



Sommaire

❖ *Une 4^{ème} édition spéciale conflit russo-ukrainien*

- Secteur du transport p2
- Secteur de l'énergie..... p5
- Autres secteurs..... p12

❖ *Une sélection des faits saillants dans la zone*

- Pologne..... p14
- Hongrie..... p18
- République tchèque..... p25
- Slovaquie..... p28
- Lituanie..... p33
- Lettonie..... p34
- Estonie..... p36

❖ *Calendrier* p39

Zoom – conflit russo-ukrainien

Secteur du transport

Les pays frontaliers en renfort pour l'exportation des céréales ukrainiennes

La destruction des ports ukrainiens ouvre la voie au transport des céréales par ses pays frontaliers d'abord par fret ferroviaire, dans lequel la **Hongrie** entend jouer un rôle de première importance. Rail Cargo Hungaria a transporté 41 000 t de céréales depuis l'Ukraine au premier trimestre, et prévoit d'en transporter 85 000 t supplémentaires au deuxième trimestre. La plupart des céréales transportées vont en Italie, et une petite partie reste en Hongrie. L'Association des centres de services logistiques hongrois (MLSZKSZ) presse l'Etat de conduire des investissements pour améliorer les infrastructures, à l'aide de ressources nationales et de fonds européens afin de prendre part à la « concurrence acharnée » que se livrent les pays frontaliers. D'après l'association, la Hongrie pourrait prendre jusqu'à 5 Mt/an, alors que la capacité actuelle s'élève à 360 000 t/an. Rail Cargo va mettre à contribution 700 wagons céréaliers et 1 500 autres wagons du groupe afin de porter la capacité à 1 Mt/an.

En **Pologne**, la majeure partie des exportations de céréales ukrainiennes, essentiellement du maïs, vers la Pologne se fait par train. Les polonais ont une capacité d'importation de 200 000 à 300 000 t de céréales ukrainiennes par mois, sur les besoins de 1,2 Mt annoncés par l'Ukraine, soit environ 20%, et une capacité d'exportation de céréale de 600 000 à 700 000 /mois via leurs ports de la Mer Baltique.

En **République tchèque**, après avoir livré de l'aide humanitaire et du matériel militaire à l'Ukraine, le transporteur ferroviaire ČD Cargo a organisé le premier transport par train de céréales (1 800 t de maïs) de l'Ukraine au port allemand de Brake. De là, une première cargaison de navires se rend en Égypte. Cette mission a été facilitée par le fait que l'opérateur dispose d'une licence l'autorisant à des opérations de transport dans tous les pays environnants.

La **Lituanie** souhaite également aider l'Ukraine à transporter les céréales invendues de l'année dernière et d'autres produits agricoles. Fin avril, un train pilote de LTG a quitté la Lituanie pour l'Ukraine et, le 19 mai, est revenu avec une cinquantaine de cargaisons de lysines, des additifs alimentaires pour bétail. Cependant, cet itinéraire de transport via la Pologne est logistiquement complexe en raison des écartements ferroviaires différents. Il est estimé qu'en raison des restrictions en matière d'infrastructures, il ne serait possible de transporter que jusqu'à 1,5 Mt de céréales d'Ukraine par le port de Klaipėda par an, alors que les stocks de céréales ukrainiens totalisent 20 Mt.

Modification des règles de la gratuité du transport public pour les réfugiés ukrainiens en Pologne

A partir du 1^{er} juin les réfugiés ukrainiens pourront voyager à titre gratuit dans les trains de PKP Intercity et TLK (deuxième classe avec sièges) partant uniquement de et pour les villes situées à la frontière PL-UA, soit Chełm, Dorohusk, Lublin, Hrubieszów, Przemyśl, Zagórze, Jarosław et Rzeszów. Jusqu'au 31 mai, la gratuité du transport pour les ressortissants ukrainiens était valable dans tous les trains de PKP Intercity. Pour rappel, la gratuité du transport est accordée

aux femmes, enfants de moins de 18 ans, hommes de plus de 60 ans et aux hommes handicapés entre 18 et 60 ans. Pour information, du 24 février au 20 mai depuis les villes à la frontière avec l'Ukraine, 4263 trains (dont 3785 trains réguliers et 478 trains supplémentaires) sont partis avec plus de 971 000 réfugiés. Jusqu'à présent, 2 034 300 de réfugiés ukrainiens ont voyagé grâce aux trains de l'opérateur national PKP Intercity à titre gratuit. A compter du 1^{er} juin, les réfugiés ukrainiens de Varsovie perdent la gratuité des transports urbains (ce qui a été voté le 13 avril). Par contre, la gratuité du transport dans les trains de l'opérateur régional ferroviaire de Mazovie - Koleje Mazowieckie - sera valable jusqu'à la fin juin 2022. Depuis le début mai, les ressortissants ukrainiens ne peuvent également plus voyager à titre gratuit dans les transports urbains dans la Triville. Enfin, la gratuité du transport en commun dans la métropole de Haute-Silésie pour les réfugiés ukrainiens n'est plus valable à partir du 1^{er} juin.

Le projet de voie à écartement large à travers la Slovaquie en passe d'être suspendu

En 2008, les sociétés ferroviaires publiques slovaque, autrichienne, ukrainienne et russe avaient créé une entité commune Breitspur Planungsgesellschaft (BPG) où trois partenaires détenaient une part de 27,74 % (le partenaire ukrainien seulement 16,78 %). Depuis, avaient été rédigées une étude de faisabilité préalable (2011), l'analyse des prévisions de transport (2016), les modèles commerciaux et l'analyse économique (2018). Les dernières démarches entreprises étaient la déclaration sommaire (2021) et la présentation du rapport environnemental en **Slovaquie** (janvier 2022). Sous l'effet de l'agression russe, la société autrichienne OBB, a suspendu toutes les activités dès fin février. En outre, en avril, OBB a pris la décision de céder sa part de 27,74 %. Si aucun partenaire n'utilise son droit de préemption, la société sera placée en liquidation. Pour mémoire, ce projet avait pour ambition de prolonger les rails à écartement large jusqu'à l'Autriche pour y construire un nouveau centre de transbordement. Aujourd'hui, la Slovaquie dispose d'un tel centre à la frontière avec l'Ukraine. Par ailleurs, la Slovaquie est dotée de 100 km de rails à écartement large qui achemine les matières premières vers l'usine métallurgique US Steel à Kosice (est du pays).

Soutien nécessaire pour le secteur aérien letton

En raison de la baisse significative des recettes (-50%), la société publique de contrôle aérien, « **Latvijas Gaisa satiksme (LGS)**, pourrait demander une aide financière de l'Etat à hauteur de 9,8M EUR. 70% des vols de transit gérés par LGS passaient par l'espace aérien russe, fermé aux appareils européens depuis février 2022, en réponse aux sanctions prises par l'UE contre la Russie. 5,7M EUR seront utilisés pour la réalisation des projets d'investissement exigés par la réglementation européenne, et 4,1M EUR pour assurer l'activité quotidienne de l'entreprise.

L'anticipation du secteur du transport maritime voile l'impact de la guerre

Ces deux derniers mois, le trafic maritime entre la Russie et **l'Estonie** s'est révélé plus fort que l'an passé. Ceci s'explique principalement par l'anticipation de sanctions européennes : de nombreuses entreprises européennes sortent leurs produits de Russie tant qu'elles le peuvent. L'entreprise Baltic Marine Bunker AS, filiale estonienne de Gazprom Neft, a connu une forte hausse de son activité en avril. Rentrant dans le cadre des exceptions aux sanctions européennes, l'entreprise a fourni environ 17 340 t de carburant à différents navires pétroliers. L'entreprise s'attend à voir une chute de son activité dès le mois de juin.

En revanche, l'impact de la guerre sur l'activité des ports **lettons** est d'ores et déjà plus marqué. En avril 2022, le trafic de fret dans les ports lettons a baissé de presque un quart par rapport au mois précédent et n'a atteint que 3,55 Mt. Sur les quatre premiers mois de l'année, la dynamique du transit portuaire est encore positive : au total 16,082 Mt de marchandises ont été transportées, soit une hausse de 13% par rapport à la même période en 2021. Les cargaisons en vrac, qui constituent presque 55% des volumes transbordés, ont progressé de 37,7%, principalement grâce à la hausse record de du trafic de charbon (16 fois plus qu'en janvier-avril 2021). Le fret général a progressé de 10,4% (4,55 Mt), dont le transport en RO-RO de 18,4% et celui de conteneurs, de 12,5%. En revanche, les produits pétroliers qui représentent plus de 90% du volume total des cargaisons liquides, sont en diminution de 28% par rapport à 2021.

Le Fonds Mobilité Militaire – une opportunité pour accélérer les investissements multi-fonctions

Afin d'améliorer les liaisons de mobilité militaire avec l'Europe, la **Lituanie** a préparé une liste de projets et soumettra de nouvelles demandes à la Commission européenne pour le financement de projets à double usage (civil et militaire) projets d'infrastructures de transport, notamment dans le cadre de la construction du Rail Baltica et de la Via Baltica. Cette opportunité est offerte par le deuxième appel à propositions pour un financement dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) annoncé par la CE en mai. Afin d'améliorer les conditions de mobilité militaire en Europe dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe du cadre financier pluriannuel de l'UE 2021-2027, un total de 1,69 Md€ doit être alloué aux pays de l'UE.

Le transport ferroviaire fortement impacté en Estonie

Le trafic ferroviaire entre l'**Estonie** et la Russie a chuté ; entre janvier et avril 2022, Eesti Railways n'a enregistré que 3,2 Mt de fret ferroviaire sur ses lignes, soit 34,3% de moins que sur la même période en 2021. En avril 2022, le fret ferroviaire enregistré par Eesti Raudtee s'élevait à 1,3M t de marchandises. C'est une baisse de 38,8% par rapport à avril 2021 et de 20% par rapport à mars 2022, qui s'explique principalement par l'arrêt progressif des d'engrais chimiques, de produits minéraux et de produits chimiques russes et biélorusses.

La hausse des carburants remet en question l'offre de service public en Estonie

Le transport routier **estonien** est principalement affecté par la hausse des prix des carburants. Cinq compagnies de bus (AS GoBus, Hansabuss AS, AS Atko Transport, AS Sebe et M.K Reis-X OÜ) ont adressé un message au gouvernement pour exprimer leur inquiétude. Ces compagnies estiment que la hausse des prix des carburants risquent de les amener à devoir suspendre certaines lignes entre les villes et certaines communes rurales. Ces lignes sont pourtant exploitées dans le cadre d'un contrat avec l'Etat. Des discussions sont attendues dans les prochaines semaines, s'inscrivant dans le cadre plus général de remise en cause des appels d'offres.

Pour sa part, LuxExpress a reconnu acheter du carburant en Russie, dans le cadre de sa ligne Tallinn – Saint-Pétersbourg. Ceci est tout à fait légal et s'explique par des raisons pratiques (impossible de faire l'aller-retour avec un seul plein).

Secteur de l'énergie

Impact sur le secteur de l'énergie

La Pologne annonce la résiliation du contrat de Yamal

Le 11 mai, une liste d'entreprises faisant l'objet de sanctions de rétorsion russes a été publiée mercredi sur le site web du gouvernement russe. La liste comprend 31 entreprises des pays qui ont imposé des sanctions à la Russie en réponse à son invasion de l'Ukraine. Parmi elles figurent l'entreprise allemande Gazprom Germania et l'entreprise polonaise Europol Gaz. Europol Gaz est le propriétaire du tronçon **polonais** du gazoduc Yamal. Le gazoduc transportait du gaz russe vers la Pologne et ensuite vers l'Allemagne. Le 12 mai, Gazprom a annoncé qu'en raison des sanctions prises la veille à l'encontre d'Europol Gaz, elle n'utilisera pas le gazoduc qui traverse la Pologne pour le transit du gaz vers l'Europe. Cependant, la décision du gouvernement russe n'affectera pas la fourniture de gaz à la Pologne, car Gazprom a déjà arrêté les livraisons à la fin du mois d'avril. Le 23 mai, la ministre du climat et de l'environnement Anna Moskwa a déclaré que le 13 mai, le gouvernement polonais avait adopté une résolution sur la résiliation de l'accord avec la Russie concernant la construction de systèmes de gazoducs de transit à travers le territoire de la République de Pologne et la fourniture de gaz russe depuis la Russie.

RE Power EU: 2 Md€ pour sortir de la dépendance énergétique russe

La Commission Européenne a présenté son plan REPowerEU afin de réduire la dépendance énergétique de l'Europe face à la Russie. Ce plan prévoit de transférer 2 Md EUR aux pays d'Europe centrale via leurs Plans nationaux de relance et de résilience (PNRR), mais le plan de la Hongrie n'a toujours pas été validé.

Relance de l'exploitation des ressources fossiles nationales

La **Hongrie** est en pourparlers avec l'UE pour obtenir un financement européen de 16 Md€ visant à accroître la souveraineté énergétique hongroise. Le Ministre Technologies et de l'Industrie a annoncé que le gouvernement envisage d'exploiter les champs de gaz de schiste près de Mako, dans le sud-est de la Hongrie, et de rouvrir des puits de pétrole dans le sud-ouest du comté de Zala. Ces technologies présentent un intérêt dans le nouvel environnement géopolitique d'après le Ministre, qui souhaite également porter la production de gaz de la Hongrie à 2,5 Md m³/an contre 1,5 Md actuellement.

En **Slovaquie**, la société Nafta, sixième plus grand opérateur de réservoirs gaziers en Europe envisage d'augmenter les extractions locales. Fondée en 1913, la société Nafta a commencé ses activités par l'extraction du pétrole domestique (1914) et du gaz (1950). Dans les années 1960, l'extraction du gaz naturel a atteint ses valeurs maximales (1,5 Md m³), couvrant un tiers de la consommation slovaque. Aujourd'hui, l'extraction est minimale (approximativement 50 M m³) ce qui ne représente que 1% de la consommation annuelle slovaque. Pour autant, le directeur général de Nafta, M. Martin Bartosovic, rappelle qu'il y a d'autres gisements potentiels de gaz en Slovaquie – notamment à proximité de la frontière avec la Tchéquie, à l'est du pays et à proximité de la ville Trnava à l'ouest. Le potentiel des gisements représenterait 10% de la consommation, c'est-à-dire 500 M m³ et ce pour plusieurs années. En outre, les gisements sont peu profonds (1-2 km) ce qui rend l'extraction rentable et relativement facile. Les travaux nécessaires à la fourniture du gaz vers les gazoducs devraient prendre seulement deux ans.

La capacité actuelle de stockage de Nafta, contrôlée par le groupe tchèque EPH s'élève à 2,5 Md m³ (d'autres réservoirs pour la Slovaquie sont gérés par Pozagaz et SPP storage avec une capacité totale des réservoirs de 4,7 Md m³ pour une consommation de 5 à 5,5 Md m³/an).

Avant la mise en service de son nouveau terminal GNL à l'automne 2022, **l'Estonie** doit temporairement compenser la perte du gaz russe (environ 5,1% de sa consommation énergétique en 2021) et limiter la hausse du prix de l'électricité. Ainsi, l'Estonie a temporairement accru son exploitation de schistes bitumineux, notamment en avril (751 226 t utilisées pour produire de l'électricité, soit +23,1% par rapport à avril 2021). De même, le Ministre de l'Environnement Erki Savisaar¹ a modifié les autorisations de coupe de bois pour 2022: le plan pluriannuel prévoyait une baisse des quotas de 13% entre 2021 et 2022, M.Savisaar a ramené cette baisse à 4%. Il a justifié cette décision par le besoin de soutenir l'industrie sylvicole et d'alléger les factures de chauffage des consommateurs. Néanmoins, sa décision a été fortement critiquée – y compris par des membres de son parti.

Enfin, le Groupe Minier **Polonais** (PGG) a annoncé qu'au cours des deux premiers mois de 2022, son site de vente en ligne a connu une augmentation de fréquentation de 2 300 % par rapport à l'année précédente et le nombre de commandes a été multiplié par cinq. L'embargo sur le charbon en provenance de Russie entraîne une pénurie de cette matière première, notamment pour les centrales thermiques et électriques et pour les consommateurs individuels. Selon les estimations, du gouvernement, la Pologne peut manquer entre 5-6 Mt de charbon. Selon les estimations de la Chambre de commerce de vendeurs du charbon polonais, le déficit peut atteindre 11 Mt dont 6 Mt pour le secteur de l'énergie et 5 Mt pour le secteur de chauffage et pour les clients individuels.

Faible taux de remplissage des réserves de gaz hongroises

L'autorité de régulation de l'énergie (MEKH) s'est félicitée de la position de l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ACER) et du Conseil des régulateurs européens de l'énergie (CEER) de lier les niveaux de stockage obligatoires de gaz à la consommation, plutôt qu'à la capacité, ce qui aurait causé une contrainte et des coûts élevés aux Etats qui possèdent des capacités de stockage importantes, ce qui est le cas de la Hongrie.

