Kosice, les cinq mairies limitrophes et les représentants de la société publique MH Teplarensky holding regroupant les six centrales de chauffage publiques dans le pays dont aussi celle à Kosice ont signé un mémorandum relatif à la coopération dans le domaine de l'utilisation de la géothermie. En effet, la municipalité de Durkov a un grand potentiel dans la géothermie et pourrait fournir de la chaleur aux municipalités concernées. Les premières livraisons devraient commencer en 2026 avec une puissance de 15 MW. A l'horizon 2030, la puissance devrait doubler. Selon les estimations, ce projet devrait coûter 50 M€ dont 40 M€ de subvention. A terme, 20 % des ménages de Kosice pourraient être chauffés par ce projet.

hydrogène

L'Agence slovaque d'innovation et énergétique a publié le 29 mars l'appel à projets en matière de production d'hydrogène vert. Seuls les projets focalisés sur la production d'hydrogène à partir de



l'électricité verte peuvent être soutenus. Cet hydrogène sera ensuite utilisé dans les transports ou à des fins énergétiques. L'Agence a dédié à ces projets un montant de 15 M€ issus du programme opérationnel « Qualité de l'environnement ». Les intéressés peuvent obtenir jusqu'à 60 % de leurs coûts éligibles soit au maximum 6 M€ par projet. Les intéressés peuvent déposer leurs projets jusqu'à la fin du mois d'avril et les projets seront progressivement évalués.

Après le projet de production hydrogène grâce à une nouvelle centrale solaire sur le site de Jaslovske Bohunice présenté par Jadrova energeticka spolocnost (« JESS », société créée en 2009 par la société publique chargée du démantèlement et de la gestion des déchets nucléaires Javys (51 %) et par l'énergéticien tchèque CEZ (49 %) avec la mission de construire une nouvelle centrale nucléaire en Slovaquie ; voire la veille du novembre 2021), d'autres projets ont vu le jour en Slovaquie. Tout d'abord, JESS prévoit un deuxième projet à Trnava (quartier Modranka) qui devrait coûter 4 M€. Ce projet est focalisé sur l'hydrogène dans les transports, l'investissement envisage aussi une station de remplissage. Il s'agit d'un électrolyseur d'une puissance de 1,2 MW capable de produire 170 t d'hydrogène vert ce qui suffira à 20-25 bus par jour mais la production réelle ne devrait être que de moitié. Le montage des technologies devrait commencer au deuxième trimestre 2023 et la production d'hydrogène devrait débuter au quatrième trimestre 2023. Pour mémoire, JESS a signé le memorandum de coopération avec la région de Trnava. Cette dernière prévoit le transport à hydrogène dans le transport interurbain de la région assuré par 8-10 bus à hydrogène. Ensuite, le principal électricien du pays, Slovenske elektrarne, planifie la production verte d'hydrogène à Novaky en Slovaquie centrale où se trouve une vieille centrale thermique. Slovenske elektrarne devrait investir 10 M€ dans une nouvelle centrale solaire construite au sein d'un ancien bassin de résidus dont l'électricité devrait servir également à la production d'hydrogène. La centrale solaire de 22 300 panneaux solaires devrait avoir une capacité installée de 10 MWp et une production d'électricité de 11 051 MWh / an.

Mi-mars, la start-up slovaque Mobility&Innovation Production a présenté son bus municipal à hydrogène. Il a une autonomie de 400 km, avec une consommation d'hydrogène basse (3,2 kg d'hydrogène / 100 km). Avec une longueur de 8 m, il peut transporter 68 passagers. La société planifie une production de 250 bus par an à partir de 2025, cette année, la production devrait atteindre 40 bus.

