



Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

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

Octobre 2021

POLOGNE	1
HONGRIE.....	8
REPUBLIQUE TCHEQUE.....	15
SLOVAQUIE	19
LETTONIE.....	22
LITUANIE.....	23
ESTONIE.....	25
SUJETS BALTES	28

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,5 PLN

Remaniement ministériel

- Annoncé depuis de longs mois, le remaniement ministériel a eu lieu le 26 octobre :
 - Piotr Nowak a été nommé ministre du développement et de la technologie,
 - Anna Moskwa est devenue ministre du climat et de l'environnement,
 - Grzegorz Puda est devenu ministre des fonds et de la politique régionale,
 - Henryk Kowalczyk a été nommé ministre de l'agriculture et du développement rural,
 - Kamil Bortniczuk a été nommé ministre du sport (autrefois rattaché à la culture) et du tourisme (autrefois au ministère du développement et de la technologie).

Financement

- Le 18 octobre, le Centre pour les projets de transport de l'UE et la société PKP Polskie Linie Kolejowe ont signé un accord pour le cofinancement par l'UE de la construction et de la reconstruction de ponts et de viaducs sur les lignes ferroviaires en Basse-Silésie et dans la voïvodie de Basse Carpaties. Le coût total du projet est de 30 M€ et le cofinancement de l'UE s'élèvera à 20 M€.

Climat / Environnement

- Dans un « document informel » diffusé avant le sommet européen des 21 et 22 octobre, la Pologne a demandé un examen approfondi des politiques climatiques de l'UE, notamment la « révision ou le report » de la législation « Fit for 55 » présentée en juillet. « *La flambée des prix de l'énergie a un impact direct sur tous les citoyens de l'UE et a un coût socio-économique particulièrement élevé, notamment pour les ménages les plus vulnérables, alors que l'UE doit encore faire face aux profondes retombées économiques de la pandémie de COVID-19* », a expliqué Varsovie dans le document. Pour atténuer l'impact sur les ménages les plus pauvres, la Pologne a appelé à une révision du paquet « Fit for 55 », qui vise à réduire les émissions de l'Union d'au moins 55 % avant la fin de la décennie. Le document polonais va plus loin et propose une réforme urgente du marché européen du carbone avant l'adoption du paquet « Fit for 55 ». Le document polonais suggère également d'exclure « *certaines entités financières* » telles que les banques et les fonds spéculatifs des ventes aux enchères du SEQE au premier trimestre de chaque année afin de



laisser le temps nécessaire aux entreprises couvertes par le SEQE d'acheter des quotas sur le marché. Les autres demandes incluent la création de « *nouveaux mécanismes financiers* » au niveau de l'UE afin de financer la transition énergétique, « *indépendamment de la discussion actuelle sur l'extension du SEQE aux bâtiments et aux transports* ». Les demandes polonaises de révision du SEQE sont formulées depuis longtemps et reflètent les craintes de Varsovie que la mise en œuvre des politiques climatiques de l'UE soit plus difficile et plus coûteuse pour les États membres les plus pauvres et moins avancés dans leur politique de décarbonation.

Qualité de l'air

- Conformément à l'amendement de la loi sur les normes de qualité pour le charbon de chauffage pour les ménages, les producteurs de charbon ne pourront plus utiliser les noms « charbon éco-pois » (*ekogroszek*) et « eco-charbon fin » (*ekomiaf*) en les vendant aux clients. La réglementation amendée entrera en vigueur entre fin mars et début avril 2022. Les noms susdits seront changés en "charbon pois III" et "combustible fin" afin qu'ils n'induisent pas les consommateurs en erreur en leur suggérant qu'il s'agit des combustibles écologiques. De plus, le charbon vendu aux particuliers devra, entre autres, avoir une teneur réduite en soufre et en cendres.

Déchets

- Selon les données de l'Office des Statistiques (GUS), en 2020 en Pologne un habitant a produit en moyenne 342 kg d'ordures ménagères (en moyenne, un habitant de l'UE en a produit environ 500 kg). Depuis 2010, le taux de recyclage a augmenté de 15 à 26%. En 2010, 73,4 % des déchets communaux étaient mis en décharge. En 2020, les déchets municipaux collectés ont été traités de façon suivante :
 - recyclage: 3, 5 Mt (26,7 %),
 - traitement biologique: 1, 6 Mt (12,03%),
 - valorisation énergétique: 2, 8 Mt (21,52%)
 - mise en décharge : 5, 2 Mt (39,78%).
- Le 21 octobre le ministre du Climat et de l'environnement a signé le règlement relatif à la définition des critères détaillés concernant l'application des conditions de perte du statut de déchets pour les produits issus du fraisage des couches bitumeuses. Conformément à cette modification les granulats pour enrobés bitumineux, actuellement considérés comme déchets, pourront bientôt servir d'un matériau à part entière pour la construction des routes. Selon les estimations, la mise en place de ces dispositions permettra à l'Etat d'économiser plus de 400 M PLN (88,9 M€) par an.

ENR

- Fin octobre, la Diète a adopté le projet de modification de la loi sur les ENR, qui comprend de nouvelles règles pour des calculs pour les prosommateurs. Le projet prévoit qu'elles entreront en vigueur le 1er avril 2022. Les consommateurs qui auront mis en service leur installation photovoltaïque à cette date ou qui auront entamé les démarches pour se raccorder au réseau pourront continuer à bénéficier de la facturation selon le système actuel pendant 15 ans (ils pourront récupérer gratuitement jusqu'à 80 % de l'excédent d'énergie renvoyée au réseau). Les prosommateurs qui commenceront le processus de raccordement après le 31 mars 2022 seront soumis aux nouvelles règles, c'est-à-dire devront vendre l'énergie excédentaire non utilisée au prix moyen du marché de gros (toutefois, une période transitoire s'applique jusqu'à la mi-2022). Ils achèteront l'énergie au prix consommateur. En outre, la nouvelle loi introduira les prosommateurs collectifs et virtuels. La première catégorie concerne les résidents des immeubles multifamiliaux sur lesquels des micro-installations ENR ont été installées. Le concept de prosommateur virtuel, quant à lui, permettra de vendre l'énergie produite par des installations éloignées du point de consommation, en fonction de la part détenue dans ces installations.
- Le 8 octobre, la modification de la loi sur les sources d'énergie renouvelables et de certaines autres lois a été signée par le président. Les nouveaux règlements étendent, entre autres, des programmes existants de soutien public pour les producteurs d'énergie provenant de sources d'énergie renouvelables (qui prennent fin le 31 décembre 2021). Grâce aux modifications proposées, il sera possible de prolonger jusqu'au 31 décembre 2027 le soutien sous forme des enchères. La loi introduit également des dispositions qui limiteront les obligations de concession pour les entrepreneurs exploitant des petites installations d'énergie renouvelable à petite échelle.
- Lightsource BP, le plus grand acteur européen du marché de l'énergie photovoltaïque, a déclaré vouloir investir 500 M€ en Pologne. Lightsource construira neuf fermes photovoltaïques dans les voïvodies de Lubuskie, Dolnośląskie et Zachodniopomorskie. Leur capacité devrait atteindre 2 GW en 2025. La moitié



de ces projets doivent être achevés d'ici 2022. Lightsource BP souhaite mettre en œuvre ce projet en partenariat local avec l'une des entreprises déjà présentes sur le marché polonais.

- Début octobre, un peu plus de trois mois après le lancement, le budget de plus 111 M€ de la troisième édition du programme "Mon électricité " a été épuisé. "Mon électricité " 4.0 doit démarrer au cours de l'année prochaine, même si le système de subventions sera différent.