Les réserves hongroises de gaz (stratégiques et commerciales) atteignaient 1,7 Md m³ au 15 mai, soit environ 27% des capacités, soit une hausse d'environ 400 M m³ depuis le dernier décompte de la mi-avril, qui représentait un plus bas niveau depuis 10 ans à cette période de l'année. Pour mémoire, l'an dernier au 15 mai 2021, les réserves étaient remplies à hauteur de 3,6 Md m³. Les réserves devront atteindre environ 1,9 Md m³ au 1^{er} octobre.

Tarifs avantageux du gaz en Hongrie

D'après le quotidien d'opposition, Népszava, la Hongrie paierait son gaz russe au prix du marché avec un décalage de deux mois. Ainsi, la Hongrie, aurait payé son gaz à un prix 30 % plus élevé que celui du marché en février, mais 22 % de moins en septembre 2021 et 40 % de moins en octobre. Pour rappel, le détail du prix est tenu secret, mais le gouvernement avait affirmé que le nouvel accord cadre d'achat de gaz à la Russie, mis en place en octobre 2021, offrait de meilleures conditions que le précédent, signé en 1995. Lors de sa visite à Moscou début février, le Premier Ministre hongrois avait déclaré que le prix du gaz russe pour la Hongrie était un cinquième de celui du marché. D'après Népszava, en raison du plafonnement des prix

¹ Démis de ses fonctions le 3 juin 2022, dans le cadre de la fin de la coalition gouvernementale.

énergétiques pour les consommateurs résidentiels, la société énergétique publique MVM perd 350 HUF (89 cts EUR) par m³ de gaz acheté à la Russie.

Pour rappel, la Hongrie dispose d'une faible diversification des imports de gaz, même si les efforts de diversifications ont été entrepris, notamment via le terminal GNL de Krk en Croatie, et l'accord septennal conclu avec Shell. Au sujet du retrait du consortium américano-autrichien (ExxonMobil – OMV) pour extraire du gaz en mer Noire, au large de la Roumanie, le ministre M.Szijjártó regrette : « *Ce sont nos alliés mêmes qui nous abandonnent dans nos efforts de diversification* ».

La Hongrie renforce sa coopération avec serbes et croates

Lors d'une visite en Serbie, le Ministre **hongrois** des Affaires étrangères et du Commerce Extérieur, Péter Szijjártó, a assuré que la Hongrie et la Serbie continueraient d'assurer le transit de gaz dans les deux sens. M. Szijjarto a noté que la Hongrie recevait 10 M m³ de gaz par jour via la Serbie. Par ailleurs, un accord vient d'être conclu afin de permettre à la Serbie de stocker entre 300 et 500 M m³ de gaz en Hongrie pour assurer l'approvisionnement en hiver. Les deux pays souhaitent également doubler la capacité d'interconnexion électrique entre eux, d'ici six à huit ans.

Lors d'une visite en Croatie, le Ministre des Affaires étrangères Péter Szijjártó s'est félicité du lancement d'une nouvelle ère de coopération énergétique entre la **Hongrie** et la Croatie. Si l'oléoduc Droujba (*Amitié*), qui transite par l'Ukraine, venait à être endommagé, la Croatie pourrait étendre la capacité de l'oléoduc Adria en direction de la Hongrie. Les négociations techniques sur le financement et le calendrier vont s'engager entre les deux Etats, la société pétrolière hongroise MOL et son homologue croate INA (détenue majoritairement par MOL).

L'interconnecteur gazier polono-slovaque bientôt opérationnel

Le 27 mai, le premier ministre Eduard Heger a réalisé un déplacement pour vérifier les travaux sur le gazoduc entre la Slovaquie et la Pologne. Pour mémoire, Les travaux sont assurés par la société eustream, filiale de la principale compagnie de gaz SPP et chargée du transit du gaz russe à travers le territoire slovaque et, du côté polonais, par la société Gaz-System. Les coûts sont estimés à hauteur de 142 M€ pour la partie slovaque. La capacité devrait atteindre 5,1 Md m³ en direction de la Slovaquie et 6,1 Md m³ vers la Pologne. La longueur du gazoduc est de 164 km dont 103 km en Slovaquie. Le directeur général d'Eustream, M. Rastislav Nukovic a évoqué que les tuyaux seront remplis par du gaz russe, puis de Norvège. Le lancement de l'exploitation commerciale du gazoduc est prévue au début de ce mois de juillet. La Slovaquie pourrait ainsi profiter de la nouvelle interconnexion Baltic Pipe entre le Danemark et la Pologne dont les travaux de construction doivent être finalisés à la fin de l'année.

Hongrie et sanctions européennes sur le pétrole russe

Préalablement au Conseil européen des 30 et 31 mai, le Premier Ministre **hongrois** a informé le Président du Conseil européen, Charles Michel, qu'il ne souhaiterait pas engager de pourparlers concernant l'embargo sur le pétrole russe avant que l'UE ne détaille les modalités du soutien financier que la Hongrie recevrait pour mettre fin à sa dépendance. Le Conseil européen a permis aux chefs d'Etat de trouver un consensus sur l'interdiction d'importation de pétrole russe au sein de l'UE. L'embargo ne concernera d'ici 2023 que les approvisionnements maritimes (2/3 des achats de l'UE), et pas ceux par oléoducs. Ces derniers auront vocation à

être progressivement interrompus, mais aucune date n'est mentionnée dans le compte-rendu du Conseil. Le Premier ministre a déclaré à l'issue du sommet : « *Les familles hongroises peuvent dormir paisiblement ce soir. La proposition de Bruxelles aurait ressemblé à une bombe atomique, mais nous avons réussi à l'éviter* ». Il s'est félicité d'avoir « sauvé » le système de réduction des frais généraux sur le gaz et l'électricité pour les consommateurs résidentiels. Le Premier ministre hongrois a également négocié une clause prévoyant des mesures d'urgence, et un approvisionnement maritime en cas d'interruption soudaine de l'approvisionnement.

Hors périmètre de sanction, PAKS II avance en Hongrie

La **Hongrie** poursuivra la modernisation de la centrale nucléaire de Paks (projet Paks II), car l'Union européenne a précisé que l'utilisation civile de l'énergie nucléaire serait exemptée des sanctions. Lors d'une réunion avec les dirigeants de Rosatom à Istanbul, les représentants de l'entreprise publique russe ont déclaré qu'ils étaient en mesure de mener à bien le projet.

MOL soutiendra l'Ukraine

MOL a annoncé un soutien matériel au réseau énergétique ukrainien à hauteur de 290 000 € dans le cadre du programme de soutien en équipement de l'organisation internationale des producteurs de pétrole et de gaz (IOGP).

De nouvelles mesures pour soutenir ménages et entreprises

En **République tchèque**, le ministère de l'industrie et du commerce prépare un dispositif de soutien aux ménages face à la hausse des prix de l'énergie, qui devrait être discuté en Conseil des ministres le 22 juin. Appelé « **tarif d'austérité** », cette mesure ciblée sur les ménages à faibles revenus, consisterait en une réduction appliquée au tarif de base des fournisseurs d'énergie, pour atténuer l'inflation. Le ministre de l'Industrie et du Commerce Jozef Síkela souhaite une mise en œuvre pour la prochaine saison de chauffage et a indiqué que le volume d'énergie à tarif préférentiel accordé par ménage dépendra du type et de la moyenne de la consommation, ce qui pourrait permettre à certains foyers tchèques de voir diminuer le coût de leurs factures énergétiques de 15 à 20%. Le coût pour l'Etat serait compris entre 16 et 24 Md CZK (entre 650 M€ et près de 1 Md€). Le ministère de l'Industrie et du Commerce, en coopération avec le ministère de l'Environnement, prépare également un dispositif de soutien aux entreprises, sous forme d'un programme de compensation des coûts indirects pour les entreprises à forte intensité énergétique. L'Etat devrait ainsi verser environ 800 M CZK (32 M€) à l'automne pour des projets qui conduiront à des économies d'énergie.

La question de l'aide des consommateurs face à la hausse des prix de l'énergie se pose également en **Estonie**. Le gouvernement n'a prévu aucune mesure en ce sens dans le budget supplémentaire adopté début mai, mais réfléchit d'ores et déjà à la manière d'alléger les factures lors de l'hiver 2022. Cet élément est au cœur des négociations visant à former une nouvelle coalition gouvernementale.

La République tchèque optimise le stockage de gaz attribué aux négociants

La Chambre des députés a approuvé le 2 juin un amendement à la loi sur l'énergie afin de contribuer au renforcement de la sécurité énergétique et à une meilleure protection des consommateurs ; l'amendement doit encore être approuvé par le Sénat. Les négociants en gaz qui n'utilisent pas leur capacité réservée dans les installations de stockage de gaz dans la

quantité minimale requise pourront perdre cette capacité (principe "use it or lose it"). Les capacités inutilisées devront être proposées par l'opérateur de stockage après mise aux enchères. A ce jour, les réservoirs de gaz naturel de **République tchèque** sont remplis à 55 % (1,86 Md m³). L'amendement réduit également de moitié la durée de régime du fournisseur en dernier recours, de six à trois mois. Enfin, l'amendement modifie également la gestion de l'Office de régulation de l'énergie (ORE ; Energetický regulační úřad). Il renforce la position du Président du Conseil de l'ORE, qui agit désormais de manière indépendante.

La Slovaquie consolide ses approvisionnements gaziers

La principale société de gaz SPP a conclu le 26 mai, de nouveaux contrats relatifs aux fournitures de gaz. Tout d'abord, il s'agit du gaz norvégien qui devrait couvrir 32 % de la consommation des clients de SPP. Ce gaz provient des gisements de la mer du Nord et il sera acheminé par l'Allemagne et la Tchéquie vers la Slovaquie. Deuxièmement, il s'agit de la fourniture du gaz GNL qui devrait couvrir 34 % de la consommation des clients de SPP. Ce GNL sera livré dans des terminaux en Croatie, en Italie, en Belgique et au Royaume-Uni. SPP est capable d'extraire du GNL au rythme de deux bateaux par mois ; les premières négociations ont été entamées dès octobre dernier et les premières livraisons devraient avoir lieu dès début juin. Après la finalisation des travaux sur le gazoduc reliant la Pologne et la Slovaquie (fonctionnement prévu à partir de juillet 2022), la Slovaquie pourra bénéficier des terminaux polonais mais aussi du gazoduc Baltic Pipe entre le Danemark et la Pologne actuellement en construction. Grâce à ces nouveaux contrats, selon le ministre, les consommateurs de SPP ont auront l'accès garanti au gaz d'ici au printemps 2023. Le ministre a également évoqué que les capacités réservées n'ont pas de prix fixe, ces capacités sont une garantie de livraison dans un cadre de prix selon l'indice boursier. Selon le directeur général de SPP, M. Richard Prokypcak, le gaz norvégien ne sera pas plus cher que le gaz russe, le contrat avec la Norvège étant très compétitif, ce que confirme le ministre Sulik. SPP a, par ailleurs, fait des réserves pour ses clients, notamment pour assurer le rôle de fournisseur de dernier recours en cas de faillite d'autres fournisseurs alternatifs.

Pour mémoire, la part de SPP s'élève en moyenne à 60 % pour les ménages et l'industrie (68 % pour les ménages), en conséquence les nouveaux contrats conclus réduiront la dépendance au gaz russe d'un tiers.

En outre, la Slovaquie achète toujours du gaz en provenance de Russie ; le volume du gaz russe vers la Slovaquie augmente désormais du fait de cette période dédiée au remplissage des réservoirs. Alors que le flux direct en provenance de l'Ukraine a baissé au mois de mai (90 M m³ début de mai mais seulement 40 M m³ à la fin mai), le flux inversé en provenance de la République tchèque a augmenté (20 M m³ début de mai contre 35 M m³ à la fin mai). Le ministre a rappelé que la Slovaquie devait parvenir au remplissage de ses réservoirs avant le 10 juillet, date à partir de laquelle commencerait l'arrêt technique du gazoduc Nord Stream 1.

Par ailleurs, le 20 mai, la société SPP a réalisé le virement bancaire en euro pour le paiement du gaz russe. SPP a ouvert son compte euro à Gazprombank ainsi que son deuxième compte en rouble. La transaction s'est réalisée en euro. Cette transaction a été accompagnée d'une clause de non-responsabilité indiquant que les autorités slovaques déclarent avoir payé leur engagement selon les termes du contrat et qu'elles considèrent pour le paiement le montant exprimé en euro. D'après le ministre, la Slovaquie n'a rien à voir avec la deuxième transaction. Selon l'analyse de l'institut finlandais CREA, la Slovaquie est le onzième payeur le plus important pour la Russie en matière de fournitures énergétiques.

La Hongrie taxera ses entreprises pour financer le plafonnement de l'énergie

Le gouvernement va instaurer une taxe temporaire de 800 Md HUF /an (2 Md€) en 2022 et 2023 sur le « surprofit » des entreprises issues de plusieurs secteurs, afin de maintenir le système de plafonnement des prix de l'énergie, et de moderniser la défense hongroise dans le contexte de la guerre en Ukraine. Les entreprises du secteur de l'énergie contribueront à hauteur de 60 Md HUF (151,9 M€). MOL sera mise à contribution au titre du spread Oural-brent (MOL achète le pétrole brut uralien à bas prix et revend le pétrole raffiné au prix du Brent, faisant une marge de 35 USD par baril – cf. veille d'avril 2022). Le nouveau Ministre chargé du développement économique, Márton Nagy, a affirmé que cela n'aurait pas de conséquence pour les consommateurs.

La restructuration de ČEZ devrait permettre au gouvernement de prendre le contrôle des prix de l'énergie

Dans une interview accordée le 20 mai, le Premier Ministre Petr Fiala a déclaré que le gouvernement envisageait de restructurer l'énergéticien national ČEZ, majoritairement détenu par l'Etat (70%), en scindant l'entreprise en deux entités, dont l'une (activités de production électrique) serait entièrement détenue par l'Etat **tchèque**, afin de mieux contrôler le prix de l'énergie et d'aider les ménages à faire face à la hausse des prix de l'énergie. Petr Fiala a indiqué que : « *Chaque Etat doit disposer de certains outils pour sécuriser les infrastructures clés et fournir aux personnes et aux entreprises suffisamment d'énergie en cas de situation critique. [...] Je ne peux pas nier que nous envisageons de restructurer ČEZ. Mais cela nécessite encore une analyse plus approfondie. [...] je ne veux pas et je ne peux pas entrer dans les détails* ».

Slovaquie : la piste d'une taxation renforcée du pétrole russe

Le ministère des Finances prévoit une imposition spécifique de la raffinerie Slovnaft (CA de 3,7 Md€ en 2019, filiale du groupe hongrois MOL). En effet, la raffinerie qui ne traite que le pétrole lourd REBCO en provenance de la Russie, profite des marges importantes entre le prix de ce pétrole lourd dont le prix baisse et celui du pétrole Brent. C'est pourquoi, le ministère des Finances a présenté le projet d'une imposition spécifique à hauteur de 30 %, en taxant notamment la différence entre le prix de pétrole russe REBCO et le prix sur le marché international. Le gouvernement a approuvé ce projet lors du conseil des ministres du 18 mai, le parlement devrait en débattre mi-juin.

La transformation sensible de la raffinerie Slovnaft

Les autorités **slovaques** négocient une exemption d'embargo pour le pétrole pour parvenir à la transformation dans les meilleurs délais de leur raffinerie Slovnaft. La demande slovaque repose sur trois éléments : (i) la capacité de l'oléoduc Adria serait insuffisante, (ii) l'un des réservoirs nationaux se trouve à l'est du pays et son utilisation est donc dépendante du flux de l'oléoduc Druzhba, (iii) **la raffinerie Slovnaft doit connaître une transformation technologique onéreuse pour être capable de traiter le pétrole léger** (en lieu et place du pétrole lourd) en provenance d'autres pays.