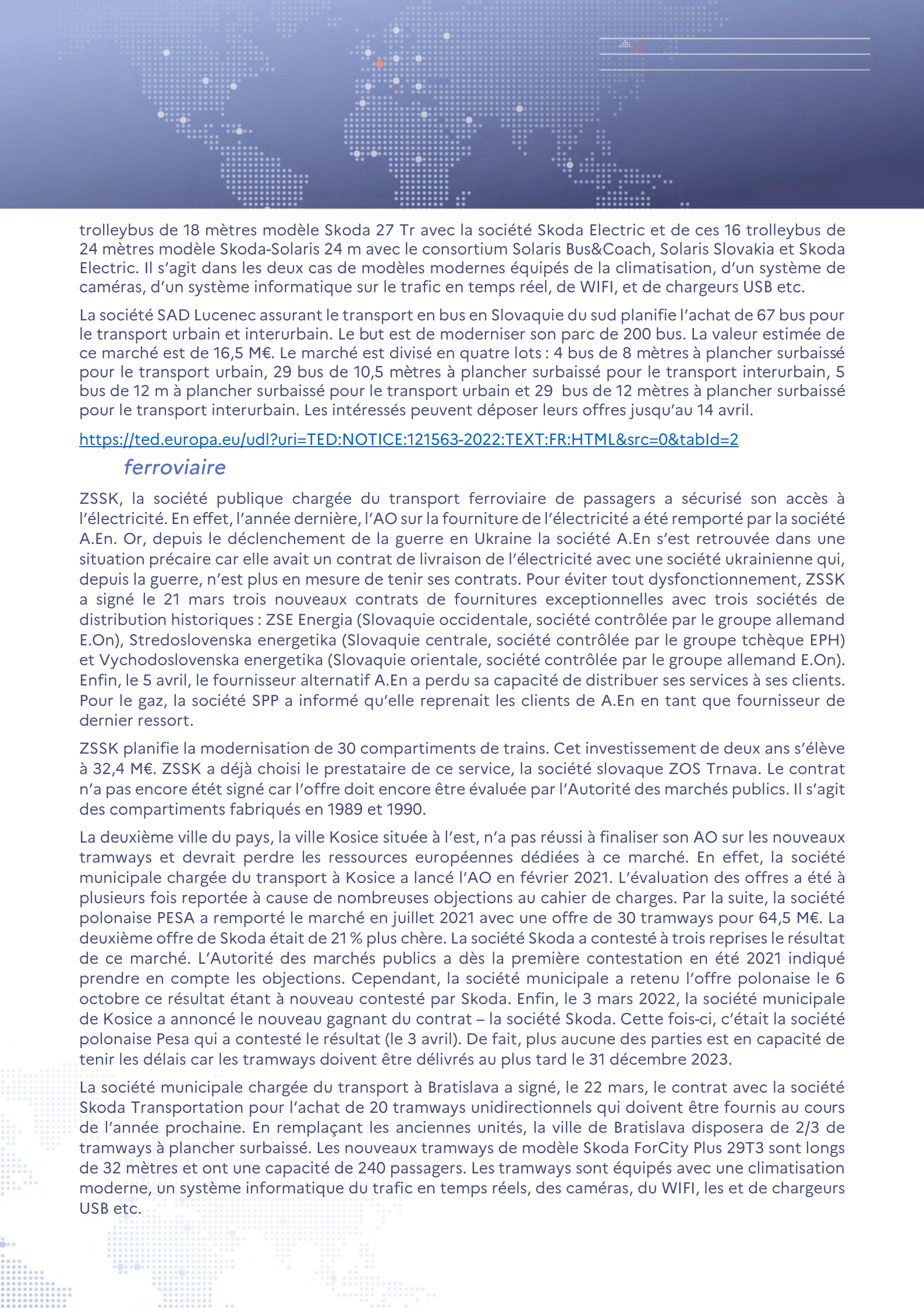
Transports

Mi-mars, la Commission européenne a relevé quelques manquements dans l'utilisation des fonds européens du programme opérationnel « Science et recherche ». Ce programme a fusionné en décembre 2019 avec le programme opérationnel « Infrastructures intégrées ». Ainsi, la Commission a suspendu tout remboursement des projets liés aux infrastructures avant même de terminer l'examen de ces manquements.

routi er

Le 16 mars, la Société nationale des autoroutes a signé le contrat avec le consortium Eurovia SK et Eurovia CZ (groupe Vinci) sur la deuxième partie du contournement sud-est de Kosice. Il s'agit d'un projet de 14 km déjà lancé en 2018. Le contrat a été remporté par les filiales de Vinci pour un prix de 132,6 M€ HT mais l'Office des marchés publics a objecté le caractère discriminatoire du cahier de charges. La prolongation de cet AO fragilisant l'utilisation des ressources européennes et afin d'accélérer le processus des marchés publics, les autorités slovaques ont amendé la loi sur les marchés publics en remplaçant le système de contrôle avant signature du contrat par un système de contrôle après signature. Le ministre des Transports Andrej Dolezal a remercié l'Office des marchés publics pour l'approche constructive. Le projet sera financé via deux périodes de programmation et les travaux devraient durer 36 mois.