Energie

Nucléaire

- La Pologne, la Bulgarie, la République tchèque, la Croatie, la France, la Finlande, la Roumanie, la Slovaquie, la Slovénie et la Hongrie ont signé une lettre que le ministre français des finances Bruno Le Maire a adressée aux décideurs européens, soulignant la contribution de l'énergie nucléaire aux efforts de décarbonisation et à la garantie d'un approvisionnement en énergie stable. La lettre, intitulée "Pourquoi nous, Européens, devons mettre l'énergie nucléaire sur un pied d'égalité avec les autres sources d'énergie à faible émission de carbone", a été publiée le 11 octobre 2021 dans les principaux quotidiens européens. Elle souligne le rôle de l'énergie nucléaire pour garantir l'indépendance énergétique et la stabilité des prix de l'énergie, ce qui est particulièrement important dans la crise énergétique actuelle. « *L'énergie nucléaire est une source d'énergie essentielle, abordable, stable et indépendante. En premier lieu, parce qu'elle évite aux consommateurs européens d'être exposés aux fluctuations de prix* ».
- Le 13 octobre 2021, EDF a soumis au gouvernement polonais une offre préliminaire non contraignante pour un contrat EPC (Engineering, Procurement, Construction) portant sur quatre à six réacteurs EPR (European Pressurized Reactor) représentant une capacité totale installée de 6,6 à 9,9 GWe sur deux à trois sites. « *Nous sommes en mesure de fournir six réacteurs EPR qui produiront de l'électricité à un prix moyen de 57 € par MWh Avec quatre réacteurs, le coût serait plus élevé, car il y a bien sûr des économies d'échelle* ». – a déclaré. Jean-Bernard Lévy, PDG d'EDF.

Charbon

- En raison du prix extrêmement élevé du gaz et de la demande croissante en Asie, le charbon connaît une renaissance inattendue. Une partie des mines produisent de plus en plus de charbon, et cette matière première est de nouveau fortement demandée. Certaines mines ont commencé à limiter les ventes de charbon. La demande augmente non seulement pour le charbon à coke, mais aussi pour le charbon utilisé dans les centrales électriques et les installations de chauffage. Selon le portail le Marché polonais du charbon, les stocks de charbon dans les mines ont diminué de 7,9 Mt en août 2020 à 4,4 Mt en août de cette année.
- Fin septembre, les négociations polono-tchèques sur la mine de Turów ont été interrompues en raison d'un différend sur les garanties de la réalisation de l'accord discuté. Après plusieurs heures de négociations, le ministre du climat et de l'environnement, Michał Kurtyka avait annoncé que la continuation des négociations était inutile. « *La très bonne offre polonaise n'a pas été acceptée* » - avait déclaré le ministre. Début novembre, les négociations ont été reprises par Anna Moskwa, nouvelle ministre du Climat et de l'environnement.
- Le Directeur général de la protection de l'environnement (GDOŚ) a refusé de rendre une décision environnementale pour la construction de la mine de lignite à ciel ouvert de Złoczew. C'est une clôture formelle de l'affaire. Le Groupe polonais de l'énergie PGE a officiellement admis, il y a quelques mois, qu'il ne construira pas la mine de lignite de Złoczew. La plus grande centrale électrique de Pologne, Belchatow, devait être alimentée par cette mine. La centrale de Belchatów cessera de produire de l'énergie en 2036.

Electricité / Chaleur

- Le 22 octobre, le ministre du climat et de l'environnement, Michał Kurtyka, a soumis au gouvernement le projet de loi introduisant des subventions pour les consommateurs sensibles de l'électricité. Le Premier ministre Mateusz Morawiecki a annoncé des bonifications aux prix de l'énergie pour les ménages vulnérables pour un montant budgétaire en 2022 d'environ 0,33 Md€, une enveloppe qui pourra si besoin être relevée de 0,67 Md€ à 1,1 Md€.
- En 2022, la taxe sur les réserves (*opłata mocowa*) facturée aux ménages et aux autres petits consommateurs se situera entre 0,52 € et 2,9 € nets par mois. Par rapport à 2021, la taxe pour ces groupes augmentera de plus de 26%. Le tarif de base pour les autres consommateurs sera de 0,0228 € net pour chaque kWh consommé entre 7 h et 22 h les jours de semaine. Cela représente une augmentation de près de 35% par rapport au taux de 2021. Le montant de la redevance dépendra également de ce que



l'on appelle la courbe de consommation individuelle, c'est-à-dire la différence entre la consommation d'énergie pendant les heures de pointe et la consommation pendant les autres heures de la journée.

- L'augmentation drastique des prix du gaz et du charbon au mois d'août, ainsi que la baisse des vents sur le continent, ont poussé les prix de l'énergie en Europe à des niveaux jamais vus depuis des années. En septembre, le prix mensuel moyen de l'électricité sur la bourse polonaise de l'électricité a dépassé 100 €/MWh pour la première fois de l'histoire (il était de 102,12 €/MWh). En même temps, la Pologne est devenue le troisième marché de l'électricité le moins cher d'Europe, derrière la Suède (73 €) et la Finlande (89 €). Même en Norvège, traditionnellement l'un des marchés de gros de l'électricité les moins chers d'Europe le prix était plus élevé (106 €). Il s'agit d'un changement radical par rapport à l'année dernière, où la Pologne a occupé pendant de nombreux mois la position du marché de gros de l'électricité le plus cher d'Europe. L'année dernière, les tarifs polonais étaient guidés par les prix élevés des quotas d'émission CO₂, alors que l'Europe a bénéficié à son tour des prix très bas des combustibles fossiles et de leur faible part dans la production d'électricité. Aujourd'hui, les quotas d'émission de dioxyde de carbone sont plus de deux fois plus chers qu'il y a un an mais l'augmentation de prix du gaz est encore plus significative. Cependant, sans les centrales électriques au gaz, la plupart des pays d'Europe occidentale ne seraient pas en mesure de répondre à la croissance dynamique de la demande d'énergie. Ainsi, pour la première fois en quatre ans, la Pologne a été un exportateur net d'énergie en août et septembre de cette année. En septembre, la Pologne a importé plus de 499 GWh et exporté 1324 GWh. Toutefois, si l'on considère l'ensemble de l'année à ce jour, la Pologne reste un importateur net d'énergie. De janvier à septembre, la Pologne a importé 7832 GWh, tandis que les exportations se sont élevées à 5573 GWh.