Concernant l'évaluation des investissements nécessaires à déployer dans le secteur énergétique, la Slovaquie a envoyé à Bruxelles une estimation des coûts pour le secteur pétrolier : l'ajustement technique de la raffinerie Slovnaft est estimé à 250 M€ sur une durée

de 3 ans et les investissements concernant les réservoirs (création d'un flux inversé ou construction d'un réservoir à l'ouest du pays sont évalués à 200 M€). Après le sommet extraordinaire à Bruxelles du 31 mai, le premier ministre slovaque Eduard Heger a déclaré que le résultat des négociations était une bonne nouvelle pour la Slovaquie, estimant que les demandes slovaques ont été acceptées et donc que la Slovaquie pourrait pouvoir utiliser le pétrole russe jusqu'au moment d'avoir une alternative. **Ainsi la Slovaquie devrait profiter d'une exception et d'une période de transition pour sa raffinerie.** Il reste encore à détailler à quel point l'embargo s'appliquerait sur les exportations de produits issus du pétrole russe. En effet, Slovnaft exporte deux tiers de sa production et l'exception sur l'embargo devrait être relativement courte – seulement de huit mois pour la Slovaquie. En outre, selon le porte-parole de la raffinerie slovaque, M. Anton Molnar, si Slovnaft ne peut pas exporter deux tiers de sa production et donc de facto produire un tel volume, cela menace également la production pour le marché slovaque car ce volume de production uniquement pour le marché slovaque se situerait en-dessous de la production technique minimale. Les exportations en dehors de l'UE ne sont pas envisagées car, n'ayant pas l'accès à la mer, les exportations sont rentables pour des distances de 500 km approximativement. Selon le directeur exécutif de Slovnaft, M. Marek Senkovic, la raffinerie a dans les derniers temps testé approximativement 15 sortes différentes de pétrole afin de trouver la composition la plus proche du pétrole russe ce qui demanderait de moindres ajustements techniques. L'analyse des résultats est en cours.

Le ministre de l'Economie est d'avis que la raffinerie devrait avoir suffisamment de temps pour réaliser les travaux techniques nécessaires. En outre, elle pourrait augmenter sa part de marché sur le territoire slovaque (actuellement de 60 %) en profitant du prix du pétrole russe plus bas. Afin d'accélérer le processus d'ajustement technique, les autorités slovaques pourraient aider avec l'octroi des permis de construction ou avec des aides à l'investissement. Jusqu'à présent, la raffinerie n'a bénéficié d'aucune aide. Le ministre rappelle que le ministère mènera des négociations avec Slovnaft sur la question qui va payer les coûts de la reconstruction de la raffinerie. Le directeur général, M. Oszkar Vilagi, estime que Slovnaft pourrait retrouver une production à hauteur de 90-95 % de sa production actuelle à l'horizon de 3 ans.

Par ailleurs, afin de respecter les objectifs de la stratégie interne 2030+ (dont la baisse de la production de combustibles fossiles), la raffinerie investira dans le renforcement de la production de plastiques de base. Il s'agit d'un investissement à hauteur de 63 M€. Cet investissement augmentera la capacité de production, baissera les émissions de CO₂, améliorera la sécurité de l'usine et la rendra plus attractive. Grâce à cet investissement, la production de polypropylène croîtra de 33 000 t pour atteindre la production de 300 000 t/an. L'investissement sera réalisé par la société Linde Engineering. Pétrole Slovnaft, marge.

Le nouveau terminal flottant pour l'Estonie se précise

L'Estonie a enfin pu avancer sur les travaux nécessaires à l'accueil d'un terminal flottant GNL dans le port de Paldiski. Début juin, Elering (GRT estonien) a entamé les travaux de raccordement du site du futur terminal GNL avec le réseau estonien. En parallèle, les entreprises Alexela et Infotar ont considérablement avancé sur la construction d'un quai d'amarrage (coût estimé de 40 M€). Les deux entreprises comptent une dizaine de jours d'avance sur le planning initialement prévu, qui anticipe une **entrée en service le 30 novembre 2022**. Toutefois, l'Estonie doit encore choisir son terminal GNL. Ce choix sera réalisé par Alexela et Infotar, qui vont assurer l'exploitation de celui-ci. Deux possibilités existent : partager le terminal récemment loué par la Finlande ou louer un autre terminal. La location avec la Finlande porte sur une période de 10 ans, là où Alexela souhaiterait une location de deux ans (+ un an en option).

L'Estonie constitue ses stocks de gaz non russe avec difficulté

Outre la diversification des sources d'énergie, **l'Estonie** cherche à reconstituer ses stocks énergétiques. Le gouvernement a demandé à l'Estonian Stockpiling Agency de constituer une réserve de gaz naturel non-russe correspondant à 1/5 de la consommation annuelle de l'Estonie, soit 1 TWh. Le gouvernement a alloué 170 M€ à l'agence dans ce but, par le biais de plusieurs appels d'offres. Le premier appel d'offre n'a permis de récupérer que 100 GWh, ce qui confirme les hésitations des acteurs du marché gazier. Ce stock permettra à l'Estonie de se passer du gaz russe cet hiver. Dans le même objectif de se détacher complètement de la Russie, les GRT baltes ont cessé d'utiliser le GRT russe comme responsable d'équilibre de leur réseau électrique. Cela signifie que l'Estonie importe moins d'électricité de Russie.

Les carburants estoniens toujours plus chers

Les prix des carburants ne cessent de monter et ont atteint, le 7 juin 2022, un niveau record. Le litre de SP95 coûte désormais 2,259€, le SP98 coûte 2,309€ et le diesel se maintient à 1,999€. Cette hausse n'est pas liée à l'embargo européen : l'Estonie a cessé toute importation de carburants russes depuis mars. Selon l'Estonian Oil Association, le carburant estonien provient uniquement de Lituanie et de Finlande.

Autres secteurs

La hausse des coûts et problèmes d'approvisionnement ralentissent les projets

En **Hongrie**, Environ 36 fournisseurs de la société de transports publics de Budapest (BKV) ont dénoncé leurs contrats en avril, en raison de la hausse des coûts et des problèmes d'approvisionnement. Un grand nombre d'entreprises réclament des hausses de prix conséquentes que le BKV espère maintenir sous les 10 %. Mais les fournisseurs demandent entre 30 et 50 % de hausse en raison des conséquences de la guerre en Ukraine. Cette dernière aura aussi des conséquences sur le délai de finalisation des travaux de la ligne de métro M3 à Budapest, en raison de l'impossibilité d'obtenir certaines pièces sidérurgiques qui étaient fabriquées en Ukraine. Trois stations souterraines du métro M3 de Budapest ont été remises en service (Kálvin tér, Corvin-negyed et Klinikák), dans le cadre des travaux de rénovation de la ligne en cours depuis 2017. La ligne fonctionne donc désormais normalement entre Kobanya-Kispest et Kálvin tér.

En **Slovaquie**, Les travaux sur les nouvelles lignes de tramways à Petržalka (le plus grand quartier de Bratislava) sont pratiquement arrêtés. Selon le maire de Petržalka, le constructeur (consortium composée des filiales d'Aldesa Construcciones, la société CEDIS et la société HANT BA) ne réaliserait que des activités minimales pour éviter de déclarer l'arrêt de la construction. Le maire a mis en exergue surtout l'impact de l'inflation qui renchérit les matières premières nécessaires et leur disponibilité. La mairie de Petržalka n'est pas sûre que ces coûts en hausse puissent être payés par les fonds européens. Aujourd'hui, les autorités locales évaluent la hausse à hauteur de 20-30 % du projet. Pour un budget de 74,6 M€, il s'agit d'une augmentation entre 15-25 M€. La suspension des travaux menace la toute première priorité de la mairie – finir les travaux avant la fin de l'année 2023 c'est-à-dire la fin de l'utilisation des fonds européens de la période 2014-2020.

En **Estonie** également, de plus en plus d'entreprises souhaitent renégocier certains appels d'offres remportés ces derniers mois, en particulier dans le secteur du bâtiment et de la construction. Plusieurs scénarios sont envisagés : la suspension des contrats jusqu'à ce que les prix reviennent à un niveau acceptable (choix fait pour la construction d'une cinquantaine de routes en 2022), une compensation financière pour atténuer le poids de l'inflation, une réduction de la commande voire une annulation pure et simple de certains contrats. Cette tendance devrait s'accélérer, alors que la pénurie de main d'œuvre s'accroît et que les stocks diminuent (notamment de bitume). Ce ralentissement du secteur de la construction est d'autant plus dommageable que **l'Estonie** fait face à une demande de logement importante. Conséquence d'une tendance globale et de l'arrivée de réfugiés ukrainiens (environ 40 000 au 27 mai), le prix des locations immobilières a considérablement augmenté. Entre mars 2022 et avril 2022, les loyers ont augmenté en moyenne de 7%. Dans le même temps, les offres de logement ont fortement diminué (environ -11%) – en particulier les logements deux pièces (-23%). Ceci va nourrir une nouvelle hausse des prix à court-terme.

En **Lettonie**, Au 1er trimestre 2022, le volume de construction a diminué de 8,4% par rapport à la même période en 2021, en dessous de son niveau du 1^{er} trimestre 2019. Les principales raisons de cette tendance négative sont la baisse de la demande en raison de l'imprévisibilité de l'évolution de la situation géopolitique et la hausse vertigineuse des prix de la construction qui empêche les entreprises d'initier de nouveaux projets. La baisse des volumes concerne tous les segments de la construction : le volume de construction de bâtiments a diminué de 7%, des infrastructures de 15,8%, tandis que celui des travaux de construction spécialisés, de 7,7%. En matière d'infrastructures, le volume de construction a fortement baissé dans le secteur de construction des infrastructures routières et ferroviaires (-14,8%) et des infrastructures urbaines (-13,9%).

Face à l'augmentation des coûts des investissements routiers causée, entre autres, par la hausse des prix des matières premières, des matériaux et des coûts de la main-d'œuvre, ainsi que par la guerre en Ukraine, le Conseil des ministres **polonais** a adopté des projets de résolution préparés par le ministre des infrastructures, prévoyant l'augmentation du budget du programme de construction des routes nationales de 2,6 Md PLN (560 M€) et du Programme de construction des 100 périphériques de 115 M PLN (25 M€). Le financement accru des deux programmes permettra d'introduire un mécanisme de valorisation sur tous les contrats conclus pour la réalisation des routes nationales, à hauteur de 10 %. La construction de routes est de plus en plus coûteuse. Les offres des entrepreneurs commencent à dépasser sensiblement les estimations de coûts de la GDDKiA. Alors qu'avant le déclenchement de la guerre en Ukraine, les offres des entreprises représentaient souvent 55 à 65 % des estimations de coûts de la Direction générale des routes nationales et des autoroutes (en 2021, la moyenne était de 76%), aujourd'hui, les évaluations dépassent de plus en plus souvent les estimations. Il n'y a pas si longtemps, les entreprises de construction étaient prêtes à construire des routes pour un montant moyen de 27 M PLN/km (5,8 M€/km). Les prix des offres soumises après le début de la guerre s'élèvent à 35-45 M PLN/km (7,3 M€-9,7 M€).

Autres faits saillants

Pologne

Nominations

Le 15 mai, **Marcin Horała**, Secrétaire d'Etat au Ministère des infrastructures et Plénipotentiaire du Gouvernement chargé pour le Port Central de Transport, a été nommé Secrétaire d'Etat au Ministère des fonds et de la politique régionale (MFiPR). Il est également resté à son poste actuel au Ministère des Infrastructures. « *Nous entamons le processus de transfert du programme CPK du Ministère des infrastructures au Ministère des fonds et de la politique régionale. Cela nécessite des modifications statutaires, dans l'intervalle jusqu'à l'achèvement du processus législatif, je poursuivrai également mes fonctions au ministère des infrastructures* » a déclaré M. Horała.

Le 17 mai **Kamila Król** a été nommée au poste de vice-ministre du développement et des technologies en charge de la politique industrielle, innovation et affaires internationales.

Energie

électricité/chaleur

Le 9 mai, le programme «Ma Chaleur» du Fonds national pour la protection de l'environnement et la gestion de l'eau (NFOŚiGW) a été lancé. Dans le cadre du programme, dont le budget s'élève à 600 M PLN (130 M€), le financement sera accordé pour les pompes à chaleur à air, à eau et géothermiques, utilisées soit uniquement pour le chauffage seul, soit en combinaison avec la fourniture simultanée d'eau chaude sanitaire. Le programme prévoit des subventions allant de 7000 à 21 000 PLN (1521 à 4565 €) en fonction du type de pompe à chaleur installée. Cela représente entre 30 et 45 % des coûts d'investissement éligibles. Seuls les propriétaires de nouveaux bâtiments résidentiels répondant à des normes énergétiques plus élevées pourront bénéficier de cette aide. Le financement sera assuré par le Fonds de modernisation, un instrument financier de l'Union européenne destiné aux dix pays qui ont le plus d'efforts à faire pour atteindre les objectifs de l'UE en matière de réduction des émissions de carbone.

Le 30 mai, a commencé la consultation sur le projet de la "Stratégie pour le chauffage à horizon 2030 avec une perspective jusqu'en 2040", qui définira les orientations pour la mise en œuvre des dispositions des documents nationaux - la Politique énergétique polonaise jusqu'en 2040 et le Plan national pour l'énergie et le climat pour 2021-2030, ainsi que des actes juridiques de l'Union européenne, en tenant compte des perspectives de mise en œuvre de l'objectif plus élevé de réduction des émissions, dans le cadre du paquet "Fit for 55". Les commentaires et avis sur le projet peuvent être soumis dans un délai de 30 jours à compter de la date de soumission du projet à la consultation publique.

gaz et pétrole

L'inauguration officielle de l'un des plus importants projets énergétiques stratégiques de la dernière décennie en Lituanie - la liaison gazière GIPL entre la Lituanie et la Pologne, longue de plus de 500 km, a eu lieu le 5 mai près de Vilnius. Le gazoduc achemine du gaz vers la Pologne depuis le 1^{er} mai. « *Grâce à la nouvelle connexion gazière avec la Lituanie, la Pologne a accès au terminal de Klaipėda, ce qui renforce le niveau de sécurité de l'approvisionnement en gaz des clients polonais* » - a déclaré le plénipotentiaire du gouvernement pour l'infrastructure énergétique stratégique Piotr Naimski. « *La société PGNiG a réservé la capacité du terminal de*

gaz naturel liquéfié (GNL) de Klaipeda, en Lituanie, pour six navires», a déclaré le ministre lituanien de l'énergie Dainius Kreivys. Le ministre a noté que les cargaisons de GNL commandées par PGNiG seront livrées non seulement à la Pologne, mais aussi à d'autres pays baltes.

11 anciens ministres de l'industrie et du commerce ainsi que de l'économie font appel à l'arrêt de la fusion Orlen-Lotos sous sa forme actuelle dans une lettre « Position des anciens ministres de l'industrie et du commerce et ministres de l'économie de la République de Pologne sur la privatisation des actifs de Grupa LOTOS S.A. sous forme de "fusion" avec Orlen S.A. et la vente au groupe MOL et à Saudi Aramco » Selon eux, la "fusion" est manifestement contraire à la raison d'état de la Pologne.

Environnement

Le Ministère du Climat et de l'Environnement a soumis à consultation publique le projet d'amendement de la loi sur l'accès aux informations relatives à l'environnement et à sa protection, sur la participation du public à la défense de l'environnement et sur les études d'incidence sur l'environnement et plusieurs autres lois. La réglementation amendée devrait accélérer les investissements, en particulier les investissements énergétiques, ferroviaires ou routiers, en clarifiant des questions procédurales qui retardent les projets de ce type. Cela doit être visible avant tout dans les investissements supra-locaux en déléguant plus de compétences aux autorités locales. La loi modifiée vise à raccourcir la procédure d'adoption des permis environnementaux. A cette fin, l'autorité compétente (d'habitude le directeur régional de la protection de l'environnement) devrait réaliser d'office les analyses de conformité de la localisation de l'investissement avec les dispositions du plan local de développement spatial. Le Ministère du Climat s'attend à ce que cela permette d'éviter des consultations supplémentaires de la décision environnementale à des stades ultérieurs de la procédure. De plus, conformément à la nouvelle législation, les décisions délivrées au cours de la procédure d'évaluation d'impact sur l'environnement seront contraignantes pour l'autorité compétente, ce qui jusqu'à présent soulevait des questions d'interprétation.

qualité de l'air

Le 31 mai Bartłomiej Orzeł, plénipotentiaire du gouvernement en charge du Programme « Air Pur » a démissionné de son poste qu'il occupait depuis le 31 août 2020. Pour rappel, le programme lancé en septembre 2018 sera réalisé jusqu'en 2029 et son budget s'élève à 103 Md PLN (24 Md€), Les fonds sont alloués avant tout à la modernisation thermique ainsi qu'au changement des chaudières. Selon les écologistes, cette démission est « *une capitulation du gouvernement de Morawiecki* » qui n'arrive pas à bien gérer les enjeux découlant d'une forte augmentation des prix du gaz et du charbon.

déchets

Le ministère du climat et de l'environnement a présenté les détails du système de consigne qui devrait être mis en place en 2023. Il couvrira :

- les canettes d'une capacité inférieure ou égale à 1 l,
- les bouteilles en verre réutilisables et à usage unique d'une capacité maximale d'1,5 l,
- les bouteilles en plastique d'une capacité maximale de 3 l.