La société municipale chargée du transport de passagers à Bratislava, DPB, a signé le 14 mars avec le ministère des Transports et de la construction un accord sur une aide financière non remboursable à hauteur de 43,4 M€. A cette somme s'ajoute encore le cofinancement à hauteur de 5 %. Cette aide doit financer l'achat de nouveaux trolleybus : 11 trolleybus de 12 m, 23 trolleybus de 18 mètres et 16 trolleybus de 24 m. En outre, le 16 mars, DPB a signé deux contrats portant sur l'achat de ces 23



trolleybus de 18 mètres modèle Skoda 27 Tr avec la société Skoda Electric et de ces 16 trolleybus de 24 mètres modèle Skoda-Solaris 24 m avec le consortium Solaris Bus&Coach, Solaris Slovakia et Skoda Electric. Il s'agit dans les deux cas de modèles modernes équipés de la climatisation, d'un système de caméras, d'un système informatique sur le trafic en temps réel, de WIFI, et de chargeurs USB etc.

La société SAD Lucenec assurant le transport en bus en Slovaquie du sud planifie l'achat de 67 bus pour le transport urbain et interurbain. Le but est de moderniser son parc de 200 bus. La valeur estimée de ce marché est de 16,5 M€. Le marché est divisé en quatre lots : 4 bus de 8 mètres à plancher surbaissé pour le transport urbain, 29 bus de 10,5 mètres à plancher surbaissé pour le transport interurbain, 5 bus de 12 m à plancher surbaissé pour le transport urbain et 29 bus de 12 mètres à plancher surbaissé pour le transport interurbain. Les intéressés peuvent déposer leurs offres jusqu'au 14 avril.

<https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:121563-2022:TEXT:FR:HTML&src=0&tabId=2>

ferroviaire

ZSSK, la société publique chargée du transport ferroviaire de passagers a sécurisé son accès à l'électricité. En effet, l'année dernière, l'AO sur la fourniture de l'électricité a été remporté par la société A.En. Or, depuis le déclenchement de la guerre en Ukraine la société A.En s'est retrouvée dans une situation précaire car elle avait un contrat de livraison de l'électricité avec une société ukrainienne qui, depuis la guerre, n'est plus en mesure de tenir ses contrats. Pour éviter tout dysfonctionnement, ZSSK a signé le 21 mars trois nouveaux contrats de fournitures exceptionnelles avec trois sociétés de distribution historiques : ZSE Energia (Slovaquie occidentale, société contrôlée par le groupe allemand E.On), Stredoslovenska energetika (Slovaquie centrale, société contrôlée par le groupe tchèque EPH) et Vychodoslovenska energetika (Slovaquie orientale, société contrôlée par le groupe allemand E.On). Enfin, le 5 avril, le fournisseur alternatif A.En a perdu sa capacité de distribuer ses services à ses clients. Pour le gaz, la société SPP a informé qu'elle reprenait les clients de A.En en tant que fournisseur de dernier ressort.

ZSSK planifie la modernisation de 30 compartiments de trains. Cet investissement de deux ans s'élève à 32,4 M€. ZSSK a déjà choisi le prestataire de ce service, la société slovaque ZOS Trnava. Le contrat n'a pas encore été signé car l'offre doit encore être évaluée par l'Autorité des marchés publics. Il s'agit des compartiments fabriqués en 1989 et 1990.