Hydrogène

- Le 2 novembre le Conseil des Ministres a adopté la stratégie hydrogène pour 2030 avec une perspective à 2040. Pour rappel, le projet de stratégie hydrogène a été présenté en janvier 2021. La stratégie indique 6 objectifs prioritaires :
 - la mise en œuvre des technologies hydrogène dans le secteur énergétique et dans le chauffage urbain,
 - l'utilisation de l'hydrogène comme carburant alternatif dans les transports,
 - l'augmentation de l'utilisation de l'hydrogène dans l'industrie pour soutenir sa décarbonation,
 - la production de l'hydrogène dans de nouvelles installations,
 - le transfert, distribution et stockage sûrs et efficaces de l'hydrogène,
 - la mise en place de l'environnement réglementaire stable en matière d'hydrogène.La réalisation de ces objectifs d'ici 2030 sera mesurée à l'aide des indicateurs suivants :
 - 2 GW de puissance d'installations pour la production de l'hydrogène et de ses dérivés sur la base des ressources, procès et des technologies à faible intensité de carbone, notamment les installations d'électrolyseurs,
 - l'achat d'entre 800 et 1000 nouveaux bus à hydrogène, dont ceux produits en Pologne,
 - la construction d'au moins 32 stations de ravitaillement en hydrogène,
 - la création d'au moins 5 vallées de l'hydrogène.
- Le 14 octobre, en présence du ministre Michal Kurtyka, du vice-ministre du climat et de l'environnement Ireneusz Zyska, du ministre des finances, des fonds et de la politique régionale Tadeusz Kosciński et du président du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau Maciej Chorowski a été signé un accord sectoriel dédié au développement de l'économie à l'hydrogène. L'Accord sera le document de base pour la réalisation de la Stratégie polonaise de l'hydrogène d'ici 2030 avec des prévisions jusqu'en 2040. Parmi les 138 signataires (institutions publiques, milieu universitaire et entreprises publiques et privées) il y a : Ministère du Climat et de l'Environnement, Ministère des Finances, Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau, Voïévodie de la Poméranie, Alstom, Grupa Azoty, Lotos, Tauron, PESA, Port de Gdynia, Orlen, PGNiG, Banque de l'Economie nationale (BGK), Banque de la Protection de l'Environnement (BOŚ), Cluster Luxtorpeda 2.0, Fonds Polonais pour le Développement (PFR), Office du Transport Ferroviaire (UTK). Ireneusz Zyska, plénipotentiaire en charge des ENR a souligné que le 'local content' indiqué dans l'Accord est défini à hauteur d'au moins 50% d'ici 2030 et que la valeur ajoutée pour l'économie polonaise suite à la réalisation de cet indicateur est estimée entre 343 et 870 M€.
- Le 20 octobre, au siège de PKN Orlen à Płock, en présence du vice-ministre du climat et de l'environnement Ireneusz Zyska, a été signée une lettre d'intention en vue de mettre en place la Vallée de l'hydrogène de Mazovie dont 25 entités expérimentées dans le développement des technologies de l'hydrogène feront partie. Y participent entre autres l'agence de développement industriel (ARP), KEZO – le centre de recherche de l'Académie Polonaise des Sciences, l'Ecole polytechnique de Varsovie, l'Agence nationale



de la maîtrise de l'énergie (KAPE), le Centre national du changement climatique, l'Institut de la protection de l'environnement, Alstom Konstal, Toyota Motor Poland, PESA, Solaris Bus&Coach. Pour rappel, le projet de la Stratégie polonaise de l'hydrogène prévoit la création d'au moins cinq vallées de l'hydrogène : dans la région des Basses-Carpates, de Silésie, de Basse-Silésie, de Grande-Pologne et de Mazovie. PKN Orlen, leader de l'initiative, sera chargé, entre autres, de la mise en place de la vallée, de la définition de ses objectifs et de la préparation de sa stratégie. Cela s'inscrit dans la réalisation de la stratégie de l'entreprise à l'horizon 2030 qui prévoit le renforcement de la position de PKN Orlen sur le marché des carburants alternatifs.

- PKN Orlen, l'un des trois plus grands fabricants de l'hydrogène en Europe, envisage de construire un réseau des stations de ravitaillement en hydrogène dans les villes polonaises dans le cadre du projet « Clean Cities - Hydrogen mobility in Poland (Phase I) ». Les premières seront mises en place à Poznań (Grande Pologne) et à Katowice (Silésie) et une station mobile à Włocławek (Couïavie-Poméranie). D'ici 2030 Orlen veut installer plus de 50 points dans toute la Pologne. Pour réaliser le projet en question Orlen a bénéficié d'un cofinancement européen à hauteur de 2 M€ dans le cadre du programme CEF Transport Blending Facility. Les travaux de construction des stations de ravitaillement en hydrogène devraient démarrer fin 2021 début 2022.
- La Commission Européenne a validé le régime d'aide à hauteur de 173 M€ pour le développement des stations de recharge et de ravitaillement des véhicules à émission nulle et à faibles émissions en Pologne. Le programme, prévu pour la période 2021-2025, se compose de deux parties :
 - 151 M€ qui seront alloués aux investissements dans les stations de recharge des voitures électriques, avec un accent plus particulier sur les stations de chargement rapide et les infrastructures de recharge en dehors de la ville,
 - 22 M€ pour la construction des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public dans le cadre d'un projet pilote.

Gaz / Pétrole

- Le 8 octobre, le vice-premier ministre Jacek Sasin a annoncé à Możejki un nouvel investissement d'Orlen, consistant en un traitement profond du pétrole. Il revêt une importance stratégique pour la sécurité énergétique de l'ensemble de la région. La valeur du projet s'élève à plus de 600 M€ et le gouvernement lituanien participera également aux coûts. C'est le plus gros investissement dans l'histoire de ce pays.
- Fin octobre, la société PGNiG, en coopération avec la société ukrainieno-américaine ERU, a remporté un appel d'offres pour la vente ponctuelle de gaz naturel à la Moldavie. La procédure a été lancée en urgence par l'entreprise publique Energocom en raison de la réduction de l'approvisionnement en gaz de la Moldavie par Gazprom. Ce sera la toute première livraison de gaz non russe à ce pays, d'un volume d'un million m³.
- Mi-octobre, les actionnaires du groupe Lotos ont accepté de vendre une partie de la société à Lotos Asphalt. La décision des actionnaires permettra de poursuivre les travaux relatifs à la fusion du Groupe Lotos avec PKN Orlen, notamment la présentation à la Commission européenne d'une demande de validation des « mesures correctives ». PKN Orlen, a jusqu'au 14 novembre pour soumettre à Bruxelles un plan permettant de satisfaire des « mesures correctives ».

Transport

Ferroviaire

- Le 18 octobre le conseil de surveillance de PKP Cargo a démissionné le PDG Czesław Warszewicz, le directeur financier Leszek Borowiec, le Directeur opérationnel Witold Bawor et le Directeur commercial Piotr Wasaty. Władysław Szczepkowski, plénipotentiaire à la stratégie du groupe PKP, assure l'intérim pour une durée maximale de trois mois et pourrait être confirmé PDG.
- Le 22 octobre Andrzej Massel, directeur adjoint, a été nommé le Directeur de l'Institut du Transport Ferroviaire (UTK) par intérim pour une durée maximale de six mois. Selon les informations officielles, les changements à la tête de l'Institut sont liés au mauvais état de la santé du directeur Andrzej Żurkowski.
- Début novembre, le régulateur du rail polonais, l'UTK a donné son accord à l'opérateur privé tchèque Regiojet pour opérer sur la liaison Vienne - Przemyśl Główny – Vienne pour la période du 12 décembre 2021 au 12 décembre 2026. Quelques semaines auparavant, UTK a accordé à RegioJet des sillons pour une paire de trains par jour sur la liaison Varsovie-Est – Ostende (Belgique) qui s'arrêteront aux stations suivantes : Varsovie-Est*, Varsovie Centrale*, Varsovie-Ouest*, Łowicz Główny*, Kutno*, Konin*, Września*, Poznań Główny*, Świebodzin*, Rzepin*, Francfort-sur-l'Oder, Berlin Ostbahnhof, Berlin Hbf.,



Hannover, Amsterdam Centraal, Schiphol, Den Haag HS, Rotterdam Centraal, Roosendaal, Antwerpen-Centraal, Brussel-Central, Brussel-Zuid, Gent-Sint-Pietres, Brugge, Ostende. Il convient de noter qu'aux stations indiquées avec l'astérisque (*), à destination d'Ostende, il sera autorisé uniquement de monter dans le train, et au retour – uniquement de descendre du train. Grace à cela le train de Regiojet ne sera pas en concurrence avec les trains de l'opérateur national polonais PKP Intercity sur le tronçon polonais de la liaison.

- Le 22 octobre l'opérateur PKP Intercity a signé avec NEWAG (constructeur polonais du matériel roulant) un contrat pour la livraison des 10 locomotives électriques (avec 5 locomotives supplémentaires en option) qui pourront rouler à 200 km/h. La valeur du contrat principal s'élève à 57,5 M€ (à 86,2 M€ avec 5 locomotives supplémentaires).