Conformément au projet d'amendement de la loi sur la gestion des emballages et des déchets d'emballages tous les magasins d'une surface supérieure à 100 m² seront obligés de récupérer les emballages vides et les déchets d'emballages couverts par le système et à rembourser la caution. Par contre, les magasins plus petits pourront accéder au système à titre volontaire. Le

montant de la caution sera défini dans un arrêté du Ministre du Climat et de l'Environnement. La caution pourra être perçue sans présenter un ticket de caisse.

hydrogène

Le 17 mai, Alstom et PKN ORLEN ont signé un accord de coopération stratégique pour fournir des trains à hydrogène et des stations d'approvisionnement pour ce carburant en Pologne. Ces trains à hydrogène et leurs infrastructures devraient être opérationnels dans deux ans, soit en 2024, ce qui permettrait à la Pologne de diminuer plus rapidement ses émissions de CO₂. Alstom propose des trains propulsés par des piles à hydrogène auprès des opérateurs de transport public. PKN ORLEN s'occupera, quant à lui, de la distribution, du stockage et de la fourniture d'hydrogène pour alimenter ces véhicules.

Le 30 mai le Groupe Polsat Plus (appartenant à l'un des plus riches polonais Zygmunt Solorz-Zak) a officiellement présenté son bus à hydrogène NesoBus. La production du bus devrait démarrer l'année prochaine dans une usine à Świdnik en nombre de 100 unités par an. Il est à rappeler que l'hydrogène est un élément important dans la stratégie du développement de la société ZE PAK – qui regroupe les centrales électriques Pątnów - Adamów – Konin (Grande Pologne).

électromobilité

Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW) a lancé un nouveau programme nommé « *Electro-Parcs – l'électromobilité dans les parcs nationaux* » visant à financer l'achat des véhicules électriques et la mise en place des points de charge pour les véhicules électriques dans les parcs nationaux. Le programme sera alimenté d'un montant de 3,5 M€ du Fonds du Transport à faibles émissions.

Energies renouvelables

132 demandes ont été soumises dans le cadre de la recherche des investisseurs pour les 11 sites disponibles pour la construction de fermes éoliennes offshore dans la partie polonaise de la mer Baltique. Elles ont été déposées par les plus grandes entreprises du secteur de l'énergie polonais et européen. PKN Orlen (avec Energa), EDF et Shell sont candidats pour tous les 11 sites. La liste des sociétés qui ont déposé le plus de demandes comprend également Equinor, Iberdrola, le fonds d'investissement danois CI NMF I, RWE, PGE et Totalénergies, qui coopère avec KGHM. La société danoise Orsted, en collaboration avec ZE PAK, a posé sa candidature pour 5 zones.

Le Fonds national pour la protection de l'environnement et la gestion de l'eau (NFOŚiGW) augmentera le budget du programme "Rendre les eaux thermales disponibles en Pologne" de 300 M PLN (65 M€) à 480 M PLN (104 M€). Ainsi, l'enveloppe du deuxième appel à candidature, actuellement en cours, passera de 70 M (15 M€) à 250 M PLN (54 M€) et, dans le même temps, le délai de soumission des demandes sera prolongé jusqu'au 30 septembre de cette année.

Transports

Ferroviaire

PKP Intercity, le plus grand opérateur du transport ferroviaire de passagers, a transporté en mai 5,26 M de passagers et au total 20,1 M depuis le début de l'année 2022 ce qui donne un chiffre record et une hausse de 28% par rapport en mai 2019 qui jusqu'à maintenant était le meilleur résultat dans l'histoire de l'opérateur. Le succès est lié avant tout à la mise en place de l'offre spéciale « Promo » valable dans les trains économiques.

« Malgré les inquiétudes liées à la guerre en Ukraine et à la pandémie PKP Intercity continue à réaliser sa stratégie du renouvellement du matériel roulant » - a indiqué Artur Resmer, membre

du directoire de PKP Intercity lors du Forum Européen du Matériel Roulant. Pour rappel, la stratégie prévoit des investissements à hauteur 5,3 M€ pour le matériel roulant et à 0,54 Md€ pour les gares r de d'ici 2030. Ainsi, PKP Intercity a adressé aux fabricants une demande sur les modalités d'exécution de la livraison des 46 nouvelles locomotives électriques qui rouleront à une vitesse de 160 km/h. Dans le cadre de la stratégie 2030, l'opérateur envisage d'acheter 162 locomotives électriques et 16 locomotives hybrides.

Le Centre des Projets Européens des Transports à Varsovie a informé d'une augmentation du niveau de cofinancement de l'achat du matériel roulant de 50% à 64% dans le cadre du Programme Opérationnel 'Infrastructures et Environnement 2014-2020 qui prévoit au total environ 9 Md€ pour les projets ferroviaires. Dans le cadre de ce Programme la Pologne achètera et modernisera 504 unités d'ici la fin 2023.

A partir du 14 juin, l'opérateur privé tchèque Leo Express aura davantage de trains opérationnels sur la ligne Cracovie – Prague. Pour ce qui est de l'opérateur RegioJet, son train depuis Przemyśl, via Cracovie et Katowice vers Prague, ne sera pas pour l'instant mis en place. De même, la liaison de RegioJet depuis Cracovie vers Rijeka et Split sera lancée seulement l'été prochain.

Aérien

A la mi-mai LOT a adressé à Airbus, Boeing et Embraer une demande de propositions pour la fourniture des nouvelles machines selon les trois groupes suivants : 1. avions moyen-courriers grande capacité, 2. avions moyen-courriers moyenne capacité et 3. Petits avions moyenne capacité. Il pourrait s'agir de la fourniture d'entre 50 et 80 machines. Actuellement, la flotte de la LOT compte 78 unités, dont : six Boeing 737-800, cinq Boeing 737 MAX 8, douze De Havilland Canada Dash 8, six Embraer E170, douze Embraer E175 (dont les deux desservent les vols gouvernementaux), cinq Embraer E190, quinze Embraer E195 et quinze Boeing 787.

Transport urbain

Le fabricant polonais PESA a remporté le contrat pour la fourniture des 23 tramways pour la ville de Tallinn. La valeur du contrat s'élève à 50 M€. Les premiers tramways devraient être livrés en 2024. PESA a également remporté le marché pour la livraison des 10 tramways (avec 36 tramways supplémentaires en option) pour la régie des transports de Bydgoszcz (Couïavie-Poméranie). PESA a été la seule entreprise à présenter son offre qui s'élevait à 106 M€ (dont 22,2 M€ pour le marché de base et 84 M€ pour l'option). L'achat sera cofinancé avec les fonds européens. Enfin, pour la première fois dans l'histoire de PESA, les ventes sur les marchés étrangers sont plus importantes que les ventes sur le marché interne, essentiellement causée par le retard dans l'adoption du Plan de Relance polonais.

Les deux entreprises Solaris (entreprise polonaise rachetée par CAF) et Autosan (Pologne) ont soumissionné à l'appel d'offres pour la livraison des 15 bus à hydrogène (avec 10 bus supplémentaires en option) pour la régie de transports de Poznań. L'offre de base d'Autosan s'élève à 13 M€ et 8,6 M€ pour l'option, tandis que celle de Solaris est de 11,75 M€ (et de 7,8 M€ pour l'option).

Routier

Au premier trimestre 2022, le nombre d'immatriculations de voitures particulières neuves en Pologne a diminué de 13,4 % en glissement annuel, et celui des véhicules utilitaires de 12,3 %, selon un rapport de KPMG et de l'Association Polonaise de l'Industrie Automobile (PZPM). Selon le rapport trimestriel de PZPM et KPMG intitulé "Industrie automobile", 102 000 voitures particulières neuves ont été immatriculées au cours du premier trimestre, ce qui constitue une baisse de 13,4 % par rapport à la même période de l'année 2021. Un recul des ventes a

également été constaté dans les autres segments : des remorques et semi-remorques - de 2,8%, des véhicules utilitaires légers - de 12,3%, des camions - de 3,4%. Néanmoins, les ventes de voitures particulières équipées de systèmes de propulsion alternatifs ont augmenté – 42 000 voitures ont été immatriculées, soit 13,5 % de plus qu'un an auparavant.

Hongrie

Nominations

Suite aux élections législatives du mois d'avril, un nouveau cabinet gouvernemental a été mis en place sous l'autorité du Premier Ministre réélu, Viktor Orbán. Ci-après, les Ministres et Secrétaires d'Etat en charge des sujets sectoriels :

- **László Palkovics** : Ministre chargé de la technologie et de l'industrie, de la politique industrielle et de l'emploi.
 - Secrétaires d'Etat : Dávid Vitézy chargé des transports ; Attila Steiner chargé de l'énergie et la politique climatique ; Zsolt Kutnyánszky chargé de la politique industrielle, de l'emploi et de la numérisation ; Anikó Raisz chargée de l'Environnement et de la Gestion Circulaire.

M. Palkovics a reçu pour mandat de la part du Premier Ministre de poursuivre les transformations amorcées ces dernières années et de développer le système énergétique hongrois de manière à ce qu'il réponde aux nouveaux défis. Le ministère devra remédier à la situation créée par la hausse de la consommation énergétique et des prix tout en réduisant les émissions de CO₂ de la Hongrie.

- **János Lázár** : Ministre de la construction et de l'investissement, chargé de la mise en œuvre des investissements publics.

M. Lázár a reçu pour mandat de veiller à ce que les ressources de l'État consacrées aux investissements soient utilisées efficacement, de renouveler les réglementations en matière de construction et la protection du patrimoine bâti hongrois.

- **Tibor Navracsics** : Ministre sans portefeuille, chargé du développement territorial et de l'utilisation des fonds européens.

M. Navracsics a reçu pour mandat de se « défendre » entre les « rouages des bureaucrates bruxellois et des eurodéputés hongrois ».

- **Péter Szijjártó** : Ministre des Affaires étrangères et du Commerce Extérieur, reprend un grand nombre de sujets énergétiques liés à l'international, dont le projet d'extension de la centrale nucléaire de Paks (Paks II).
 - Secrétaire d'Etat : János Süli, chargé du projet d'extension de la centrale nucléaire de Paks (Paks II).

M. Szijjártó a reçu pour mandat de continuer à représenter les intérêts hongrois, de renforcer les relations de la Hongrie avec ses alliés et de trouver de nouvelles opportunités de commerce et d'investissement. Il devra également superviser les questions de sécurité énergétique, d'achats d'énergie et de modernisation de la centrale nucléaire de Paks. Le Ministère des Affaires étrangères et du Commerce Extérieur représentera désormais la Hongrie aux conseils européens dédiés à l'énergie.

Energie

électricité

La production nationale d'électricité a diminué de 4,2 % en g.a. en avril, et de 9 % par rapport à mars 2022. Cette baisse de la production est en partie due à une maintenance de la centrale au gaz Dunamenti Erőmű. En conséquence, les importations ont représenté 26 % de la consommation en avril, contre 23 % le mois précédent.

Energies fossiles

Afin de mettre fin au tourisme pétrolier qui crée des tensions sur l'approvisionnement d'essence, le gouvernement a annoncé **la fin du plafonnement des prix de l'essence** [NDR : à 480 HUF – 1,23 € – en vigueur depuis la mi-novembre], **pour les véhicules immatriculés à l'étranger**. Les employés des stations-service vérifieront les papiers officiels des voitures et décideront qui peut payer le prix réduit officiel. Pour les véhicules étrangers, le prix du litre d'essence ou de gazole atteindra environ 670 HUF (1,72 €). Cette mesure pose un problème juridique, et de nombreuses associations allemandes et autrichiennes ont annoncé qu'elles attaquaient les stations-service hongroises pour leur politique tarifaire « discriminatoire ».

Plusieurs chaînes de stations-service ont été fermées en raison de difficultés d'approvisionnements en pétrole (notamment certaines appartenant à Shell). Les stations rencontrent également des difficultés avec la mise en place de la double tarification pour les véhicules hongrois et étrangers, alors que la mesure a été annoncée très peu de temps avant sa mise en œuvre.

Le Premier ministre croate Andrej Plenković, a publiquement pris position contre la double tarification de l'essence, dans un contexte où la Hongrie ne fait « aucun sacrifice » pour la réduction des importations de pétrole russe. Il a ajouté : « *si la Hongrie peut acheter du pétrole russe bon marché alors que tout le monde achète du pétrole [...] plus cher, elle ne peut pas discriminer les citoyens des autres États membres qui souhaitent faire le plein en Hongrie* ». D'après lui, cette mesure ne pourra qu'être temporaire, mais remet en cause les fondements du marché unique. Il a révélé avoir exprimé directement sa position auprès de Viktor Orban.

Début juin, la Commission a annoncé le lancement d'investigations concernant l'étendue, le contenu, les motivations et la justification de cette mesure. La porte-parole de la Commission, Sonya Gospod, a rappelé que l'UE interdisait une discrimination sur les prix sur la base de la nationalité de l'acheteur, tout comme sur la base de son Etat de résidence.

Energie nucléaire

La coordination de la mise en œuvre du projet Paks II est désormais rattachée au Ministère des Affaires étrangères et du Commerce Extérieur, et non plus au bureau du Premier ministre. János Süli, qui était Ministre sans portefeuille chargé de la modernisation de Paks, est désormais Secrétaire d'Etat auprès de Péter Szijjártó. Ce dernier est chargé « d'accélérer » la mise en œuvre du projet, et de le mettre en service « dès que possible ». La Hongrie souhaite poursuivre la collaboration avec Rosatom, et s'oppose à toute intégration du secteur nucléaire dans les sanctions visant la Russie.

L'autorité de sûreté nucléaire (OAH) vient de délivrer un permis pour la construction de la paroi moulée des deux nouveaux blocs de la centrale électrique de Paks. Le Ministre des Affaires étrangères s'est réjoui de cette nouvelle qui constitue selon lui un point d'étape crucial dans la poursuite du projet. La paroi moulée empêche un afflux d'eau souterraine dans le chantier de construction et garantit que la construction des nouveaux blocs ne perturbe pas le fonctionnement des quatre blocs existants

Energies renouvelables

L'aéroport de Budapest va installer 176 bornes de recharge pour véhicules électriques, dont 134 seront financés par des fonds européens, et 42 sur les ressources propres de l'aéroport. Ces stations seront utilisées par les véhicules de l'aéroport, ainsi que par les entreprises implantées sur le site. Jusqu'à présent, l'aéroport de Budapest a installé 31 bornes de recharge, 12 dans l'aéroport et 19 dans la zone publique.

La Hongrie vise à augmenter la capacité de production locale de batteries de véhicules électriques de 50 GWh à 150 GWh d'ici 2025. Face à l'interdiction annoncée de la vente des véhicules thermiques, la Hongrie souhaite maintenir son secteur automobile, qui est une branche clé de l'industrie hongroise pour le Ministre des Affaires étrangères.

L'usine BMW qui sera construite à Debrecen sera la première usine automobile au monde à s'appuyer exclusivement sur des énergies renouvelables pour son fonctionnement. Le PDG du groupe BMW a déclaré que la majeure partie de l'électricité nécessaire à la production serait générée directement sur place.

A l'occasion d'une visite du Ministre des Affaires étrangères et du Commerce Extérieur en Inde, la Hongrie a rejoint l'Alliance Solaire Internationale. Il s'agit d'une alliance intergouvernementale initiée par l'Inde et la France lors des Accords de Paris. L'objectif de l'Alliance est de promouvoir les investissements dans l'énergie solaire. Le Ministre a souligné l'importance des énergies solaire et nucléaire pour la Hongrie, qui à elles deux permettront d'atteindre un mix énergétique décarboné à hauteur de 90% d'ici 2030, tout en assurant une souveraineté énergétique à la Hongrie.

La capacité totale du parc solaire hongrois a atteint 1945 MW à la fin du mois d'avril, soit une hausse de 115 MW depuis le début de l'année. Cette capacité, qui n'intègre que les centrales solaires de plus de 50 kW, avait augmenté au même rythme entre janvier et avril 2021. L'énergie solaire représente 18,65 % de la capacité totale électrique du pays.

La filiale de MVM chargée des énergies renouvelables, MVM Zöld Generáció, a annoncé le lancement d'un projet de parc solaire de 13,9 MW pour 6,7 Md HUF (17 M€). Dans le cadre de ce projet, financé à hauteur de 2,1 Md HUF (5,3 M€) par des fonds européens, MVM construira 28 parcs solaires de 0,5 MW chacun, qui devraient entrer en service en 2023. L'électricité produite couvrira les besoins de 8 000 foyers pendant 25 ans.