La deuxième ville du pays, la ville Kosice située à l'est, n'a pas réussi à finaliser son AO sur les nouveaux tramways et devrait perdre les ressources européennes dédiées à ce marché. En effet, la société municipale chargée du transport à Kosice a lancé l'AO en février 2021. L'évaluation des offres a été à plusieurs fois reportée à cause de nombreuses objections au cahier de charges. Par la suite, la société polonaise PESA a remporté le marché en juillet 2021 avec une offre de 30 tramways pour 64,5 M€. La deuxième offre de Skoda était de 21 % plus chère. La société Skoda a contesté à trois reprises le résultat de ce marché. L'Autorité des marchés publics a dès la première contestation en été 2021 indiqué prendre en compte les objections. Cependant, la société municipale a retenu l'offre polonaise le 6 octobre ce résultat étant à nouveau contesté par Skoda. Enfin, le 3 mars 2022, la société municipale de Kosice a annoncé le nouveau gagnant du contrat – la société Skoda. Cette fois-ci, c'était la société polonaise Pesa qui a contesté le résultat (le 3 avril). De fait, plus aucune des parties est en capacité de tenir les délais car les tramways doivent être délivrés au plus tard le 31 décembre 2023.

La société municipale chargée du transport à Bratislava a signé, le 22 mars, le contrat avec la société Skoda Transportation pour l'achat de 20 tramways unidirectionnels qui doivent être fournis au cours de l'année prochaine. En remplaçant les anciennes unités, la ville de Bratislava disposera de 2/3 de tramways à plancher surbaissé. Les nouveaux tramways de modèle Skoda ForCity Plus 29T3 sont longs de 32 mètres et ont une capacité de 240 passagers. Les tramways sont équipés avec une climatisation moderne, un système informatique du trafic en temps réels, des caméras, du WIFI, les et de chargeurs USB etc.



Le 28 mars, la société ferroviaire publique chargée des infrastructures ferroviaires a signé un contrat avec le consortium TSS Grade et Vahostav pour la modernisation du corridor ferroviaire au nord-ouest du pays entre Krasno nad Kysucou et la frontière avec la Tchéquie. Ce tronçon de 4,9 km devrait être modernisé grâce à un investissement de 65,9 M€ permettant d'augmenter la vitesse jusqu'à 120 km/h.

aérien

A partir du dimanche 27 mars, le nombre de vols à partir de l'aéroport de Bratislava devrait considérablement augmenter. Le nombre de connexions passe de 20 à 35. Il s'agit principalement des destinations touristiques dont trois vols par semaine vers Zagreb assurés par la compagnie aérienne Rynair. Plusieurs compagnies telles que Ryanair, Wizz Air ou SkyUp Airlines (UA) envisagent d'assurer des vols vers l'Ukraine – Kiev, Lviv, Kharkiv – même si aujourd'hui tous les vols vers l'Ukraine sont suspendus. En 2021, le nombre de passagers a été de 320 000, bien moins qu'en 2020 soit seulement 1/6 du nombre de passagers en 2019.

Lettonie

Energie

Le groupe énergétique estonien Utilitas a achevé l'acquisition de l'un des plus grands parcs éoliens en Lettonie, à Grobina, composé de 33 turbines Enercon d'une capacité totale de 19,8MW. Avec cette nouvelle acquisition, Utilitas poursuit sa croissance en Lettonie. La compagnie s'apprête également à mettre en service en automne 2022 un nouveau parc éolien « Targale », dans la région de Ventspils, avec 14 turbines pour un total de 58,8MW.

Infrastructures

Six groupements d'entreprises de huit pays ont été sélectionnés pour participer à la deuxième étape de l'appel d'offres lancé le 12 novembre par l'entreprise « Eiropas Dzelzceļa līnijas », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, et portant sur la construction de la ligne principale de Rail Baltica en Lettonie. Parmi les candidats retenus figurent les groupements d'entreprises Webuild NGE-TSO JV (France, Italie), OHLA-GULERMAK Rail Baltica Joint Venture (Espagne, Turquie, Pologne), R.B. Rail Baltica JV (France (Eiffage), Pologne, Italie), Aldesa Construcciones /China Civil Engineering construction Corporation (Espagne, Chine), DL E&C-Lotte E&C-Nurol (Corée du Sud, Turquie), ainsi que le groupement des entreprises turques IC ICTAS et DOGUS. Pour mémoire, le gagnant de l'appel d'offres devra assurer les travaux de construction de l'infrastructure sur plus de 200 km du territoire letton (sauf Riga), y compris la préparation du territoire et la construction de remblais, de ponts ferroviaires, de routes, de passages supérieurs et de rails. Les candidats doivent présenter leurs offres avant septembre 2022. Il est prévu d'attribuer le contrat après la deuxième étape de passation de marché à la fin de 2022 et de commencer les travaux de construction au cours du premier semestre de 2023.