Aérien

- La compagnie aérienne allemande Lufthansa (LHAG.DE) et son homologue britannique easyJet (EZJ.L) ont obtenu le 20 octobre le soutien de la deuxième plus haute juridiction européenne pour leurs acquisitions il y a quatre ans des actifs de la compagnie aérienne allemande insolvable Air Berlin. Lufthansa a reçu le feu vert de l'UE de la Commission européenne en 2017 pour acheter la filiale d'Air Berlin LGW en échange de l'abandon de certains créneaux à l'aéroport de Düsseldorf. Dans un autre accord, EasyJet a obtenu l'autorisation inconditionnelle de l'autorité de la concurrence de l'UE pour l'accord de 40 M€ en 2017, qui comprenait certaines des opérations d'Air Berlin à l'aéroport de Tegel, la location de 25 A320 et environ 1 000 appareils d'Air Berlin, les pilotes et le personnel de cabine. Son rival polonais, la compagnie publique LOT a ensuite contesté les décisions de l'exécutif européen devant le Tribunal de Luxembourg. "Le Tribunal rejette les recours de Polskie Linie Lotnicze 'LOT' contre les décisions de la Commission autorisant les fusions concernant l'acquisition par easyJet et Lufthansa, respectivement, de certains actifs du groupe Air Berlin", ont déclaré les juges.
- L'aéroport Chopin Varsovie note une forte croissance du nombre des passagers : en septembre il a desservi 1,051 M de passagers, soit de plus de 10 000 de plus qu'au début du troisième trimestre. Le bilan total de ce trimestre d'élève à 3,276 M de passagers. Dès le début de l'année 2021 l'aéroport dans la capitale de la Pologne a desservi 5,142 M de passagers.
- L'Agence polonaise de la navigation aérienne (PAŻP) a informé qu'en septembre le nombre d'opérations aériennes dans tous les aéroports polonais s'élevait à 29 614, soit 50% d'augmentation par rapport à l'année précédente. Néanmoins, c'est 28% de moins qu'en 2019, la dernière année d'avant la pandémie. Le plus grand nombre d'opérations dans l'espace aérien polonais a été effectué par la LOT (15% – 8325 vols), suivi par Ryanair (14% – 7768 d'opérations), ensuite Wizz Air (9% - 4 995 vols), Lufthansa (4% - 2119 vols), Turkish Airlines (4% - 2119 vols). Ces opérateurs ont desservi 46% du trafic aérien ce qui constitue 25 326 opérations dans l'espace aérien polonais.
- Connaissant en 2019 une période de croissance importante alors que ses avions 737 MAX sont cloués au sol après deux crashes meurtriers ayant impliqué ce type d'avions, la LOT a échoué à trouver un accord satisfaisant après plusieurs mois de discussions avec Boeing. En octobre dernier, la LOT a intenté une action en justice aux États-Unis (Seattle) contre Boeing, réclamant cette fois 1 Md PLN (253 M\$) de dommages et intérêts suite aux défauts de conception de l'avion 737 MAX.
- Le 26 octobre à Bruxelles s'est tenue la réunion du Groupe Préparatoire du Partenariat Clean Aviation (Clean Aviation Preparatory Group). Lors de cette rencontre a été confirmé que le Réseau de Recherche polonais Łukasiewicz – l'Institut d'Aviation sera l'un des fondateurs du Partenariat à côté des grands partenaires tels qu'Airbus, Thales, AvioAero, SAFRAN, Rolls Royce, Leonardo, Piaggio Aerospace, des institutions de recherche telles que DLR, ONERA, NLR, CIRA, INCAS. L'objectif du groupe est de créer le cadre de fonctionnement du Partenariat Clean Aviation qui poursuivra les actions réalisées dans le cadre des programmes précédents Clean Sky et Clean Sky 2. Les mesures proposées par Clean Aviation visent à développer des technologies aériennes permettant de réaliser les plans ambitieux de l'UE liés à atteindre la neutralité climatique en 2050.

Routier

- Le porte-parole de la Direction générale des routes nationales et autoroutes (la GDDKiA) Szymon Piechowiak, dans une interview à l'Agence de presse polonaise, a donné des informations sur l'avancement du Programme pour une infrastructure routière sécuritaire. Le programme, adopté en février 2021, d'un budget d'environ 550 M€, vise des investissements notamment dans l'amélioration de la signalisation, de la sécurité aux passages à niveau, la construction de voies de dépassement à gauche, de pistes cyclables, etc. Actuellement, huit projets d'une valeur de 5,6 M€ ont été menés à bien dans le cadre du programme. D'après Piechowiak, 700 autres (d'une valeur de 87,76 M€) devraient être réalisés cette



année. Environ 1100 investissements représentant 12 000 projets sont prévus au total dans le programme, dont l'échéance a été fixée à 2024. 220 auraient jusqu'à présent été approuvés par le Ministère des Infrastructures.

Electromobilité

- Selon le « Compteur de l'électromobilité » lancé par l'Association polonaise de l'industrie automobile (PZPA) et l'Association polonaise des carburants alternatifs (PSPA), à fin septembre 2021, un total de 31 633 voitures particulières à propulsion électrique a été enregistré en Pologne. Au cours des neuf premiers mois de 2021, leur nombre a augmenté de 12 897 véhicules, soit 120 % de plus qu'au cours de la période correspondante de 2020, dont 48 % de véhicules entièrement électriques et 52 % de véhicules hybrides rechargeables. Il y avait 1 675 stations de recharge de véhicules électriques accessibles au public, la majorité (69 %) étant équipée de chargeurs lents à courant alternatif d'une puissance inférieure ou égale à 22 kW. Selon les spécialistes, l'extension du réseau d'infrastructures, tant privées que publiques, avec des chargeurs de très haute puissance, mais aussi avec le réseau de bornes de recharge gratuites, constituera une étape importante dans la popularisation des véhicules à faibles émissions. Le Fonds national pour la protection de l'environnement et la gestion de l'eau doit financer le programme de subventions à l'achat de voitures électriques "Ma voiture électrique". Le budget total s'élève à 155 M€, dont 22 M€ pour les bénéficiaires individuels, 88 M€ pour les subventions au leasing, et 44 M€ pour les subventions aux entreprises, aux collectivités locales, aux fondations et autres entités qui ne sont pas des personnes physiques. La subvention moyenne pour une voiture électrique achetée par des personnes physiques s'élèvera à environ 4 400 €. Le programme sera mis en œuvre sur la période 2021-2026, et les appels à candidatures seront menés jusqu'en 2025 ou jusqu'à épuisement des fonds.

Infrastructures de transport

- Début octobre 2021, la société CPK (pôle multimodal central) a annoncé un appel d'offres pour la documentation de conception des investissements ferroviaires de la CPK. La valeur estimée des travaux de conception est supérieure à 1,5 Md€ nets. Il s'agit actuellement du plus grand accord-cadre pour des travaux de conception en Europe. L'objectif de cet appel d'offres est de sélectionner un groupe d'entrepreneurs à qui la société CPK pourra confier des tâches de conception dans le cadre d'une procédure simplifiée pendant huit ans.
- Dans une interview accordée au portail Wnp.pl, Michał Czarnik, directeur exécutif de la société CPK a déclaré qu'il y aura un « changement significatif dans le modèle économique de l'aéroport », qui se concentrera beaucoup plus sur le trafic de fret. « *En observant les tendances actuelles du marché, ainsi qu'en se basant sur les prévisions préparées pour nous par l'IATA (Association internationale du transport aérien), il est clair que la croissance du fret sera très importante* » - a déclaré M. Czarnik. Il a admis qu'un terminal de fret sera construit à CPK.
- Konrad Majszyk, porte-parole du CPK, a confirmé l'achat des premières propriétés pour la construction du CPK. La localisation détaillée des parcelles acquises, la taille des terrains achetés et la valeur de ces transactions sont couvertes par la confidentialité commerciale. Les propriétaires des terrains vendus ont bénéficié du programme d'acquisition volontaire, qui a débuté en décembre 2020. Le porte-parole a déclaré que le nombre de vendeurs de terrains intéressés a augmenté après l'annonce des avantages et des facilités pour les vendeurs. Les propriétaires bénéficient de l'assistance de mentors individuels qui les guident tout au long du processus de vente. En outre, la société CPK organise le déménagement et transporte tous les biens des vendeurs à l'endroit indiqué par ces derniers, elle aide également à accomplir les procédures nécessaires avant le transfert de propriété. Le CPK peut financer et organiser l'orientation professionnelle d'un résident qui vend un terrain et qui souhaite être employé dans la construction et l'exploitation de l'aéroport. Les formations prises en charges par CPK visent à garantir un emploi aux personnes engagées dans ce processus.