Une autre filiale du groupe MVM, chargée quant à elle de l'efficacité énergétique, MVM ESCO Urban a lancé son premier parc solaire sur les toits d'un fabricant de matériaux à Újhartyán et Felsőlajos. MVM ESCO a pris en charge l'intégralité du coût d'installation des panneaux solaires, tandis que le propriétaire des toits achètera l'électricité produite à un prix fixe dans le cadre d'un contrat de 15 ans. A l'issue du contrat, il pourra racheter les panneaux solaires à MVM. MVM ESCO souhaite développer à plus grande échelle ce modèle de financement.

Environnement

Le ministre hongrois de l'Agriculture István Nagy a initié une rencontre avec le ministre slovaque de l'Environnement en raison de la pollution du fleuve Sajó. Depuis le mois de mars, la rivière Sajó est polluée par le déversement d'une ancienne mine de minerai de fer, qui contient notamment de l'arsenic ainsi que de l'oxyde de fer. A la mi-mars, les autorités environnementales slovaques ont ordonné à l'entreprise publique de trouver une solution, mais la pollution n'a pas cessé. L'aval du fleuve, situé en Hongrie, est encore sain et la pollution y est diluée, mais les habitants et pêcheurs sont inquiets. Le Ministre hongrois a proposé une assistance technologique à la Slovaquie, si celle-ci la demande. Fin mai, la Slovaquie a finalement lancé des travaux pour limiter la pollution, ce dont s'est félicité M. Nagy.

Dans une étude, McKinsey a estimé le coût d'atteinte de la neutralité climatique d'ici 2050 pour la Hongrie. Celui-ci s'élèverait entre 150 et 200 Md€ ce qui dépasse le PIB annuel du pays. D'après le cabinet de consultants, une économie nette zéro pourrait avoir de nombreuses conséquences positives pour la Hongrie, telles que l'indépendance énergétique, l'amélioration de la compétitivité des entreprises, et la création de 80 000 à 100 000 emplois. Le rapport indique que l'hydrogène vert et la gestion des déchets pourraient contribuer à réduire les émissions de carbone de 55 à 60 % d'ici 2030 si la Hongrie respecte le calendrier indiqué.

La Commission Européenne recommande à la Hongrie d'accélérer les investissements pour la transition verte, ainsi que la transition numérique. Les recommandations visent également à réduire la dépendance aux combustibles fossiles, à améliorer l'efficacité énergétique et à accélérer le déploiement des énergies renouvelables. L'UE souhaite également que la Hongrie modernise ses infrastructures électriques, et diversifie ses importations de combustibles fossiles tout en renforçant les interconnexions avec les réseaux énergétiques d'autres pays.

Fonds européens

Lors d'une audition au Parlement européen, le commissaire à la justice Didier Reynders a déclaré que la bonne gestion financière du budget de l'UE était menacée en Hongrie. La Commission a identifié de manière répétée, et sans constater d'amélioration, un certain nombre de problèmes liés à l'État de droit, notamment liés à la corruption, qui constituent des motifs pour le lancement d'une procédure de conditionnalité qui pourrait aboutir à la suspension des financements européens en Hongrie.

Le Maire de Budapest, Gergely Karácsony, a averti que les localités pourraient manquer de financement en raison de la procédure d'état de droit que la Commission européenne a lancée contre la Hongrie. Karácsony a déclaré que les conseils locaux de Budapest travailleraient sans relâche pour garantir qu'un accord entre la Commission européenne et le gouvernement soit trouvé. Il a ajouté qu'en dépit des critiques « sérieuses et légitimes » de la Commission, les autorités locales ont besoin de ces fonds rapidement. Il souhaite qu'un partenariat solide soit mis en place entre le gouvernement et les conseils locaux sur l'utilisation des fonds.

Enfin, Budapest va percevoir une aide directe de l'UE pour financer son développement vert, et l'aider à atteindre la neutralité climatique d'ici 2030. Cent villes sont bénéficiaires du programme en Europe, pour un montant total de 360 M€, et les autres villes concernées en Hongrie sont Miskolc et Pécs. Elles devront rédiger un accord sur le climat qui détaillera leur solution pour atteindre la neutralité climatique dans plusieurs secteurs.

Infrastructures

routier

Le consortium dirigé par le fonds de capital-investissement Themis Magántokealap, détenu par le milliardaire Lőrinc Mészáros, a remporté l'appel d'offres pour la concession des autoroutes pendant 35 ans (cf. veilles de juin et septembre 2021). La concession avait été lancée en juillet 2021, et prévoyait le développement, l'aménagement, l'exploitation et l'entretien de 2 000 km de réseau routier et autoroutier, dont des routes qui ne sont pas encore construites. Dans le détail, Themis financera la construction de 317 kilomètres de nouvelles routes d'ici 2032 et ajoutera des voies sur 265 km aux routes existantes durant les dix premières années du contrat. La concession implique également des travaux d'entretien sur 1 044 km d'autoroute. L'État paiera à Themis une redevance annuelle de concession de 96,2 M HUF (242 000 €) par kilomètre, mais ne transférera pas son droit de percevoir les péages autoroutiers. Les péages routiers à percevoir par l'État devront couvrir les paiements de la concession pendant toute la période de 35 ans, ce qui est conforme au droit européen d'après Antal Rogán, en charge du dossier au sein de l'Office National des Concessions, rattaché au Premier ministre. Il justifie ce

modèle de financement par le non déblocage des fonds européens du plan de relance et du cadre financier pluriannuel 2021-2027. En juillet 2021, l'ONG Transparency International avait saisi la Commission Européenne au sujet de cette concession sur un double fondement ; 1 : la durée très longue de la concession (35 ans), injustifiée selon l'ONG, qui a obtenu auprès d'un Tribunal hongrois la divulgation des calculs ayant conduit à choisir cette durée. Mais à ce jour, la décision de la Cour n'a pas été appliquée. 2 : le fonctionnement même du contrat. Ce dernier ne prévoit pas de transfert des risques opérationnels au concessionnaire d'après l'association. En effet, en cas de choc de demande majeur (par exemple une nouvelle épidémie, ou une guerre sur le sol hongrois), l'Etat subirait de plein fouet la baisse des recettes mais devrait continuer à honorer de manière fixe les frais de service aux concessionnaires. Pour Transparency, il s'agit donc d'un marché public déguisé, et non d'un contrat de concession, ce qui constituerait une violation du droit européen sur les concessions.

Trois soumissionnaires avaient déposé des offres pour ce marché public : un fonds appartenant à Lőrinc Mészáros, un consortium formé par Strabag et Colas, ainsi que la Société de Partenariats et de Projets Nouveaux. Le gagnant, Themis comprend le fonds de capital-investissement Konzum PE, Opus Global, Opus Bridge et le fonds de capital-investissement New Way. Toutes ces entités sont détenues par le milliardaire (en euros) Lőrinc Mészáros, notoirement proche du Premier Ministre.

Lors de la conférence de presse d'annonce de la concession de 35 ans, le directeur de l'Autorité de Surveillance des Activités Réglementées (SZTFH), Marcell Biró a officiellement demandé au gouvernement de renégocier le contrat de concession autoroutière qualifié « d'extrêmement défavorable pour l'Etat ». Ce contrat avait été signé par la majorité de gauche avant 2010, et concernait les autoroutes M5 et M6. D'après M. Biró, il ne correspond pas aux modèles internationaux de contrats de concession, et représente un poids significatif sur le budget de l'Etat. Les frais de redevance payés par l'Etat ont été négociés en euros. Or le forint s'est déprécié de près de 32 % par rapport à l'euro depuis 2010, ce qui représente un poids supplémentaire de 880 Md HUF (2,2 Md€) pour l'Etat sur la durée totale des concessions, d'après M. Biró.

Par ailleurs, l'entreprise de construction Duna Aszfalt a remporté un appel d'offres auprès de l'agence des infrastructures NIF pour la construction d'un tronçon de 34 kilomètres de l'autoroute M4 entre Törökszentmiklós et Kisújszállás pour un montant net de 134 Md HUF (338,5 M€). Le projet comprend la construction de quatre échangeurs majeurs, et de deux aires de repos.

urbain

En mai, Mészáros és Mészáros, filiale du groupe Opus, a remporté trois nouveaux appels d'offres pour construire des infrastructures d'assainissement. Le premier a été remporté à Jászfényszaru, dans l'est du pays, pour 2,8 Md HUF (7 M€), et le second concerne l'approvisionnement en eau des communautés proches du Danube, pour 18,8 Md HUF (47,5 M€). Le dernier concerne l'amélioration des infrastructures de protection contre les inondations de la rivière Tisza, pour 8,4 Md HUF (21,2 M€). Il est à noter que la Banque nationale de Hongrie (MNB) a infligé une amende de 10 M HUF (25 000 €) à Opus pour des manquements réglementaires. La MNB reproche à Opus d'avoir enfreint les exigences légales concernant la tenue électronique des documents, l'enregistrement des ordres des clients et en raison de l'absence d'une sauvegarde informatique appropriée.

Transports *aérien*

Le gouvernement a annoncé la création d'une taxe sectorielle exceptionnelle de 30 Md HUF (75,9 M€) sur les compagnies aériennes, qui correspond à une taxe de 10 EUR par passager. Le gouvernement a insisté dans sa communication sur le fait que les consommateurs ne seraient pas impactés par cette taxe, ce qui a été immédiatement démenti dans les faits puisque WizzAir a annoncé que la taxe serait répercutée sur la société d'assistance en escale, puis répercutée sur les compagnies aériennes et finalement sur les clients. De son côté, Ryanair a procédé plus directement par l'envoi de mails à tous les voyageurs au départ de Budapest à partir du 1^{er} juillet pour les informer d'un prélèvement supplémentaire de 3 900 HUF (10 €), même s'ils avaient acheté leurs billets préalablement à l'annonce du gouvernement, avec toutefois la possibilité d'annuler leur voyage sans frais. Les compagnies ont sévèrement critiqué cette taxe, alors que le secteur aérien hongrois se relève à peine de l'épidémie, et est affecté par la peur des touristes occidentaux à se rapprocher de l'Ukraine. Le directeur commercial de Ryanair, Jason McGuinness, a décrit la taxe spéciale comme « stupide, illogique, inopportune et mal planifiée ». D'après lui, elle nuira irrémédiablement au tourisme hongrois, aux liaisons aériennes, au trafic et à l'emploi en Hongrie. Les analystes peinent à comprendre la justification d'une taxe sur le surprofit, dans un secteur qui enregistre des pertes depuis deux ans (WizzAir a enregistré une perte de 642,5 M€ sur son exercice avril 2021 – mars 2022). Dans une interview du 10 juin, le Premier ministre n'a pas cité explicitement le cas des compagnies aériennes, mais a expliqué que les entreprises concernées par la taxe avaient réalisé un profit « beaucoup plus important que prévu ». Le ministre du Développement économique, Márton Nagy, a indiqué que « le gouvernement ne permettra pas aux familles hongroises de payer le prix de la guerre à l'avenir, c'est pourquoi ce sont les entreprises qui doivent supporter un fardeau supplémentaire. »

L'avion-cargo A330-200F acheté par le gouvernement après la pandémie va entamer des rotations commerciales entre Doha au Qatar et Budapest, et poursuivre aussi celles avec la Chine (cf. veille de décembre 2021). Le Ministre des Affaires étrangères et du Commerce Extérieur se félicite des services rendus par l'avion pendant l'épidémie de covid, qui aurait permis à la Hongrie de ne « pas être affectée par les défis de la chaîne mondiale d'approvisionnement » (sic).

La compagnie hongroise low-cost Wizz Air souhaite se développer en Arabie Saoudite, et a signé un protocole d'accord avec le ministère saoudien de l'Investissement pour explorer les opportunités de développement du marché aérien dans le Royaume. Wizz Air veut développer la connectivité de l'Arabie Saoudite et stimuler son industrie touristique alors que son programme national Vision 2030 comprend l'objectif de tripler le trafic aérien de passagers dans le pays d'ici la fin de la décennie.

Wizz Air va également créer une compagnie aérienne à Malte et déposer une demande afin que sa filiale maltaise obtienne un certificat de transporteur aérien auprès de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne (AESA), ainsi qu'une licence d'exploitation auprès de la direction de l'aviation civile de Malte. Wizz Air Malta envisage de commencer ses opérations en octobre 2022 avec des avions immatriculés à Malte.

Lufthansa va reprendre les vols Debrecen-Munich après deux ans d'interruption. La compagnie opérera quatre rotations par semaine.

L'aéroport international de Budapest a accueilli un peu moins d'1 M de passagers lors du mois d'avril, ce qui représente le plus gros niveau mensuel depuis le début de la pandémie, et une multiplication par plus de 15 par rapport à avril 2021. Entre janvier et avril, environ 3 M de

passagers sont passés par l'aéroport. Le volume de cargo a progressé de 3,3 % entre avril 2021 et avril 2022, pour atteindre 17 245 tonnes.

L'opérateur de l'aéroport de Budapest a enregistré une perte de 87,6 M€ en 2021. L'aéroport a réduit ses pertes de 20 % par rapport à l'exercice précédent, qui avait été heurté par la pandémie. En 2021, le chiffre d'affaires net a augmenté de 21 % à 143,3 M€, en hausse de 21,4% par rapport à 2020, mais il reste toujours 57 % inférieur aux niveaux de 2019. Le nombre de passagers a augmenté de 20 % en 2021, et le volume de fret de 36 %. Le volume de passagers encore trop faible est compensé par un niveau de fret record, ainsi que par des revenus fixes provenant de locations. Le PDG de l'opérateur, Chris Dinsdale, se dit confiant pour l'année 2022, qui devrait permettre de se rapprocher des niveaux prépandémiques. Il s'est également déclaré fier d'avoir investi 36,6 M€ en 2021, et 200 M€ sur les trois dernières années, malgré les difficultés rencontrées et un soutien de l'Etat « limité », alors que ce dernier souhaite ardemment reprendre le contrôle de l'aéroport. L'exploitant de l'aéroport a augmenté les salaires de 13 % en moyenne en mars, et prépare la réouverture du terminal 1, ainsi que la construction du terminal 3. Ces deux projets coûteront plus d'1 Md€ au total. Depuis leur entrée au capital de l'aéroport en 2007, le consortium propriétaire de l'aéroport a enregistré seulement deux années de profit (2018 et 2019). La somme des pertes annuelles entre 2007 et 2021 atteint 326 M€ (sans prise en compte d'un taux d'actualisation).

ferroviaire

Le syndicat des cheminots a demandé aux ministres des finances (Mihály Varga), et des Technologies et de l'Industrie (László Palkovics) des fonds publics pour préserver les emplois dans le secteur du fret. Contrairement aux plans annoncés ces derniers mois, le développement et le soutien au secteur n'ont pas commencé, ce qui fait courir le risque d'un effondrement total du fret ferroviaire en Hongrie. Les coûts énergétiques du transfert de fret ont quintuplé par rapport à l'année dernière, et sont bien plus chers en Hongrie par rapport aux pays voisins.

Depuis le 16 mai, l'opérateur ferroviaire MÁV-Start a augmenté la fréquence des trains à destination du lac Balaton depuis Budapest, et a amélioré la qualité de service, grâce à l'inclusion de wagons-bars.

fluvial

Le transport public par bateau à Budapest sur le Danube ne va pas reprendre, après avoir été suspendu depuis la pandémie. Le service avait été lancé en 2013, au moyen d'une subvention européenne de 500 M HUF (1,7 M€ au taux de change moyen en 2013), mais n'a pas rencontré le succès espéré. Le nombre de passagers avait atteint 346 000 en 2013, avant de se stabiliser à 300 000/an pendant plusieurs années, et de décliner à hauteur de 260 000 en 2019. Les bateaux reliaient notamment les arrondissements IV, III et XI toutes les demi-heures. Les raisons de l'échec s'expliquent par la lenteur du transport, qui prenait jusqu'à deux heures pour parcourir une petite quinzaine de kilomètres, ainsi que par le mauvais emplacement des terminaux. Le ferry reliant Csepel-Királyröde et Soroksár sera maintenu, et la compagnie nationale Mahart organisera des promenades en bateau entre le Théâtre national et l'île Margit.

urbain

Le système de vélos en libre-service, MOL Bubi, va être étendu grâce à une aide du centre des transports de Budapest (BKK), qui va fournir 900 nouveaux vélos et mettra en service 75 nouvelles stations. Les 350 premiers vélos arriveront au second semestre 2022. À l'heure actuelle, le système compte 1 560 vélos et 162 stations de stationnement. Le système compte

126 000 utilisateurs enregistrés, dont 12 000 nouveaux inscrits en avril, et l'on enregistre 5 700 locations par jour environ.

Volánbusz a annoncé la tenue d'un appel d'offres pour l'achat de 25 nouveaux bus longue distance équipés de la climatisation et d'un système électronique pour les voyageurs. Les bus devront répondre au moins aux normes environnementales Euro 6, avec une puissance moteur d'au moins 320 kilowatts. Les soumissionnaires auront jusqu'au 20 juin pour déposer leurs offres.