L'entreprise « Eiropas dzelzceļa līnijas (EDZL) », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a décidé d'interrompre l'appel d'offres lancé le 6 octobre 2021 et portant sur la conception et la surveillance des 17 points régionaux de mobilité multimodale sur la ligne principale de Rail Baltica en Lettonie, car les offres présentées par les candidats ont dépassé le budget prévu pour la réalisation de ce projet. EDZL a prévu de choisir le gagnant après une procédure de négociation avec les trois groupements d'entreprises ayant remis des offres.

Transport

Selon le ministère letton des Transports, en raison des exigences du second volet du Paquet Mobilité, le nombre de poids-lourd immatriculés en Lettonie pourrait diminuer de 1 200 à 1 400 unités, soit 10 % du nombre total. L'entrée en vigueur du premier volet en août 2020, liée aux questions sociales, a déjà demandé aux transporteurs de réorganiser le travail des conducteurs ce qui a entraîné des coûts



supplémentaires, mais n'a pas posé de problèmes importants dans le secteur. La mise en œuvre des nouvelles règles en février de cette année, notamment l'obligation pour un véhicule de transport de retourner dans le pays d'immatriculation une fois toutes les huit semaines, va accroître encore plus la charge administrative pour les entreprises et les institutions. Le plus grand transporteur letton « Kreiss » a déjà annoncé son intention de délocaliser son activité vers la Pologne. Pour mémoire, les ministres en charge des transports de huit pays de l'UE, dont les pays Baltes, la Pologne, la Bulgarie, le Chypre, la Hongrie, le Malte et la Roumanie, ont adressé une lettre à la Commissaire européenne aux transports Adina Vălean avec une demande de suspendre certaines exigences du Paquet Mobilité jusqu'à la stabilisation de la situation en Europe suite à la guerre en Ukraine.

La société technologique suédoise Anodox Energy Systems a annoncé son intention de développer en Lettonie une usine de production des batteries pour véhicules électriques. La première usine, située dans le port de Riga, devrait être opérationnelle d'ici décembre 2022. Une deuxième usine, utilisant la technologie Lithium Ferro Phosphate (cellules LFP), qui connaît une croissance rapide, sera établie peu après. Le montant total des investissements est estimé à 50 M€. Environ 300 nouveaux emplois seront créés.

La Mairie de Riga a déclaré que le début de construction de la première ligne de Métrobus est prévue pour 2024. L'étude de préféabilité du projet est en cours de réalisation, tandis que l'élaboration du projet de construction et l'expropriation de propriétés pour les besoins du projet devraient être terminées à la fin de l'année 2023. Le coût total du projet est estimé à 40,2 M€ et devrait être financé par le fonds UE de Facilité pour la reprise et la résilience.

Lituanie

Energie

gaz

La construction de l'interconnexion gazière Pologne-Lituanie (GIPL) est presque finalisée : la Lituanie a achevé son tronçon fin 2021 tandis que la Pologne devrait obtenir les derniers permis d'exploitation en avril et achever intégralement les travaux sur sa partie du gazoduc d'ici octobre. Selon les gestionnaires lituanien et polonais de réseau de transport de gaz, une partie des opérations du GIPL devrait être lancée dès le 1er mai.

Les clients du terminal GNL de Klaipėda ont entièrement réservé la capacité de regazéification du terminal GNL jusqu'à fin septembre. La capacité du terminal GNL de Klaipėda est insuffisante pour répondre à la demande de gaz des trois pays baltes.

Infrastructures

portuaire

Le port de Klaipėda a traité 6,7 Mt de marchandises de janvier à février, en baisse de 10,5% en glissement annuel. BKT, terminal de fret en vrac, et opérateur majeur du port de Klaipėda qui gère jusqu'à février la manutention des engrais Belaruskali, a annoncé son intention de licencier la quasi-totalité de ses 136 salariés. Le trafic de fret au port maritime lituanien de Klaipėda pourrait diminuer de plus de moitié cette année - de plus de 45 millions de tonnes l'an dernier à 19 Mt - en raison des développements géopolitiques. Tant que la guerre dure, il n'y a aucune possibilité de cargaisons vers la Biélorussie, l'Ukraine ou le Kazakhstan.