Bâtiment/Logement

- Selon les données préliminaires de l'Office central des statistiques (GUS), les promoteurs polonais ont lancé la construction de 11 300 appartement en septembre, soit presque 34 % de moins que l'année précédente.
- Fin octobre, le président Andrzej Duda a signé la loi préparée par le Ministère du développement et de la technologie, supprimant les formalités liées à la construction d'une maison de moins de 70 m². La loi suppose la possibilité d'une telle construction sans qu'il soit nécessaire d'obtenir un permis de construire, de nommer un directeur des travaux et de tenir un journal des travaux. En l'absence d'un plan d'aménagement, une décision sur les conditions de la construction pour les maisons de moins de 70 m²



sera prise dans un délai de 21 jours. En septembre, le Bureau principal de supervision de la construction, dans le cadre du programme Polski Lad, a annoncé un concours d'architecte en deux étapes pour la conception d'une maison individuelle d'une superficie maximale de 70 m², pour bénéficier de modèles répliquables. La date limite de soumission des études était le 8 novembre 2021.

HONGRIE

Fonds européens

- Les comtés de Borsod-Abaúj-Zemplén, de Heves (Nord-est de la Hongrie), et de Baranya (sud-ouest), vont recevoir un total de 103 Md HUF (282,8 M€) du Fonds pour une transition juste de l'Union européenne. Le comté de Borsod-Abaúj-Zemplén en particulier va recevoir 37 Md HUF (101,6 M€). Le fonds vise à apporter un soutien aux régions confrontées à de graves défis socio-économiques résultant de la transition vers la neutralité climatique. Le financement soutiendra la diversification de l'économie verte, l'abandon du chauffage au charbon, les utilisations alternatives des zones minières et le développement des transports publics respectueux de l'environnement.

Énergie

- Les chefs d'Etat du V4, dont la Hongrie assure actuellement la présidence, souhaitent éliminer les éléments spéculatifs du cadre réglementaire des prix de l'énergie utilisé en Europe occidentale. Le Premier ministre hongrois, Viktor Orbán, a déclaré dans une interview « Nous, le V4, pensons que le cadre réglementaire, qui laisse place à la spéculation, fait également monter les prix. C'est un mauvais cadre réglementaire. Nous proposons de modifier un certain nombre d'éléments du cadre et souhaitons que la Commission revienne sur le plan d'augmentation des taxes sur les voitures et les maisons familiales. Nous ne pouvons pas nous défendre contre le changement climatique en disant aux familles de moins chauffer et de moins utiliser leur voiture. » Il a également vanté les mérites de la législation hongroise et du service universel qui protège les ménages hongrois et leur permet d'économiser 400 000 HUF par an en moyenne (1 100 €).
- Sur son blog personnel (en anglais), Viktor Orbán a publié un article qui cible personnellement Frans Timmermans, vice-président de la Commission Européenne, l'accusant d'être responsable de la hausse des prix de l'énergie. Il critique également le paquet Fit for 55 qui « tuera les classes moyennes européennes ». Il accuse la Commission de ne pas avoir remis à la Hongrie une étude d'impact sur la manière dont les propositions du paquet réglementaire affecteront le pays. Ainsi, la Hongrie se prononce de plus en plus fermement contre l'extension du SEQE aux carburants des véhicules individuels qui pourrait accroître les coûts des ménages de 200 000 à 300 000 HUF (550 à 820 €) par an d'après Viktor Orbán.

Gaz

- La Hongrie fait face, comme l'ensemble des pays européens, à une hausse sensible des prix du gaz. Le gouvernement et l'autorité de régulation de l'énergie (MEKH) se veulent rassurantes quant aux réserves de gaz pour l'hiver. Le volume des réserves de gaz stratégiques et commerciales s'élevait à 5,28 Md m³ fin septembre (83% des capacités maximales de stockage) dont 1,45 Md m³ de réserves stratégiques. La consommation annuelle de gaz en Hongrie est d'environ 10 Md m³. Les réserves totales permettaient donc de couvrir théoriquement plus de 52% de la consommation annuelle, mais en raison du pic de consommation observé l'hiver, les stocks permettent une autosuffisance d'un peu plus de 3 mois, dans le cas extrême (et hautement improbable) où le pays ne serait plus approvisionné.
- Cette crise du prix du gaz affecte les producteurs d'engrais, tels que Nitrogénmuvék qui a annoncé envisager d'interrompre ou de limiter sa production. Début octobre l'usine du groupe, située à Pét proche de Veszprém, fonctionnait à 80% de ses capacités. Le directeur de l'usine demande à l'Etat de mettre à disposition ses réserves stratégiques de gaz aux prix de l'été dernier (avant la hausse des prix du gaz), et a proposé que les entreprises remboursent le prêt en nature l'été prochain, lorsque les prix du gaz devraient avoir diminué.
- Dans le courant du mois d'octobre, le gouvernement a libéré 17% des réserves stratégiques de gaz (qui sont passées de 1,45 Md m³ à 1,2 Md m³), afin d'apaiser les tensions sur les prix du gaz.
- Malgré la mise en place depuis le 1er octobre du nouvel accord gazier entre la Hongrie et Gazprom, qui prévoit de faire transiter 4,5 Md m³ de gaz russe en Hongrie par les interconnexions serbe et autrichienne, et non plus par l'Ukraine, du gaz continue de transiter à la frontière hongro-ukrainienne, et à des niveaux proches de ceux constatés à la frontière hongro-serbe. La société FGSZ, responsable du transport du gaz en Hongrie, a précisé que les flux constatés venaient d'autres petits acteurs locaux, dont l'identité n'a pas à être révélée et qu'il ne s'agissait pas de transit mais de réexportation de gaz détenu par des négociants



européens. L'Ukraine rachète en effet du gaz russe à la Hongrie depuis 2015 pour éviter de l'acheter directement à la Russie en raison de tensions géopolitiques.

- Faisant suite à un recours de l'Ukraine auprès de l'UE pour dénoncer l'accord gazier entre Gazprom et la Hongrie signé en septembre, Josep Borrel, le Haut représentant de l'Union européenne pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, a déclaré qu'il ne voyait rien d'illégal à cet accord. Les Etats sont en effet libres de conclure des accords bilatéraux. L'Ukraine, soutenait qu'il était illégal que le réseau ukrainien soit contourné lors du transit de gaz vers la Hongrie.
- E.ON Energiamegoldások va mettre fin à ses contrats sur le marché libre de gaz naturel au détail à partir du 30 novembre. Dans le cas où les clients concernés ne souscriraient pas de nouveau contrat avec un autre fournisseur avant le 1er décembre, le service de gaz sera suspendu, et le compteur démonté. Ni l'entreprise ni l'autorité régulatrice (MEKH) n'ont précisé les raisons du départ d'E.ON Energiamegoldások, mais les observateurs indépendants s'accordent à dire qu'il est la conséquence de la hausse des prix du gaz sur le marché alors que l'entreprise était liée à des contrats qui fixaient un prix de vente du gaz relativement faible aux utilisateurs finaux. Le service avait été lancé en 2017, et offrait un tarif du gaz 5% inférieur à celui réglementé par l'Etat (service universel).
- General Electric va investir 10 Md HUF (27,5 M€) dans l'agrandissement de son usine de Veresegyház (30 km au nord-est de Budapest). 100 emplois seront créés dans la fabrication et la réparation de pièces de turbines à gaz. Grâce à GE, la Hongrie était l'année dernière le 22ème exportateur mondial de turbines à gaz (l'usine a exporté 260 M USD d'équipements entre janvier et juillet 2021). GE possède cinq usines et trois centres de recherche et développement en Hongrie, qui emploient 4 000 personnes.