République Tchèque

Présidence du conseil de l'UE

Le Premier ministre tchèque a rencontré le 7 juin le Président de la République. L'entretien a été l'occasion de présenter les cinq principales priorités de la Présidence tchèque du conseil de l'UE :

- la gestion de la crise des réfugiés et la reconstruction de l'Ukraine après la guerre,
- la sécurité énergétique,
- le renforcement des capacités de défense européennes,
- la résilience stratégique de l'économie européenne
- la résilience des institutions démocratiques.

Energie

La rencontre Premier ministre tchèque/ Président de la République a également permis de marquer le soutien mutuel des deux pays à l'énergie nucléaire, Petr Fiala ayant ainsi déclaré qu'"une partie importante des discussions a porté sur des questions de grand intérêt pour la République tchèque et la France, telles que la question de la sécurité énergétique. C'est un sujet important pour la République tchèque, c'est aussi un sujet important pour l'Europe. Nous avons ici un sujet stratégique commun, et c'est le soutien à l'énergie nucléaire et à son développement".

Le Sénat a approuvé le report de deux ans de l'interdiction de faire fonctionner les vieilles chaudières dans les maisons. Les Tchèques pourront continuer d'utiliser les vieilles chaudières à charbon (environ 200 000) pendant encore plus de deux ans. Le Sénat a en effet approuvé, le 18 mai dernier, le report de leur interdiction à septembre 2024 dans un amendement gouvernemental, qui abolit également le mélange obligatoire de biocarburants dans les carburants routiers et limite la gamme de véhicules soumis à la taxe routière. Le report concerne ainsi les sources fixes de chauffage central d'une puissance thermique nominale allant jusqu'à 300 kW dans les habitations. Le gouvernement a justifié ce report par le fait, entre autres, par les pénuries et l'incapacité du marché des installateurs de chaudière à faire face aux besoins de remplacement.

RWE a entamé le processus de vente de ses installations de stockage de gaz en République tchèque. La société énergétique allemande a déclaré, le 17 mai dernier, que le processus de vente est déjà à un stade avancé, et qu'elle a déjà identifié de potentiels acheteurs. Elle s'attend à un bénéfice d'environ 12,3 Md CZK (500 M€) de la vente. RWE Gas Storage CZ possède six réservoirs de stockage dans le pays, ce qui en fait le plus grand opérateur de stockage de gaz en République tchèque. Ses installations de stockage peuvent contenir 2,7 Md m³ de gaz, correspondant à deux mois d'hiver de consommation pour le pays.

Enfin, le ministère des Finances a estimé le coût de la mesure de réduction des droits d'accise sur le diesel et l'essence de 1,5 CZK par litre du 1er juin au 30 septembre 2022 à 4,2 Md CZK (0,17 Md€).

Transport et infrastructures *ferroviaire*

Une rame de TGV en gare de Prague. Le Ministre tchèque des transports (Martin Kupka), l'Ambassadeur de France à Prague, le DG de Správa Železnic (gestionnaire du réseau ferroviaire tchèque) et le Directeur des affaires internationales de la SNCF ont présenté le lundi 6 juin en gare de Prague la rame de TGV française n°16. Cette rame historique, désormais retirée de la circulation, avait battu le record du monde de vitesse en 1981, avant de mener une longue carrière commerciale en parcourant 13M km jusqu'en 2018. Cette opération de communication organisée par Správa Železnic dans le cadre de l'accord de coopération technique que l'opérateur tchèque a passé avec la SNCF, visait à promouvoir auprès de la population tchèque le développement du futur réseau LGV. La rame s'est ensuite rendue à Brno où une conférence ferroviaire de promotion des LGV/TGV a eu lieu les 7 et 8 juin avec la participation de la SNCF et d'élus locaux français (dont M. François Sauvadet, président du conseil départemental de la Côte d'Or et président de l'Assemblée des départements de France), en marge d'un salon international ferroviaire.

La part du marché des opérateurs ferroviaires privés a continué de progresser en 2021. Même si l'opérateur national České dráhy (Les Chemins de fer tchèques) demeure l'opérateur prépondérant, lié par une relation contractuelle avec l'Etat et les régions, il a perdu l'année dernière environ 2% de parts de marché sur le transport des passagers, détenant ainsi 83,9% dont 82% dans le transport de longue distance et 89% dans le transport régional. D'ici 2033, l'opérateur national sera mis en concurrence sur l'ensemble du service de transport ferroviaire de passagers en République tchèque. Selon les statistiques du gestionnaire d'infrastructures ferroviaires, l'opérateur RegioJet détient 5,6 % (+0,5% par rapport à 2020), Arriva 5,3% (+1,41%), GW Train Region 1,9 % (-0,06%), Leo Express 1,6% (+0,07%) et Die Länderbahn CZ 1,1% (-0,19%). Concernant les transporteurs du fret ferroviaire, les parts sont les suivantes : ČD Cargo 56,3% (-2,3%), Metrans Rail 9,2% (+0,26%), PKP Cargo International 6,5% (-0,83%), Orlen Unipetrol 4,5% (+0,4%), Rail Cargo Carrier 4,7% (+0,43%).

Le 1^{er} train de passagers à l'hydrogène au monde, le Coradia iLint, a été présenté par Alstom et České dráhy à l'occasion d'un périple dans 24 villes tchèques. Permettant d'assurer des circulations avec zéro émissions de CO2 et jusqu'à 1000 km sans rechargement, ce train représente selon Alstom un choix idéal pour les trajets régionaux sur lignes non-électrifiées (soit deux tiers de l'ensemble du réseau ferroviaire tchèque). Le déploiement des trains à hydrogène est envisagé dans le cadre du plan national de mobilité propre et la République tchèque pourrait s'équiper de trains de ce type d'ici à cinq ans selon le ministère des Transports. Par exemple, les Chemins de fer tchèques (ČD) envisagent l'achat de dix trains à hydrogène pour un coût de 11 Md CZK, et la région de Moravie-Silésie prévoit de déployer des trains à hydrogène dans la région de Bruntál. Les régions d'Ústí nad Labem et de Bohême centrale étudient cette solution également.

Prévu pour cet été, le lancement de la ligne de train de nuit reliant Bruxelles à Prague en passant par Amsterdam, Berlin et Dresde, a été reportée. L'information a été communiquée par la société néerlandaise European Sleeper qui devrait exploiter ce train de nuit en collaboration avec l'entreprise de transport tchèque RegioJet. Aucune nouvelle date n'a été pour l'heure annoncée. Initialement, l'objectif était de mettre en place le service pour le printemps 2022, avant un premier report au début de l'été.

L'institut de recherche ferroviaire VÚZ, propriétaire et exploitant du circuit d'essai à Velim-Cerhenice, a réalisé en 2021 les meilleurs résultats de son histoire. Le chiffre d'affaires a augmenté en 2021 de 23% par rapport à 2020 à 692,3 M CZK et le bénéfice avant imposition (EBT) s'est accru de 258,8 M CZK à 346,4 M CZK (+34%). Environ deux tiers des ventes ont été assurés par les clients étrangers. La majeure partie des revenus de l'Institut provient du domaine des essais ferroviaires. Ce résultat est dû à la demande accrue pour tous les produits fournis par la société en raison des retards de projet causés par la pandémie et les mesures contre le covid-19. En outre, VUZ a changé sa politique commerciale en 2019, en se concentrant davantage sur les produits à forte valeur ajoutée et sur la vision de devenir un centre d'excellence européen dans les essais et la certification des véhicules ferroviaires avec l'ambition de s'établir également au-delà de l'Europe centrale.

L'opérateur ferroviaire privé, RegioJet, lancera le 16 juin une liaison ferroviaire directe entre Brno et l'aéroport de Vienne. Jusqu'à présent l'opérateur exploitait cette liaison par bus. Les trains seront exploités sans subventions.

Le ministre des Transports Martin Kupka a annoncé souhaiter recourir au modèle PPP pour la construction du tronçon de 20 kilomètres entre Nemanice et Ševětín sur le IV^{ème} corridor ferroviaire (Prague-České Budějovice). La valeur du projet est estimée à 25 Md CZK (1 Md€). Les travaux de construction sont prévus sur ce tronçon entre 2023 et 2031. Si une telle solution est retenue, il s'agirait du premier projet de partenariat public-privé dans le secteur ferroviaire en République tchèque.

Transport urbain

L'entreprise de transports publics de Prague, DPP, a lancé un appel d'offres pour la construction du 2^{ème} tronçon de la future ligne du métro D (Olbrachtova – Nové Dvory, qui comprendra trois nouvelles stations (Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory) et trois tunnels inter-stations de la gare d'Olbrachtova à Nové Dvory et de tunnels d'accès depuis le dépôt Písnice). La valeur du contrat est estimée à 24,6 Md CZK (1 Md EUR). Pour rappel, la construction du premier tronçon (Pankrác – Olbrachtova) a été attribué au consortium d'entreprises Subterra, Hochtief et Strabag pour 13,75 Md CZK. Un autre appel d'offres a été lancé pour les travaux géologiques sur ce 2^{ème} tronçon d'un montant de 680 M CZK (27,8 M€).

La ville de Prague a conclu avec le groupement d'entreprises Metroprojekt, Sagasta et SIAL architectes et ingénieurs un contrat d'une valeur de 38,25 M CZK pour des travaux de conception du **téléphérique de Prague reliant le zoo avec Podbaba**, pour lequel Egis Rail avait élaboré en 2017 l'étude de faisabilité. Un concours d'architecture est actuellement en cours pour la conception des colonnes et des stations du téléphérique. Le marché devrait être attribué en août 2022 pour le lancement de la construction en 2023 avec un budget de 1,5 Md CZK.

électromobilité

ŠKODA AUTO a lancé l'assemblage des batteries pour les véhicules électriques du groupe Volkswagen basés sur la plateforme MEB. L'usine principale du constructeur automobile de Mladá Boleslav devient ainsi le seul site de production de batteries MEB en Europe, en dehors d'Allemagne. Environ 250 employés devraient produire plus de 250 000 unités par an sur cette ligne de production mais une extension est déjà prévue afin de porter la capacité de production à plus de 380 000 unités par an d'ici fin 2023. Outre les véhicules ŠKODA, ces planchers électriques seront également installés dans les modèles basés sur la plateforme MEB. Le constructeur continuera à électrifier sa gamme au cours des prochaines années. D'ici 2030, la gamme comprendra au moins trois nouveaux modèles entièrement électriques, qui seront tous plus petits et moins chers que l'ENYAQ iV.

Environnement

Les particuliers, les entreprises et les municipalités tchèques montrent un intérêt croissant pour l'achat de panneaux photovoltaïques. Les fournisseurs ont constaté une forte augmentation de la demande depuis l'année dernière : la demande a triplé en un an chez ČEZ ESCO, et a même quadruplé chez E.ON. Ce regain d'intérêt pour l'énergie solaire s'explique par la hausse actuelle des prix de l'énergie. En raison de la pandémie de covid-19 et de la guerre en Ukraine, de nombreux fournisseurs font face à des difficultés d'approvisionnement de certains composants, ce qui augmente les prix et les délais de livraisons des centrales : une centrale solaire pour une maison familiale coûte plusieurs centaines de milliers de couronnes.

A la fin de l'année 2021, le ministère de l'Environnement avait versé 13,48 Md CZK (544 M€) de subventions dans le cadre du programme NZÚ (Nouvelles épargnes vertes), qui vise à améliorer la performance énergétique des bâtiments. Au total, 74 785 demandes ont été déposées pour un montant de 20,67 Md CZK – 830 M€ (dont 13,48 Md ont déjà été versés) à la fin de l'année 2021, des chiffres près de six fois supérieurs à ceux de 2020. Selon le ministère, les demandes traitées ont permis de réaliser une économie d'énergie de 5,52 PJ² et une réduction des émissions de CO₂ de 905 300 t/an. Le ministère de l'Environnement prévoit d'atteindre avec ce programme une économie d'énergie d'environ 8,7 PJ et une réduction des émissions de CO₂ de 1 428 500 t/an. Au cours de la période de programmation 2021-2030, le programme NZÚ sera d'abord financé dans le cadre du PNRR (19 Md CZK -770 M€ au total pour les premières années) puis à partir de 2026 par les ventes des quotas d'émissions (4 Md CZK - 160 M€/an).

Fonds européens

Le procès de l'ex-Premier ministre Andrej Babiš pour détournement de fonds européens dans l'affaire dite du « Nid de cigogne » s'ouvrira le 12 septembre prochain. Cette affaire sera jugée au tribunal municipal de Prague les semaines du 12 septembre, du 26 septembre et du 17 octobre 2022. Le procureur de Prague a proposé dans l'acte d'accusation une amende de 10 M CZK – 400 000 € et une probation de 5 ans assortie d'une peine de trois ans de prison avec sursis. L'ancien Premier ministre continue à nier sa culpabilité et déclare que cette affaire a terni son image ainsi que celle de ses proches et qu'elle a influencé plusieurs élections, soulignant que le procès se déroulera une fois de plus à quelques jours des élections (municipales et sénatoriales).

La Commission européenne a adopté le 24 mai l'accord de partenariat avec la République tchèque qui définit la stratégie de l'État membre pour l'investissement de 550 Md CZK (21,4 Md€) au titre de la politique de cohésion pour la période 2021-2027. Ces fonds contribueront à l'emploi et à une croissance compétitive, innovante et durable dans le pays, à la construction des infrastructures, ainsi qu'à l'amélioration des compétences et de l'inclusion sociale. Le ministre du développement régional a évoqué également les investissements dans les soins de santé, les technologies de communication ou le système de sauvetage intégré. L'accord de partenariat avec la République tchèque est le sixième adopté par la Commission pour la période de financement 2021-2027, après ceux de la Grèce, l'Allemagne, la Lituanie, l'Autriche et la Finlande.

Slovaquie

² PétaJoule : 1 PJ = 1 milliard de Mégajoule = 10¹⁵ Joule

Energie

Début juin, l'Institut de la politique environnementale, unité analytique du ministère de l'Environnement, a publié son rapport « Analyse des impacts du paquet Fit for 55 ». Selon l'analyse, la consommation totale des énergies pourrait être de 4 % inférieure en 2030 par rapport au scénario de base (scénario sans les exigences du paquet Fit for 55). Ainsi, même si la consommation devrait connaître la croissance, celle-ci serait moins prononcée. Une autre différence significative concerne les importations énergétiques nettes. Le scénario de base table sur une croissance de 10 % tandis que le scénario Fit for 55 prévoit une baisse de 18 %. Une telle baisse réduit la dépendance et soutiendrait la production et la sécurité énergétique du pays. La production d'électricité sans émission devrait atteindre 90 %. Avec la mise en service des deux blocs nucléaires en construction à Mochovce, la Slovaquie devrait exporter 10 % de l'électricité produite. La consommation de combustibles en 2030 devrait rester approximativement au même niveau qu'en 2020. Cependant, la part de différents combustibles connaîtra une modification. La croissance serait réalisée dans le cas des énergies renouvelables et de l'électricité produite. Une baisse légère devrait être observée dans le cas du pétrole et une baisse plus prononcée dans le cas des combustibles solides et du gaz.

nucléaire

En 2014, le principal électricien du pays, Slovenske elektrarne, a demandé un crédit de 870 M€ auprès de la banque russe Sberbank. Sous la pression des sanctions, la banque russe a cédé le crédit à une autre banque européenne. Selon les informations de la presse, il s'agirait d'UniCredit Bank. Les autres banques slovaques ont salué ce transfert car elles voient l'arrivée d'une banque avec laquelle le dialogue sera plus facile. En effet, Slovenske elektrarne est fortement endettée, la dette étant estimée à 3 Md€. Cet endettement résulte notamment de la construction de deux blocs nucléaires à Mochovce dont le budget est passé de 2,8 Md€ en 2009 à 6,2 Md€ actuellement.