ferroviaire

L'inflation rend la construction du Rail Baltica plus onéreuse. La Lituanie a demandé à la Commission européenne d'allouer près de 700 M€ supplémentaires pour sa construction. Les trois pays baltes ont



déjà soumis leur candidature au titre de la nouvelle période de financement 2021-2027. Il s'agit d'une énorme candidature, l'une des plus importantes demandes de financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

Le 28 février, un nouveau concours de marchés publics pour les services de conception et de supervision de la conception pour la construction du tronçon de 64 km de Kaunas-Vilnius a été lancé. La compétition se compose de deux étapes, la première étape étant la phase de qualification. Les candidatures peuvent être soumises jusqu'au 14 avril 2022. La deuxième étape est celle de la soumission de la proposition et des négociations. Le contrat devrait être signé d'ici la fin de cette année.

Le gouvernement lituanien a décidé d'allouer 20 M€ aux Chemins de fer lituaniens (LTG) pour compenser les pertes dues aux sanctions contre Belaruskali. Il s'agit de la première tranche d'une enveloppe globale d'au moins 45 M€. En parallèle, LTG continue à diversifier ses activités. A la mi-mars, une nouvelle ligne ferroviaire cargo a été lancée reliant le terminal intermodal de Palemonas (Kaunas) à Düsseldorf.

routier

Le secteur lituanien du transport et de la logistique, qui s'est arrêté en 2020 en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19, a commencé à se redresser et à améliorer ses indicateurs l'année dernière. En 2021, ses revenus, ses exportations de services de transport et de transport de marchandises ont augmenté, le secteur a connu une augmentation du nombre d'entreprises et d'employés, avec la plus forte croissance dans l'aviation.

Estonie

Energie

En 2021, Eesti Energia était le deuxième vendeur d'électricité du marché letton et lituanien. L'entreprise espère devenir le principal fournisseur en Lituanie dès 2023, à l'occasion de la libéralisation du marché de l'électricité.

Eesti Energia prévoit de verser 55,3 M€ de dividendes à ses actionnaires suite aux résultats de l'année 2021. Le groupe a enregistré un profit de 111,5 M€ lors de l'année, avec près d'1,3 Md€ de ventes. Le principal actionnaire est l'Etat estonien, qui devrait percevoir 46,7 M€.

Enefit Green va verser 39,9 M€ à ses actionnaires pour ses résultats de l'année 2021.

Elering, gestionnaire du réseau de transport (GRT) d'énergie estonien, a observé une baisse de son profit de 80% entre 2020 et 2021. L'entreprise n'a dégagé que 5,1 M€ de profit en 2021, en dépit de ventes record (201,4 M€). Ce faible profit s'explique principalement par la hausse des prix de l'électricité, renchérissant considérablement le coût des pertes d'énergie sur le réseau.

électricité

En février 2022, l'Estonie a produit 589 GWh d'électricité, soit 13,6% de moins qu'en février 2021 et 28,8% de moins qu'en février 2022. Cette baisse est notamment liée au manque de vent, nécessaire pour l'énergie éolienne.

Le prix de l'électricité pour les ménages a augmenté de 70% (en glissement annuel) lors de la seconde moitié de 2021. Les prix ont varié entre 0,16 € et 0,18 € par KWh – selon la quantité d'électricité consommée. Les entreprises les plus gourmandes (entre 500 et 2000 MWh de consommation annuelle), le prix a augmenté de 66,7%, à environ 15 centimes par an.

Elering va installer un second câble sous-marin reliant les îles de Saaremaa et de Hiiuma au territoire métropolitain, d'ici 2024. Financé par le PNRR estonien, ce câble permettra d'améliorer la sécurité



d'approvisionnement des deux îles en électricité. En conséquence, le câble de transmission aérien sera démantelé.

gaz

Le prix du gaz naturel a explosé (+170,5% en glissement annuel) lors du second semestre 2021. Les prix ont varié entre 14,81 € et 20,77 € par gigajoule (hors TVA) – selon la quantité de gaz consommée.

ENR

Le groupe estonien Utilitas, spécialisé dans les énergies renouvelables, a acquis le parc éolien de Grobina en Lettonie. Celui-ci dispose d'une capacité maximale de 19,8 MW.