Electricité

- L'ancienne secrétaire d'État aux services financiers nationaux et aux services publics, Edit Juhász, a été choisie pour devenir la directrice générale adjointe du groupe énergétique d'État MVM. Elle secondera Gábor Czepek, nommé PDG du groupe début octobre en remplacement de György Kóbor. Mme Juhász dirigera également le département juridique et de conformité.
- La consommation électrique a encore une fois atteint des records en juillet. Elle s'est élevée à 4 195 GWh (+9,5% par rapport à juillet 2020). La production nationale a augmenté de 5% par rapport à l'année dernière (pour atteindre 3 148 GWh). Le mix électrique du mois de juillet se présente comme suit : nucléaire (43,7%), renouvelable (23,8%), gaz (22%), charbon (9,2%). La production d'énergies renouvelables a progressé de 38% par rapport à l'année dernière, et se répartit ainsi : solaire (65,9%), biomasse (19,4%), éolien (5,9%), hydroélectrique (3,4%), biogaz (3,3%) et déchets urbains (2,1%).

Nucléaire

- La filiale hongroise du groupe français Framatome a signé un protocole d'accord avec l'université de Dunaújváros et Hunatom. Hunatom est une entreprise publique hongroise chargée de développer l'innovation dans le domaine du nucléaire. Le protocole d'accord permettra aux parties prenantes de «collaborer à un programme de formation et d'enseignement sur le nucléaire, la recherche et le développement, ainsi que la mise en œuvre de nouvelles technologies en Hongrie et dans les pays voisins». La première étape du partenariat consistera à évaluer la faisabilité de l'intégration de l'Inspection Academy (IA) de Framatome dans la plateforme pédagogique de l'université de Dunaújváros. L'IA est un programme de quatre mois qui prépare les étudiants à effectuer des contrôles qualités dans les centrales nucléaires en fonctionnement, ainsi que dans les chantiers de construction de nouvelles centrales.
- Malgré le refus récent de l'autorité nucléaire hongroise (OAH) de délivrer le permis de construire pour l'extension de la centrale nucléaire de Paks (programme Paks-II), le ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó est satisfait de l'avancement du projet. Lors d'un voyage en Russie, où il a rencontré le PDG de Rosatom, Alexei Likhachev, M. Szijjártó a annoncé que 519 licences avaient été déjà acquises par l'entrepreneur principal, dont un permis environnemental. Il s'est montré rassurant sur la solidité du dossier présenté par Rosatom, qui répondra aux demandes additionnelles de l'OAH. Dans le même temps, dix nouveaux plans et demandes d'autorisations vont être déposés pour la dalle de fondation et la cuve du réacteur.
- Bien que le permis principal pour construire l'extension de la centrale nucléaire de Paks n'ait pas été délivré par l'autorité nucléaire OAH, cette dernière vient de délivrer le permis qui permet de creuser la fosse nécessaire au fonctionnement des nouveaux réacteurs. La taille de la fosse sera longue de 985 m et large de 420 m, pour une profondeur de 5,5 m soit jusqu'au niveau de la nappe phréatique. L'excavation complète devrait prendre six ans et nécessitera le déplacement de 933 000 m³ de terrain. Le bord sud de la fosse sera situé à seulement 120 m du bloc 4 existant.



- Le président serbe, Aleksandar Vucic a déclaré à la télévision nationale qu'il voudrait prendre part au projet hongrois d'extension de la centrale nucléaire de Paks. Il se propose d'apporter entre 500 M et 1 Md€ au projet contre une part réservée de l'électricité produite par les nouveaux réacteurs (entre 5 et 10%).

ENR

- L'Alliance hongroise de l'hydrogène vient d'être lancée par le ministre de l'Innovation et des Technologies, László Palkovics. Il a affirmé que l'hydrogène est un composant clé pour atteindre la neutralité carbone en 2050, ainsi que pour booster la reprise économique. Afin d'atteindre la neutralité, le gouvernement mise d'abord sur le nucléaire et le solaire, sachant que pour ce dernier, l'hydrogène est un moyen qui permet de stocker l'énergie produite. Au-delà du secteur des transports, l'hydrogène peut remplacer le charbon dans la production d'acier, d'engrais et de ciment. Le ministre a rappelé que les installations de stockage de gaz naturel et les pipelines en Hongrie sont en cours d'examen pour leur aptitude au stockage ou au transport d'hydrogène pur ou mixte.
- László Palkovics, s'est aussi rendu à Zagreb et s'est félicité de l'intérêt croate pour la piste d'essai ZalaZone dédiée aux véhicules autonomes. Il a affirmé que la Croatie souhaitait rejoindre le partenariat de la Hongrie avec l'Autriche et la Slovénie à ZalaZone, sachant que l'Université de Zagreb est déjà partie prenante du projet. Il a également souligné que, dans la perspective de la stratégie nationale hongroise sur l'hydrogène, les entreprises hongroises sont prêtes à aider à construire le réseau d'infrastructures en hydrogène de la Croatie et à intégrer les services associés.
- La bioraffinerie Pannonia Bio a inauguré une nouvelle usine basée à Dunaföldvár (100 km au sud de Budapest) pour 3,5 Md HUF (9,5 M€), ce qui permettra au groupe de produire chaque année 15 000 t d'amendements de sol à partir de maïs. L'investissement fait partie de la stratégie de développement sur trois ans de Pannonia Bio qui vise à mettre en place une économie circulaire.
- La Banque centrale hongroise (NBH) a lancé un programme pour soutenir les achats de maisons efficaces en énergie (Funding for Growth Scheme). Elle assurera aux banques prêteuses un refinancement à 0% pour les prêts qu'elles octroieront aux particuliers afin de financer des logements neufs dont la consommation d'énergie primaire est inférieure à 90 kWh/m² par an. Les taux d'intérêts proposés seront plafonnés à 2,5%, pour 25 ans maximum, et le programme sera réservé aux investisseurs individuels qui habiteront le bien acheté. Le programme s'est vu doté d'une allocation de 200 Md HUF (555 M€), qui pourra être revue à la hausse en cas de forte demande.
- Greentech Hungary a inauguré un champ de panneaux solaires à Öskü (nord-ouest du pays) qui s'étale sur 20 h. Les panneaux solaires fourniront 10 MW d'énergie et de l'électricité à 5 000 foyers de la région pendant 25 ans. Les capacités de Greentech Hungary s'élèvent à 100 MW.
- L'opérateur de panneaux solaires NAP vient d'entrer à la cotation des PME (Xtrend) de la bourse de Budapest, avec un capital de 2,7 Md HUF (7,39 M€). L'entreprise possède 30 champs de panneaux solaires près de Söjtör (ouest de la Hongrie), d'une capacité combinée de 15 MW. L'entreprise a été fondée en octobre 2020 et sa production électrique a commencé en janvier. NAP a un contrat à long terme avec le gestionnaire de réseau Mavir pour lui vendre de l'électricité. L'entreprise souhaite atteindre une capacité de production de 100 MW d'ici deux ans, par le biais d'acquisitions.
- Pour la première fois, un véhicule entièrement électrique a été produit en Hongrie, à l'usine de Daimler à Kecskemét. Daimler y a lancé la production en série du SUV électrique EQB de Mercedes. Le lancement a requis un investissement de 50 Md HUF (136,7 M€), dont 15 Md HUF (41 M€) de financements publics. A cette occasion, le ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó a déclaré « les pays qui remportent la compétition pour les investissements dans l'électromobilité gagnent l'avenir ». Les modèles EQB seront exportés exclusivement de Hongrie vers les marchés du monde entier, à l'exception de la Chine. L'usine deviendra neutre en carbone en 2022 ce qui en fera un pilier important du réseau de production Mercedes à long terme.
- Lors des journées hongroises de la batterie, le secrétaire d'Etat à la politique climatique, Attila Steiner, a annoncé que la Hongrie s'est dotée d'un nouveau plan pour le développement de l'industrie des batteries électriques. Outre la volonté d'accroître les capacités productives en matière de batteries électriques, le ministère de l'Innovation et des Technologies souhaite également développer l'innovation et la recherche hongroises en la matière.