Le 12 mai, Slovenske elektrarne a terminé les travaux sur la tour de refroidissement des deux réacteurs en fonction à Mochovce. La reconstruction a commencé en octobre dernier. Avec cette rénovation, la tour devrait être en service jusqu'à la fin planifiée des deux premiers réacteurs à Mochovce, c'est-à-dire jusqu'à 2060. La hausse de la puissance installée de la centrale faisait également partie du projet. Ainsi, le premier réacteur voit sa puissance installée augmenter de 5 MW et le deuxième de 10 MW. Pour mémoire, la centrale a quatre tours de refroidissement actives pour les deux blocs nucléaires. Les deux premières tours ont été modernisées en 2011-2012, la quatrième tour devrait prochainement être aussi rénovée.

hydrogène

Les 20 et 21 mai dernier, l'entreprise Alstom a effectué en Slovaquie deux journées de promotion de son train 100% hydrogène. Cet événement a suscité un intérêt médiatique et politique avec notamment la participation du ministre de l'Economie. Avec le soutien des autorités ferroviaires slovaques – l'Autorité des transports, la société chargée des infrastructures ferroviaires ZSR, la société chargée du transport de passagers ZSSK – Alstom en coopération avec la Chambre de commerce franco-slovaque et le service économique de l'Ambassade de France en Slovaquie, a organisé ces journées de présentation du modèle de train régional Coradia Iltis (100% hydrogène). Le point fort de ces journées est intervenu, le premier jour, à la gare de Nitra, important bassin manufacturier automobile. La ville de Nitra (77 000 habitants, chef-lieu de la région de Nitra) est, en effet, située au centre d'un axe ferroviaire, non électrifié, délimité au nord par la ville Prievidza (zone Haute Nitra, région de

Trencin) et au sud par celle de Nove Zamky. Les pouvoirs publics slovaques considèrent que le recours à l'hydrogène serait pertinent sur cet axe ferroviaire dans la mesure où les investissements dans des trains hydrogène pourraient se substituer utilement aux montants très élevés nécessaires à l'électrification de ce tronçon long de 130 km. Les autorités slovaques considèrent que le recours aux "fonds européens pour une transition juste", pour lesquels cette région est éligible, pourraient alléger les coûts socio-économiques engendrés par la transition climatique, et faciliter l'achat de moyens de transport à énergie propre. Les conférences de presse organisées tout au long du cheminement du train ont été l'occasion de promouvoir la technologie de l'entreprise Alstom auprès des autorités locales. L'ambassadeur de France, présent à l'arrivée du train à Nitra (vendredi) et Bratislava (samedi), a ainsi participé aux conférences de presse, aux côtés de Richard Sulik, Ministre de l'Economie, Jaroslav Kmet, Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Construction, Philippe Boucly, président de l'association France hydrogène, Dan Kurucz, Directeur d'Alstom pour la République tchèque et la Slovaquie, et Zuzana Aufrichtová, maire de l'arrondissement de Bratislava – Staré Mesto. Cet événement a également été relayé par les médias slovaques et notamment les trois chaînes nationales de télévision. Lors de la conférence de presse, l'ambassadeur de France a ainsi présenté les perspectives du plan hydrogène français et le rôle déterminant que la France entend jouer pour déployer un écosystème innovant pour produire de l'hydrogène vert rentable, mais aussi pour développer des usages économiquement viables. A cette occasion, le ministre de l'Economie, Richard Sulik, a indiqué que l'hydrogène était l'avenir énergétique et la seule solution pour l'Europe pour lutter contre les émissions de CO₂.

Chaleur

Mi-février, le ministère de l'Economie a proposé à 1 100 logements dotés d'une chaudière individuelle à gaz et dont le gaz n'est pas soumis à la régulation, un contrat de protection contre les hausses excessives. Ces logements qui représentent 10-15 000 ménages pouvaient bénéficier auprès de la principale entreprise publique de gaz SPP d'un prix fixé à 89 €/MWh (contrat d'un an, y compris les taxes, la TVA et les paiements liés à la distribution), à 79 €/MWh (contrat de deux ans) ou à 69 €/MWh (contrat de trois ans). Selon le ministre, 800 logements ont répondu positivement à cette proposition.

renouvelable

Le projet de la première centrale géothermique en Slovaquie a désormais un investisseur important – la société SSE, distributeur de l'électricité en Slovaquie centrale sous contrôle managérial du groupe tchèque EPH. Le projet de la nouvelle centrale géothermique a été présenté par la société slovaque PW Energy. La centrale devrait être construite à proximité du parc industriel à Ziar nad Hronom accueillant la plus grande usine d'aluminium en Slovaquie. Avec l'entrée de ce nouvel investisseur, le projet a été élargi en passant d'une puissance installée de 13 MW à 20 MW. Le budget a été également revu à la hausse en augmentant de 114 M€ à 175 M€. La centrale devrait entrer en opération en 2026. Le consortium met en exergue l'utilisation de la technologie innovante des centrales binaires – la centrale n'aura pas seulement le circuit primaire avec l'eau chaude transférant son énergie à la turbine mais aussi un deuxième circuit. Dans ce deuxième circuit, entre l'eau chaude et la turbine, on place un autre liquide à point d'ébullition plus bas ce qui permet l'utilisation de la géothermie également pour les sources géothermiques moins chaudes. En effet, l'utilisation d'un seul circuit concerne les sources de 180 °C tandis que dans le cas de Ziar nad Hronom, la source n'aura que 140 °C. Enfin, la société PW Energy planifie un autre projet géothermique à l'est du pays (Presov) avec une puissance installée de 6,5 MW pour un montant de 54 M€.

Le 26 mai, le gouvernement slovaque a approuvé le projet de loi présenté par le ministère de l'Economie qui amende la loi sur le soutien aux énergies renouvelables. Le projet doit encore

être approuvé par le parlement. Ce projet de loi vise la transposition de la directive du 11 décembre relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Le projet augmente la part des composants bio dans les combustibles qui doit progresser de 8,2 % à l'heure actuelle à 11,4 % en 2030. La part de ces composants doit également augmenter dans le cas du GNC et GNL – elle doit atteindre 2 % l'année prochaine et 14 % en 2030. Le projet modifie également le droit prioritaire de raccordement au réseau de distribution (droit prioritaire à tout producteur d'électricité à partir des sources renouvelables ou à partir de la production combinée à haute efficacité). Ce soutien ne devrait plus concerner que les installations avec une puissance installée inférieure à 400 kW et à 200 kW à l'horizon 2026.

Le 12 mai, le ministère de l'Economie a ouvert pour la première fois la toute première enchère pour la production d'électricité verte. Le ministère a dédié un montant de 18 M€ issu du plan de relance et de résilience à ce programme de soutien. Sont éligibles à la subvention les installations avec une puissance installée minimale de 0,5 MW et maximale de 50 MW. La subvention par projet ne peut pas excéder 3 M€ et 27 € / MWh. Les intéressés peuvent déposer leurs formulaires jusqu'au 12 juillet. Le ministère attribuera la subvention aux projets en fonction du prix – seront soutenus les projets les moins onéreux. Les plus grandes installations auront besoin également d'une étude d'impact sur l'environnement. L'aide maximale peut s'élever jusqu'au 60 % des coûts éligibles (45 % pour la région de Bratislava), mais les analystes prévoient que les intéressés vont demander une contribution inférieure à ce montant afin d'être sélectionnés. Par ailleurs, les analystes sont d'avis que cet appel d'offres privilégie les centrales solaires, notamment avec des panneaux solaires sur les toits des usines. Ce programme pourrait finalement contribuer à l'installation de 70-90 MW de nouvelles centrales à énergies renouvelables. L'énoncé et les détails concernant cet AP sont disponibles sur le site du ministère de l'Economie : <https://www.mhsr.sk/podpora-investicii/plan-obnovy/harmonogram-vyziev/vyzva-s-kodom-01i0126v01>

Le 16 mai, l'Agence slovaque d'innovation et énergétique a ouvert aux ménages sa plateforme d'enregistrement des demandes afin d'obtenir la subvention pour l'achat d'une pompe à chaleur ou d'une chaudière à biomasse. Au total, le montant de la subvention s'élevait à 15 M€. Quant aux pompes à chaleur, les ménages pouvaient demander une subvention de 272 / kW (de puissance installée) avec une contribution maximale de 2 720 EUR. Cette aide pourrait être majorée de 10 % si le propriétaire a réalisé dans le passé une mesure réduisant la consommation énergétique ou si à sa proximité le réseau de chauffage central n'est pas disponible. En remplissant ces deux conditions, la subvention peut atteindre 340 € / kW avec une contribution maximale de 3 400 €. En ce qui concerne les chaudières, la subvention maximale a été déterminée à hauteur de 1 500 €. La demande pour cette subvention était telle qu'au bout de 11 minutes, toute l'allocation a été distribuée. Le ministère prépare d'autres séances d'enregistrement car ce programme dispose d'une enveloppe totale de 100 M€. La prochaine ouverture concernera l'achat des panneaux solaires et photovoltaïques. Pour mémoire, jusqu'à présent, le programme d'aide aux ménages a soutenu 36 000 ménages en distribuant 76 M€.

Transport

ferroviaire

Le 24 mai, la société municipale chargée du transport à Bratislava, DPB, a signé le contrat avec le ministère des Transports et de la construction sur l'octroi de subvention pour l'achat de dix nouveaux tramways. Dans l'immédiat, DPB a signé le 26 mai le contrat avec le fournisseur tchèque **Skoda** Transportation pour la livraison de dix tramways dans 24 mois. Pour mémoire,

L'AO lancé le 8 février 2021 portait sur l'achat de dix tramways à plancher surbaissé bi-directionnels d'une longueur de 32,5 m. La capacité devait être de 230 passagers. Le consortium Skoda Transportation et Skoda Transtech Oy ont proposé l'offre de 26,4 M€.

A partir du 12 juin, la société publique chargée du transport ferroviaire de passagers, ZSSK, réduit le nombre de trains notamment pendant les week-ends – il s'agit de huit trains sur les lignes Bratislava – Zilina, Bratislava – Nove Zamky, Kosice – Zvolen. En effet, ZSSK a demandé le financement à hauteur de 354 M€ pour assurer ce service, mais le ministère des Finances n'a alloué que 330 M€ en demandant à la société de faire des économies structurelles. L'unité analytique du ministère des Finances, unité « rapport coûts / efficacité » est d'avis que ZSSK a de nombreuses réserves internes pour financer ses activités. Le ministère recommande par exemple de diminuer le poids des trains, c'est-à-dire de réduire le nombre de voitures s'il y en a trop pour certaines lignes. Ensuite, il est aussi recommandé d'harmoniser les contrats de maintenance avec des sociétés externes car il y a d'importantes différences d'une année à l'autre. Enfin, le ministère des Finances est d'avis que ZSSK a un nombre excessif d'employés dans l'administration. Le ministère des Transports mentionne qu'il travaille sur les économies structurelles mais elles ne seront visibles que dans quelques années et ne permettent pas de répondre à la nouvelle hausse des coûts.

Par ailleurs, le directeur général de ZSSK, M. Roman Koren, est très inquiet de la situation financière au deuxième semestre 2022. Il rappelle que le contrat avec le ministère des Transports table sur 36 M. de train/kilomètre pour 354 M€, c'est-à-dire 18 M de train/kilomètre par semestre. Si la société ZSSK ne reçoit pas la subvention totale, elle doit encore réduire le nombre de trains d'un tiers pour parvenir à la réalisation de 12 M de train/kilomètre à partir du 1er juillet. ZSSK doit prendre la décision d'ici mi-juin pour mettre à jour les horaires des trains. Si une telle réduction se réalise, pour M. Koren, il s'agira d'une mesure irréversible pour l'avenir car elle conduira à la cession d'une partie du matériel roulant et au licenciement de conducteurs.

aérien

Fin mai, la compagnie aérienne Ryanair a présenté le nouveau programme du trafic à partir de l'aéroport de Bratislava. Ryanair opérera au total 21 lignes régulières dont cinq nouvelles destinations estivales : Sofia, Copenhague, Lanzarote (Îles canaries), Trapani (Sicile) et Zagreb ce qui équivaut à 60 vols par semaine. En outre, l'aéroport de Bratislava sera la base pour deux avions de Ryanair.

route

La Société nationale des autoroutes, NDS, a annoncé, fin mai, le nom de la société ayant remporté l'AO sur le système informatique du péage électronique, c'est-à-dire sur le système névralgique du nouveau système de péage, à la société tchèque CzechToll du groupe PPF. La société SkyToll qui assure le service du péage électronique actuel devrait devenir l'un des fournisseurs de CzechToll. Avant de signer le contrat, la Société nationale des autoroutes doit respecter le délai de 10 jours laissé aux autres participants pour objecter. Parmi les autres participants, figurent le consortium Vendeka Groupe composé des sociétés tchèque (Optokon), philippine (Vendeka Information Technologies Trade) et turque (Vendeka Bilgi Teknolojileri Anonim Sirketi). Une société slovaque, Data System Soft 2, créée l'année dernière, a également déposé son offre. La Société nationale des autoroutes n'a pas encore dévoilé le prix offert mais la valeur estimée de ce marché était de 40 M€. En outre, le prix était le principal critère de ce marché public (2/3) devant les services de soutien opérationnel (1/3). Le gagnant de cet AO aura dix mois pour délivrer le nouveau système. Il aura l'obligation de veiller sur les

technologies délivrées et assurer le service correspondant jusqu'à 2027, par la suite, une option pour cinq années supplémentaires pourra être levée. Les analystes dont notamment la fondation Zastavme korupciu (Arrêtons la corruption) et le cercle de réflexion Slovensko.Digital reprochent à cet AO l'absence d'offres en provenance des plus grands groupes européens actifs dans le péage électronique. Conjointement avec ces acteurs européens, ils critiquent les conditions du marché qui ont découragé la concurrence. Tout d'abord, il s'agissait des délais jugés trop court pour le déploiement du nouveau système ce qui a avantagé la société CzechToll qui peut s'appuyer sur le savoir-faire du fournisseur actuel, SkyToll. Ensuite, ils ont contesté la demande de NDS d'obtenir les droits et la licence internationale de la solution technique proposée. Pour les entreprises concernées, cela représentait un risque potentiel car la licence dépasserait le territoire slovaque et la société NDS pourrait éventuellement les concurrencer. Les acteurs ont été aussi découragés par le régime de sanctions trop large, par la demande de responsabilité illimitée et peu d'espace pour les négociations bilatérales. Afin d'assurer la participation d'un plus grand nombre de sociétés, NDS a coupé le système du péage électronique en trois marchés. Celui sur les services de péage (surtout les unités de bord OBU : On Bord Unit) a été annulé le 6 avril 2022 et l'AO concernant le contrôle du système est en retard.

Fin mai, la société municipale chargée du transport à Bratislava, DPB, a signé un contrat pour la livraison de 11 trolleybus de 12 m à plancher surbaissé par la société SOR Libchavy (Tchéquie). SOR a proposé un trolleybus pour 464 600 € livrable en 18 mois. La deuxième offre provenait de la société tchèque Skoda Electric (488 640 € par trolleybus). Pour mémoire, l'offre la moins chère du consortium polonais – biélorusse – ukrainien OP, BKM-Ukraina et Belkommunmas (374 147 €) a été écartée pour l'absence de mention sur le respect de paramètres techniques. DBP a déjà signé dans le passé récent des contrats concernant la livraison d'autres trolleybus (23 trolleybus de 18 m de la société Skoda Electric et 16 trolleybus de 24 m du consortium Solaris et Skoda Electric, les contrats signés le 16 mars 2022). L'achat est financé par le programme opérationnel européen Infrastructure intégrée.

Lituanie

Environnement

Les ministres de l'environnement lituanien, letton et estonien se sont réunis le 3 mai à Klaipėda pour discuter du changement climatique, du transport international des déchets, de la gestion de l'eau et du développement des parcs éoliens et solaires. La Lituanie souhaite réformer les taxes environnementales visant à créer un "corridor vert" en supprimant les obstacles administratifs et bureaucratiques aux entreprises. Les trois pays baltes envisagent de mettre en place une plate-forme permanente d'échange d'informations pour enregistrer les transferts et suivre les tendances.

Énergie

gaz

Sous pavillon britannique, une importante cargaison de gaz naturel liquéfié (GNL) en provenance d'Égypte est arrivée dans le port de Klaipėda. Le destinataire de cette cargaison est le fabricant d'engrais Achema, plus grand importateur de gaz naturel de Lituanie.

Électricité

Depuis fin mai, la Lituanie a complètement coupé les importations d'approvisionnement énergétique russe, c'est-à-dire le pétrole, l'électricité ou le gaz naturel. Concernant l'électricité,

Nord Pool a décidé d'arrêter le commerce de l'électricité russe de son seul importateur dans les États baltes, Inter RAO, cela signifie que la Lituanie et les autres États baltes ont complètement renoncé à l'électricité russe à partir de mai. Les besoins en électricité de la Lituanie sont désormais satisfaits par la production locale et les importations via les interconnexions existantes avec la Suède, la Pologne et la Lettonie.

La synchronisation du réseau électrique lituanien avec le système européen continental pourrait être accélérée en mettant d'abord en œuvre les projets clés et en reportant les autres après la connexion effective.

Pétrole

Orlen Lietuva a fermé la raffinerie de Mažeikiai début mai pour une révision de près de deux mois, afin notamment de mettre à niveau la chaîne de production de craquage catalytique.