A l'occasion d'un déplacement en Norvège, la Première Ministre Kaja Kallas a exprimé son souhait de voir une forte coopération entre les deux pays sur le domaine de l'éolien offshore. Cette coopération pourrait voir le jour dans les prochaines semaines, des contacts étant noués avec l'entreprise Aker Offshore Wind.

Enefit Green a signé un accord de coopération avec Sodra Latvia, plus grand opérateur forestier de Lettonie, dans l'objectif de développer deux fermes éoliennes dans l'est de la Lettonie.

Utilitas a signé un accord avec Graanul Mets afin de développer des fermes éoliennes sur les territoires appartenant à Graanul Mets. Près de 100 turbines sont attendues, offrant une capacité totale d'environ 500 MW.

Infrastructures

Rail Baltica

Anvar Salomets a pris ses fonctions en tant que nouveau CEO de Rail Baltic Estonia. Il était précédemment CTO de l'entreprise et est partie prenante du projet depuis 10 ans.

L'appel d'offre pour la construction du terminal d'Ülemiste a été publié mi-mars. Il s'agit de l'appel d'offre le plus important émis par Rail Baltic Estonia, à hauteur de 170 M€ pour un chantier courant jusqu'en 2026. Les réponses peuvent être fournies jusqu'au 23 mai.

Transports

ferroviaire

Le fret ferroviaire s'élevait à 1,7 Mt en février 2022, soit 11,2% de moins qu'en février 2021. A l'inverse, le nombre de passagers sur le réseau ferroviaire d'Estonie s'élevait à 441 000 en février 2022, soit 3,8% de plus qu'un an auparavant.

A compter d'avril, Elron a annoncé l'obligation de payer un supplément pour pouvoir emmener son vélo dans ses trains. Cette position tient au nombre croissant de vélo, limitant l'espace disponible pour les clients. Le montant de ce supplément varie entre 1 € et la moitié du billet du passager.

maritime

Le Port de Tallinn a dégagé un profit de 25,5 M€ en 2021 (-10% par rapport à 2020). L'intégralité de ce profit sera distribuée entre les actionnaires de l'entreprise.

Le Port de Tallinn est partie prenante de l'initiative Maersk Mc-Kinney Moller Center for Zero Carbon, qui vise à décarboner l'industrie navale et maritime. Cette initiative va notamment créer des « corridors verts », c'est-à-dire des routes réservées aux navires les moins polluants.

Au premier trimestre 2021, Tallink Grupp a transporté 720 261 passagers, soit 169,5% de plus qu'au premier trimestre 2021. Le mois de mars a concentré 42% de ces passagers (303 360, soit 321,5% de plus qu'en mars 2021). La compagnie explique ces résultats par la levée de toutes les restrictions sanitaires.



En février 2021, les ports estoniens ont transporté 3M de tonnes de fret (+1% en glissement annuel). 2 M (-12% en glissement annuel) ont été chargés depuis les ports estoniens, là où 1M (+40,4% en glissement annuel) ont été chargés.

aérien

La ligne reliant Tartu et Helsinki est en service depuis le 28 mars. Un vol quotidien est prévu, excepté le week-end, pour ce trajet de 45 minutes.

La compagnie SAS a ouvert une ligne entre Pärnu et Stockholm pour la saison estivale. Du 25 juin au 16 août, deux vols partiront par semaine (le mardi et le samedi). La durée du vol est de 1h20.

En mars 2022, l'Aéroport de Tallinn a enregistré 172 424 passagers – soit 5 fois plus qu'en mars 2021, répartis dans 2 972 vols. Ce résultat a été porté par la réouverture à destination de l'Égypte et des Îles Canaries.

Les aéroports régionaux ont enregistré 4128 passagers sur le mois, dont 2720 à l'aéroport de Kuressaare. Les aéroports de Pärnu et de Tartu s'attendent à une augmentation considérable de leur activité avec l'ouverture des lignes estivales vers Helsinki (depuis Tartu et Pärnu) et vers Stockholm (depuis Pärnu).

mobilités douces

Bolt a signé un accord de coopération avec Eleport afin de développer un réseau de bornes de recharges électriques en Estonie, Lettonie, Lituanie et Pologne. Dans le cadre de cet accord, l'objectif est d'installer 750 bornes de recharge électrique dès 2022. Aujourd'hui, Eleport dispose de 130 bornes entre l'Estonie et la Lettonie.