Energies fossiles

- L'entreprise gazière et pétrolière MOL a achevé un investissement de 9 Md HUF (24,7 M€) lancé il y a deux ans pour connecter sa base de Csurgo (proche de la frontière croate) au pipeline Adria et faire transiter 1300 m³ de pétrole entre Csurgo et sa raffinerie de Százhalombatta, au sud de Budapest. Ce



projet permettra d'éviter 15 000 trajets de camions par an et évitera l'émission de 7 000 t de CO₂. MOL a également construit un nouveau réservoir de 28 m de haut d'une capacité de 15 000 m³ à Csurgo.

- Les prix de l'essence atteignent des records, et continuent de monter. Au 27 octobre, le prix moyen du super sans-plomb 95 s'élève à 501 HUF (1,37 €), franchissant la barre symbolique des 500 HUF. Le diesel est à 512 HUF (1,40 €). Au 1er janvier dernier, l'essence était à 370 HUF (1,01 €) et le diesel, à 393 HUF (1,08 €), soit des progressions respectives de 35,4% pour l'essence et de 30,3% pour le diesel.
- En conséquence, lors d'une session de questions au Parlement, le Premier ministre Viktor Orbán n'a pas exclu la possibilité de plafonner les prix de l'essence. Un député de l'opposition a demandé au Premier ministre s'il était prêt à geler les prix, à réduire les taxes d'accise ou à fournir une quelconque aide aux ménages. Dans sa réponse, M. Orbán a déclaré qu'un gel des prix est une décision dangereuse car il est très difficile d'en revenir et qu'une telle décision pourrait faire plus de mal que de bien. Cependant, il ne l'exclut pas totalement. D'après lui, la croissance des salaires pourrait éliminer les difficultés causées par les prix élevés du pétrole. M. Orbán a rajouté qu'il était à l'écoute des propositions de l'opposition.
- Le président directeur général de MOL, Zsolt Hernádi, a été condamné à deux ans de prison en Croatie par la cour suprême de Zagreb. Cette condamnation fait suite à la privatisation d'INA, le grand groupe pétrolier croate. M. Hernádi est accusé de corruption en vue d'obtenir le contrôle de gestion et une participation majoritaire dans l'INA. L'ancien Premier ministre, autre partie prenante, a lui-même été condamné à 6 mois de prison ferme. Le tribunal a tenu compte d'une part de la circonstance aggravante de sa haute fonction, et d'autre part de la circonstance atténuante de son âge avancé et de son mauvais état de santé. Les montants en jeu s'élevaient à 10 M€, mais seule la moitié aurait été effectivement versée par MOL au Premier ministre, par le biais de contrats fictifs. La Cour suprême (deuxième instance) confirme donc la condamnation en première instance par le tribunal départemental de Zagreb de MM. Hernádi et Sanader. Le tribunal a cependant rejeté une requête du Bureau du procureur croate contre la corruption et le crime organisé (USKOK), qui visait à augmenter la peine. MOL a réagi en se disant déçu du verdict, et souligne que ni les autorités hongroises, ni le tribunal arbitral international initié par le gouvernement croate n'ont conclu à un crime. Le bureau du procureur central hongrois avait ordonné une enquête en juillet 2011 pour des soupçons de corruption et avait affirmé qu'aucun crime n'avait été commis. L'entreprise se défend fermement des allégations d'inconduite et a affirmé qu'elle continuerait à se défendre par tous les moyens. M. Hernádi continue de bénéficier de la pleine confiance et du soutien du conseil d'administration d'après un communiqué de MOL. Le PDG va donc déposer un recours auprès de la Cour constitutionnelle croate. La Croatie a demandé à plusieurs reprises l'extradition du PDG de MOL, ce que la Hongrie a toujours refusé au motif que l'enquête hongroise n'a pas établi sa culpabilité. M. Hernádi fait l'objet d'un mandat d'arrêt européen, et ne peut quitter le territoire hongrois sans être arrêté. Sous pression du gouvernement hongrois, MOL est disposé à vendre ses parts dans INA (un peu moins de la moitié des parts donnant droit au contrôle effectif de l'entreprise), mais aux prix du marché, majorés des investissements conduits par MOL. De nombreuses négociations avec le gouvernement croate ont échoué, car le prix demandé par MOL est trop élevé pour les Croates.

Environnement

- Le gouvernement envisage de mettre en place une 14^{ème} consultation nationale entièrement en ligne sur les questions vertes. 12 questions seraient posées, parmi lesquelles : « Quelle est l'importance de la protection de l'environnement et de la durabilité dans votre vie quotidienne ? » « Acceptez-vous de sanctionner plus sévèrement ceux qui se débarrassent illégalement des déchets ? » et « Souhaitez-vous soutenir la mise en consigne des canettes en plastique, en métal et en verre, ce qui augmenterait les taux de recyclage ? » Il y aurait également des questions sur les panneaux solaires, et une sur l'Union Européenne : « Êtes-vous d'accord que les plus gros pollueurs soient impliqués financièrement dans la protection du climat, plutôt que les familles hongroises comme le suggère Bruxelles ? »
- Lors du conseil européen de l'agriculture, le ministre hongrois de l'agriculture, István Nagy, a appelé à ce que la nouvelle stratégie forestière de l'Union Européenne respecte les compétences nationales. Pour le ministre, les réglementations en matière de gestion forestière sont mises en œuvre de la manière la plus efficace au niveau national et les propositions de la Commission européenne outrepasseraient ses pouvoirs énoncés dans les traités. Il s'est également félicité du nouveau programme de boisement de la Hongrie, auquel un nombre croissant de personnes adhèrent. Le gouvernement a pour objectif d'augmenter la superficie des forêts hongroises, de 24% à 27% de la masse continentale totale, d'ici 2030.
- Le gouvernement a mis fin au Service hongrois des mines et de la géologie (MBFSZ) et a transféré tous ses droits et obligations, ainsi que ses biens, droits de propriété et crédits à l'Autorité de régulation des activités réglementées (SZTFH), qui est désignée comme son successeur légal. Depuis le 1er octobre 2021, cette Autorité s'occupe, entre autres, de l'agrément de la vente au détail de produits du tabac, de



l'exercice et de la réglementation du contrôle par les huissiers de justice hongrois, mais aussi de l'agrément, du contrôle officiel et de la réglementation des jeux d'argent. Le Premier ministre a nommé un de ses anciens collaborateurs, Marcell Bíró, à la tête de l'Autorité pour 9 ans.