Infrastructures

Ferroviaire

Après discussions et consultations, l'option la plus courte et la plus éloignée des zones urbaines a été choisie pour le tronçon du Rail Baltic entre Kaunas et la frontière polonaise. La ligne ferroviaire principale contournera la ville de Marijampole, s'éloignera de la ville de Kazlu Ruda et n'empiètera pas sur Kalvarija. Des gares régionales sont prévues à Marijampole et Šeštokai, qui seront reliées à la ligne ferroviaire principale par des liaisons régionales. Le trajet de Jiesia à la frontière avec la Pologne devrait prendre jusqu'à 19 minutes. À l'achèvement de la construction de Rail Baltica, le trajet de Kaunas à Varsovie prendra 3,5 heures, et atteindre la capitale polonaise depuis Vilnius ne prendra qu'un peu plus de 4 heures.

Portuaire

Biriu Krovinu Terminalas (Bulk Cargo Terminal), anciennement l'une des plus grandes entreprises de manutention du port lituanien de Klaipėda, est à la recherche de nouveaux marchés et de nouvelles marchandises après avoir perdu des millions de tonnes d'engrais du producteur biélorusse Belaruskali depuis février. Son terminal est le plus grand du genre dans la région de la Baltique et peut traiter jusqu'à 16 Mt de marchandises en vrac par an.

Aéroportuaire

En appliquant un large éventail de mesures, l'aéroport de Vilnius a réduit d'un tiers les émissions de CO₂ de ses opérations directes sur plusieurs années, en termes d'émissions moyennes par passager desservi.

Coopération internationale

Lors de sa visite à Bakou, le vice-ministre des transports et des communications Julius Skačkauskas et la délégation du président lituanien Gitanas Nausėda ont discuté de la coopération dans les domaines de la logistique et du transport de marchandises par route, rail et air avec leurs homologues azéris. Afin de développer les relations économiques et d'améliorer la communication entre les deux pays, un accord sur le transport routier international a été signé lors de la visite. Les chemins de fer lituaniens et le port de Klaipėda pourraient assurer la communication pour le fret azerbaïdjanais et devenir la porte d'entrée de la région du Caucase du Sud vers l'Europe. Il est prévu de développer mutuellement le transport de passagers par autobus et le transport de marchandises par camions entre la Lituanie et l'Azerbaïdjan en transit à travers les territoires des pays, ainsi qu'à destination et en provenance de pays tiers. Les véhicules routiers immatriculés sur le territoire de l'un des pays transportant des passagers ou des marchandises entrées temporairement sur le territoire de l'autre pays, ainsi que le carburant qu'ils contiennent, seront exonérés de droits de douane et

de taxes dans la mesure permise par la législation nationale en vigueur sur le territoire du pays d'accueil.

Lettonie

Nominations

Le 26 mai 2022, Mme Ilze Indriksone, députée de la Saeima et secrétaire parlementaire du ministère de l'Economie, a été nommée au poste de la ministre de l'Economie, en charge du secteur d'énergie.

Energie

Afin d'accélérer le développement de l'indépendance énergétique, plusieurs entreprises publiques et privées ont lancé des projets locaux de production d'énergie renouvelable. La compagnie d'énergie « AS Latvenergo » envisage de construire d'ici la mi-2023 le plus grand parc de panneaux photovoltaïques bifaciaux en Lettonie. Le nouveau parc d'une capacité totale de 11,1 MW sera déployé sur le territoire de la centrale thermique de Riga (TEC-1). Afin de diminuer la part du gaz naturel utilisé pour le chauffage centralisé à Riga, l'entreprise municipale de chauffage « Rigas Siltums » prévoit d'investir 7,3 M€ dans la construction de trois chaufferies à biocarburant d'une capacité totale de 12MW. L'entreprise d'extraction de la tourbe « Latflora » a entamé les premières prospections liées au projet de construction d'un parc éolien dans la tourbière de Kaigu. La capacité du parc éolien, dont la mise en service est prévu d'ici l'année 2025, atteindra 300 000MWh/an. Le montant des investissements est estimé à plus de 120 M€. Et finalement, l'entreprise de transformation de poisson « Unda », en coopération avec l'entreprise énergétique AJ Power, va investir plus de 165 400 EUR pour la construction d'un parc solaire, composé de 630 panneaux photovoltaïques avec une capacité de production annuelle de 226 300 kWh d'énergie verte.

Estonie

Nominations

Le 3 juin 2022, tous les ministres du Parti du Centre ont été démis de leur fonctionnement. Taavi Aas, alors ministre des Affaires Economiques et en charge de l'énergie, et Erki Savisaar, alors ministre de l'Environnement, sont concernés et sont temporairement remplacés par des ministres issus du Parti de la Réforme. Le premier est remplacé par Maris Lauri, également Ministre de la Justice, et le second par Urmas Kruuse, également Ministre des Affaires Rurales. Un nouveau gouvernement, basé sur une coalition tripartite (Parti de la Réforme – Parti Social-Démocrate – Parti conservateur d'Isamaa) doit voir jour le jour dans les prochaines semaines.

Energie

En avril, l'Estonie a produit 591 GWh d'électricité, soit 27,9% de plus qu'en avril 2021 mais 32,4% de moins qu'en mars 2022. Dans le même temps, le pays a produit 829 GWh de chauffage, en légère baisse (-0,6% en glissement annuel).

Elering a nommé Jaanus Uiga, Directeur du Département de l'Energie du Ministère des Affaires Economiques, à son conseil de supervision (pour une durée de 3 ans renouvelable). Il remplace Timo Tatar, Secrétaire Général adjoint en charge des questions énergétiques.

Eesti Energia a dévoilé un plan de développement de 2 Md€ pour la période 2022 – 2026. La grande partie de ce budget sera dédiée aux énergies renouvelables via sa filiale Enefit Green (voir par la suite). 700 emplois seront créés en Estonie.

Entre avril 2022 et mai 2022, la consommation de carburant a diminué d'environ 9%. Cela traduit un délaissement de la voiture du fait de la hausse des prix, permis par l'arrivée du beau temps et par un réseau de transports publics développés.

renouvelable

Enefit Green a produit 99,4 GWh d'électricité en mai 2022, soit 10% de plus qu'en mai 2021. Près de 80 GWh proviennent de l'énergie éolienne. Si le solaire reste secondaire, il est beaucoup plus important que l'an passé (+40,3%).

De plus, Enefit Green a acté un investissement de 19,5M EUR pour le développement d'une ferme solaire à Purtse, dont la production annuelle est estimée à 32 GWh (soit la consommation annuelle moyenne de 10 000 foyers). Cette ferme solaire s'intégrera dans le grand projet MW Purtse, qui combine parc éolien et parc solaire. Enefit Green espère une entrée en service du parc solaire pour le second trimestre 2023.

Enfin, Enefit Green a dévoilé son plan d'investissement pour la période 2022-2026 pour l'ensemble de son activité (Estonie, Pologne, Lettonie, Lituanie). 1,5 Md€ seront investis afin de multiplier la capacité de production par 4, de 457 MW aujourd'hui à 1900 MW d'ici fin 2026. Cet investissement sera partagé entre création de nouveaux parcs éoliens (produisant environ 600 MW supplémentaires) et solaires (produisant également 600 MW supplémentaires) et signature de contrats d'approvisionnement. Cela signifie que l'entreprise pourrait produire jusqu'à 4,5 TWh d'électricité par an, contre 1,2 TWh en 2021.

L'opérateur Elering a rendu les résultats de l'appel d'offre visant à permettre la production de 450 GWh/an d'énergie solaire supplémentaire à partir de 2026. L'entreprise autrichienne Austrian Energy Österreich a remporté la plus grande partie de l'appel d'offre (210 GWh).

L'agence d'investissement commune d'Enterprise Estonia et de KredEx va consacrer 10 M€ supplémentaire au PIIEC estonien dédié à l'hydrogène.

Transports

Au premier trimestre 2022, les différentes compagnies de transport ont enregistré 32,2 M de voyages – soit 17,2% de plus que l'an passé. Le détail est affiné par la suite.

mobilités douces & VTC

Au cours du premier trimestre 2022, près de 25 M de trajets de bus ont été enregistrés en Estonie – 14,6% de plus que l'an passé.

En raison d'une étude préliminaire retardée, la ville de Tallinn a décidé de prolonger le délai de candidature à l'appel d'offre pour la conception de la ligne de tram devant relier le vieux port de Tallinn au futur terminal de Rail Baltica à Tallinn.

Le Ministère de l'Environnement prévoit un règlement obligeant le secteur public et les entreprises publiques à n'acheter que des véhicules écologiques, en particulier des véhicules électriques ou circulant avec des carburants verts.

Depuis fin mai, l'entreprise de bus LuxExpress a ajouté de nouveaux trajets entre Tallinn et les principales destinations touristiques du pays (Haapsalu, Pärnu, Võru, Kuressaare, Kardla). L'entreprise a enregistré une hausse marquée de sa fréquentation (environ +20%) depuis mars, du fait de la hausse des prix du carburant. Cette hausse permet à LuxExpress de revenir au niveau de fréquentation observé avant la crise sanitaire.

ferroviaire

En avril 2022, la société publique de transport ferroviaire Elron a enregistré 619 000 passagers, soit 67% de plus qu'en avril 2021.

Une étude universitaire soutenue par le Ministère des Affaires Economiques affirme que Rail Baltica permettra d'attirer une partie significative du fret ferroviaire transporté entre la Pologne et la côte Adriatique, ainsi que celui transporté entre les pays baltes et l'Allemagne. L'étude estime un apport de 5,3 à 7,5 Mt de fret ferroviaire annuel dans les années 2040.

maritime

Au 1^{er} trimestre 2022, 834 000 voyages maritimes ont été enregistrés – soit 67% de plus qu'au 1^{er} trimestre 2021. 490 400 étaient des voyages internationaux (+132% en glissement annuel).

La ligne Tallinn – Helsinki rencontre un succès particulièrement important, ce qui a conduit l'entreprise finlandaise Viking Line à ajouter un trajet supplémentaire par jour. Aujourd'hui, Viking Line assure deux trajets par jour et trois le vendredi.

Au mois de mai, Tallink a compté 485 741 passagers, soit 290,2% de plus qu'en mai 2021. 64% de ces passagers, soit environ 294 000 passagers, ont embarqué sur la ligne reliant l'Estonie et la Finlande.

En avril 2022, le fret maritime enregistré dans les ports estoniens représentait 2,9 Mt. Cela représente 19,4% de moins qu'en avril 2021. Là encore, l'arrêt des importations et des exportations vers la Russie explique partiellement cette baisse.

aérien

Les transporteurs aériens estoniens ont enregistré 66 800 passagers lors du premier trimestre 2022, largement plus qu'au premier trimestre 2021 (19 600). La majorité des voyages étaient internationaux (60 400).

L'aéroport de Tallinn a vu passer 271 484 passagers lors du mois de mai, record depuis 2 ans et demi. Ces passagers ont été transportés à travers 3652 vols. La majeure partie de ces vols était à destination d'Helsinki, Francfort et Riga.

La forte affluence et une pénurie de travailleurs a considérablement allongé les temps d'attentes à l'aéroport de Tallinn. La direction de l'aéroport recommande désormais une arrivée 2 heures avant l'embarquement, contre 1 heure habituellement.

Le Ministre de l'Entrepreneuriat et de l'IT, Andres Sutt, a participé à un séminaire sur le futur de l'aviation, organisé par l'Estonian Aviation Cluster. Il y a évoqué sa volonté de voir émerger des « taxis aériens » dès 2025, ainsi que des avions à hydrogène.

Infrastructures

logements et bâtiments

A l'issue du mois de mai, le prix moyen du m² à Tallinn s'élevait à 2 982,22€ (+31,1% en glissement annuel, +5,6% en un mois) et le prix médian à 2 836,60€ (+31,6% en glissement annuel, +7,3% en un mois). Cette hausse n'a pas limité le nombre de transactions, s'élevant à 1025 pour une valeur totale de 169,2 M€ (contre 904 transactions en mai 2021, d'une valeur de 117 M€).

Le prix du m² a également augmenté hors de Tallinn, atteignant 1 377,20€ (+32,6% en glissement annuel, +8,7% en un mois). Quant au prix médian, il s'élève à 1 261,15€.

En dépit des difficultés d'approvisionnement et de la pénurie de main d'œuvre, le volume de construction a augmenté de 14% entre le premier trimestre 2021 et le premier trimestre 2022. L'équivalent de 805 M€ ont été construit, dont 619 M€ pour la construction de bâtiments (+18% en glissement annuel). Cette progression tient toutefois assez largement à un effet de base et à la hausse des prix.

Rail Baltica

Rail Baltic Estonia et l'Estonian Transport Administration ont signé un nouvel accord de coopération, afin d'améliorer la coordination entre Rail Baltica et les autres transports publics. Les deux parties vont notamment collaborer pour la rédaction des appels d'offres concernant les intersections entre Rail Baltica et les routes nationales.

Un rapport intermédiaire, approuvé par le Ministère des Affaires Economiques, prévoit une nouvelle augmentation du coût du chantier Rail Baltica et une augmentation du retard. Cela tient principalement à la hausse des prix des matériaux, mais également à une lenteur excessive de la société espagnole IDOM en charge du design de la principale ligne ferroviaire.

Environnement

Le 12 mai, le Ministère des Affaires Economiques a dévoilé son plan de développement maritime. Celui-ci définit les activités pouvant être exercées dans l'espace maritime estonien et surtout sous quelles conditions. Ce texte doit favoriser la création de parcs éoliens offshore.

Les chiffres douaniers révèlent une hausse des importations de bois en provenance de la Russie depuis le début de la guerre. Ces chiffres contredisent les arguments avancés par le secteur forestier, à l'origine de la décision d'augmenter les volumes de coupe de bois pour l'année 2022. Le Ministre Sutt, défenseur de cette mesure, a affirmé avoir d'autres sources.

En 2021, environ 10,6M m³ de bois ont été coupés dans les forêts estoniennes, contre 10,5 M en 2020. En revanche, l'espace couvert par la forêt a légèrement augmenté : 2 326 M ha en 2021, contre 2 325M l'an passé.

Les propriétaires privés de forêts vont se partager 5,043 M€ de subventions pour avoir renoncé à certaines coupes dans les espaces classés Natura 2000. 68 500 hectares sont concernés, et 4 955 propriétaires ont déposé un dossier pour subvention. La subvention versée s'élève de 60 € à 110 €/ha, selon la nature précise de l'hectare concerné.

A la fin du mois de mai, Erki Savisaar, alors ministre de l'environnement, a affirmé que l'Estonie ne pourrait pas tenir les objectifs du paquet Fit for 55 en matière de gestion de forêt, appelant à la prise en compte des spécificités de chaque pays dans le cadre de ce paquet législatif.

Une fuite de pétrole s'est échouée sur les côtes des îles de Hiiumaa et de Vormsi, mais a pu être nettoyée grâce à une centaine de bénévoles. Environ 6t de pétrole ont été récupérées sur les côtes de ces deux îles. La provenance de cette fuite n'a pas été déterminée.

L'entreprise Green Gravels va ouvrir une usine à Jarvakandi, pour un coût d'environ 5,5 M€. Cette usine va produire du gravier à partir de feuilles de verre recyclées. La capacité de production s'élèvera à 60 000 m³/an, ce qui permettra de recycler 11 000 t de feuilles de verre.

L'Estonie a enregistré une hausse des émissions de gaz à effet de serre de 28% entre le dernier trimestre 2020 et le dernier trimestre 2021. Il s'agit de la plus forte hausse au sein de l'Union Européenne, largement au-delà de la hausse moyenne en Europe (8%). Du fait de cette hausse, le niveau d'émission de gaz à effet de serre en Estonie a dépassé celui d'avant-COVID.

Sélection d'événements à venir

20-21 juin 2022 : "3SI Business Forum", à Riga les (développement durable, énergie, transport & logistique, secteur portuaire, numérique)

26-30 juin 2022 : Forum Urbain Mondial 11, à Katowice -événement UNEP Habitat, avec pavillon France

12-14 juillet 2022 : **conseil informel Environnement** à Prague *dans le cadre de la présidence tchèque du conseil de l'UE*

1-2 septembre 2022 : **réunion informelle des ministres en charge des politiques de Cohésion** à Prague, *dans le cadre de la présidence tchèque du conseil de l'UE*

12 septembre 2022 : **conférence sur la sécurité d'approvisionnement des matières premières**, à Prague, *dans le cadre de la présidence tchèque du conseil de l'UE (min. industrie)*

16 septembre 2022 : **rencontre des ambassadeurs du climat**, à Prague *dans le cadre de la présidence tchèque du conseil de l'UE*

20-22 septembre 2022 : **urban mobility days** à Brno *dans le cadre de la présidence tchèque du conseil de l'UE*

04-07 octobre 2022 : « salon MSV » à Brno-*le plus grand salon d'industrie mécanique d'Europe centrale*

05-07 octobre 2022 : International Railway Forum & Conference, à Brno.

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