Tuul Mobility, entreprise de location électronique de scooter, a fait son entrée sur la bourse de Tallinn (Nasdaq Tallinn) le 4 avril. L'entreprise attendait l'équivalent de 3,1 M€ d'actions, et a récupéré près de 4,45 M€.

A compter de juillet 2022, le prix des transports publics va augmenter à Tartu. Cette augmentation est significative, le prix d'un billet de bus passant de 83 centimes à 1,50 €. En outre, ce billet de bus ne permettra plus l'accès au réseau de vélo en libre-service. Cette hausse est liée à l'augmentation des charges (énergie, carburant, salaires).

Elmo Rent, entreprise de location de voiture électrique, a enregistré 154 114 € de ventes en mars 2022. Cela représente 258% de plus qu'en mars 2021. Elmo Rent profite du fait que les estoniens se soient majoritairement détournés de Yandex Taxi.

Le producteur de vélo-cargo Hagen Bikes a vendu 10 vélos en février 2022. Cela représente 26 250 € de ventes, soit 2005% de plus qu'en février 2021.

Infrastructures

logements et bâtiments

Bercman Technologies a remporté l'appel d'offre visant à établir une « smart road » dans la commune rurale de Polva. Ce contrat, d'un montant de 176 000, sera le premier test grandeur nature pour Bercman Technologies, entreprise spécialisée dans la sécurité routière.

Le Ministère des Finances va allouer 15 M€ aux pouvoirs municipaux afin de financer les travaux de rénovation énergétique des bâtiments publics. Ce budget est tiré des revenus de l'Estonie sur le marché des émissions carbone. Chaque projet pourra recevoir entre 540 000 et 945 000 €, mais devra être soutenu par un investissement complémentaire des municipalités. Ce sont près de 25 projets qui devraient être soutenus à travers le pays.

Autres

L'entreprise de gestion des réseaux d'eau a dégagé un profit net de 16,17 M€ en 2021 – soit 3,4% de moins qu'en 2020. Cette diminution tient principalement à la hausse des coûts de production, notamment énergétique.

La ville de Tallinn et la ville d'Helsinki ont prolongé leur *memorandum of understanding* (MoU) jusqu'en 2024. La priorité est donnée à la gestion des enjeux climatiques mais également au développement des industries créatives et au soutien à l'innovation.

Environnement

En 2021, l'Etat estonien a reçu 89M€ de différentes entreprises au titre des « charges environnementales », sur le principe du « pollueur payeur ». 44 M€ ont été versés en compensation de l'utilisation de schiste bitumineux.

Le National Audit Office a demandé au gouvernement d'engager une étude visant à identifier toutes les activités économiques pouvant causer des dommages à l'environnement. L'objectif n'est pas de les supprimer mais de pouvoir adapter les outils de compensation à toutes ces activités. Pour l'heure, trop peu d'activités sont identifiées – notamment en dehors du secteur énergétique.

L'ancien ministre de l'Environnement, Tonis Mulder, a rejoint le conseil de supervision du Centre d'Investissement Environnemental (KIK), avec l'accord du Parlement Estonien.

RMK, l'entreprise publique en charge de la gestion forestière du pays, a enregistré un profit de 84,4 M€ en 2021 – grâce à des ventes record, à 221,3 M€. En revanche, l'entreprise prévoit une baisse de ses ventes et de son profit pour 2022 du fait de la réduction des coupes de bois.

Le Ministère de l'Environnement a rejeté la demande du Ministère des Affaires Economiques quant à l'augmentation des quotas d'arbres pouvant être abattus. Le Ministre Andres Sutt avait fait cette demande afin de compenser l'arrêt des importations de bois depuis la Russie.

La qualité de l'air s'est considérablement améliorée entre 1990 et 2020. L'intégralité des polluants mesurés ont chuté : entre 1990 et 2020, la quantité de dioxyde de soufre relevé dans l'air a chuté de 96%, la quantité d'oxydes d'azote de 68% et la quantité d'émissions d'ammoniac de 53%. Il faut néanmoins tenir compte de l'effet COVID, qui a fortement réduit les émissions de certains secteurs d'activité en 2020.

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



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

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