- L'exposition internationale « One With Nature » s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 14 octobre, avec pour thème la chasse et la nature. Au total, 1 420 000 personnes ont participé aux attractions liées à cet événement, dont 616 000 visiteurs qui se sont rendus au salon principal à Budapest. Ce dernier a fermé ses portes, mais les événements en province se poursuivent jusqu'à la fin de l'année, et pourraient permettre d'atteindre les 1,5 M de visiteurs. 100 pays étaient représentés au salon de Budapest. La presse a révélé que les coûts de l'événement dépasseraient 17 Md HUF (46,7 M€). En particulier, 10,1 Md HUF (27,7 M€) auraient été payés à Antenna Hungária pour l'organisation de l'événement. Hungexpó aurait perçu 4,1 Md HUF (11,2 M€) pour la location du site. Environ 3,2 Md HUF (8,8 M€) auraient été dépensés pour la communication auprès de New Land et Lounge Design, qui appartiennent à des proches d'Antal Rogán, le chef de cabinet du Premier ministre.
- Un peu plus d'une centaine d'oiseaux (pour la plupart des espèces protégées) ont été empoisonnés autour de Tura (Est de Budapest) à l'aide d'un poison très toxique, le carbofuran (interdit dans l'Union Européenne). Les experts ont trouvé 132 appâts empoisonnés dans une zone d'environ 8 000 acres. 93 oiseaux de huit espèces protégées ont été tués. Les dommages pour la conservation de la nature sont estimés à 6,5 M HUF (17 800 €). Les quantités de poison sont particulièrement préoccupantes, et auraient pu tuer jusqu'à 158 personnes. Une enquête criminelle a été lancée par la police de Gödöllő.
- Fin octobre, la qualité de l'air s'est détériorée dans plusieurs villes de Hongrie, d'après le Centre national de santé publique (NNK). Les niveaux de pollution ont atteint un seuil dangereux à Sajószentpéter (nord-est de la Hongrie), et sont trop élevés Nyíregyháza, Miskolc, Oszlár, Kazincbarcika, Putnok, Salgótarján, Dorog et Várpalota.

Transports

Transport aérien

- Les pressions continuent de s'exercer par le gouvernement hongrois envers les propriétaires étrangers de l'aéroport international de Budapest pour son rachat. Plusieurs déclarations du Premier ministre et de son directeur de cabinet, Gergely Gulyás indiquent que si aucun accord n'est encore signé pour le moment, un accord verbal aurait déjà été conclu. Le prix convenu serait « favorable » et « dans la fourchette inférieure » du prix, sur la base d'une estimation de la valeur de l'aéroport par un cabinet de conseil international. Le directeur de cabinet a précisé que « Le gouvernement hongrois a fait une bonne affaire ». D'après Bloomberg, le consortium mené par le gouvernement aurait proposé une offre de 1 500 Md HUF (4,15 Md€). Le consortium inclut également MOL et Indotek, dirigée par le milliardaire Dániel Jelinek. Le gouvernement table sur une croissance constante du nombre de passagers dès lors que la crise du Covid sera terminée. M. Gulyás a précisé que les deux parties voulaient conclure la vente le plus vite possible, d'ici la fin de l'année ou au début de 2022. Le Premier ministre a rajouté que la vente pourrait être conclue « à tout moment », et que si l'Etat reprenait le contrôle de l'aéroport, il entreprendrait des investissements qui « élèveraient sa stature de plusieurs crans ». Aucun commentaire cependant du côté des investisseurs étrangers propriétaires.
- Le nombre de passagers à l'aéroport international de Budapest a atteint 639 051 en septembre 2021, soit sept fois plus que septembre 2020 et environ 42% du trafic de septembre 2019. En septembre 2021, on a compté 63 000 passagers de moins que le mois précédent. Le fret a dépassé les 15 000 t en septembre, en hausse de plus de 40% par rapport au même mois un an plus tôt. Entre janvier et fin septembre, la quantité de fret transportée s'est élevée à 133 000 t.
- Wizz Air a annoncé trois nouvelles liaisons entre Budapest et l'Égypte et la Jordanie, à partir de décembre. La compagnie exploitera deux vols hebdomadaires vers la station balnéaire jordanienne d'Aqaba à partir du 16 décembre et, le lendemain, son premier vol partira de Budapest à destination d'Amman. Wizz Air proposera également un vol par semaine vers Hurghada au départ de Budapest le samedi, à partir du 18 décembre. Par ailleurs, Wizz Air a annoncé baser sept de ses nouveaux avions en Ukraine, aux aéroports de Kiev et Lviv à partir de l'année prochaine.
- Le Centre des transports publics de Budapest (BKK) a augmenté la fréquence des navettes directes entre le centre-ville de Budapest (Deák Ferenc tér) et l'aéroport. Le 100E circulera toutes les 15 minutes lundi, vendredi et dimanche, entre 9h00 le matin et 18h00 le soir. Le reste du temps, il circulera toutes les 20 minutes. Le premier bus quittera le centre-ville à 3h30 du matin et le dernier partira de l'aéroport à 1h05 du matin, afin de s'adapter aux horaires du dernier vol du soir à l'aéroport.
- La compagnie aérienne Fly Dubai va lancer des vols directs entre Dubai et l'aéroport international Liszt Ferenc de Budapest. Les vols seront opérés quatre fois par semaine. Les prix des billets commenceront à



86 800 HUF (240 €) pour un siège en Classe économique. Fly Dubaï dessert plus de 90 destinations avec sa flotte de 54 appareils.

- Emirates Airlines agrandit son bureau de service client à Budapest et a l'intention d'embaucher 30 employés.

Ferroviaire

- Lors d'un événement de l'association ferroviaire HungRail, le ministre des affaires étrangères, Péter Szijjártó a rappelé que la Hongrie souhaite se placer au cœur des routes de transport de marchandises de la Chine vers l'Europe afin de monétiser son positionnement central. Outre la rénovation de la ligne Budapest-Belgrade, qui sera opérationnelle en 2025, la Hongrie va développer de nouveaux centres intermodaux, comme celui en construction à Fényeslitke dans le nord du pays, non loin de la frontière ukrainienne. Ce projet sera prêt en fin d'année 2022 et a coûté 12 Md HUF (33,2 M€). M. Szijjártó a déclaré qu'un autre centre intermodal dans l'ouest du pays (Zalaegerszeg) sera essentiel pour aider les exportations à atteindre rapidement les ports maritimes.
- L'entreprise allemande Knorr-Bremse, productrice de systèmes de freinage, a investi 2,5 Md HUF (7 M€) dans un centre de services ferroviaires à Budapest, ce qui permettra la création de 55 emplois. Le nouveau centre fournira des services à plus de 100 partenaires en Europe et en Asie. Les clients nationaux de Knorr-Bremse comprennent MÁV, Gyesev, Dunakeszi Járműjavító et Stadler.
- Le premier train à deux étages et à moteur KISS vient d'être mis en service sur la ligne ferroviaire Budapest-Újszász-Szolnok. La ligne est une des plus fréquentées de Budapest avec 8 M de passagers par an. La compagnie ferroviaire nationale MÁV ajoutera 40 trains à deux étages d'ici 2022, ce qui permettra d'améliorer le confort et la ponctualité des trains.
- L'entreprise hongroise ANY a remporté un marché de 1,4 Md HUF (3,9 M€) proposé par la compagnie ferroviaire nationale de transport de passagers MÁV-Start pour fournir des rouleaux de papier imprimant 247 M de billets. ANY produit déjà les cartes d'identité hongroises, ainsi que les cartes de vaccination.

Urbain

- La compagnie nationale de bus Volánbusz a annoncé un nouvel appel d'offres pour la fourniture de 243 bus en 2021 et 2022. La société a déjà mis en service 610 nouveaux véhicules cette année, et 123 autres véhicules devraient arriver d'ici la fin de l'année. L'achat de ces 733 véhicules représente 11,5% de la flotte totale. Environ 40 % de la flotte de l'entreprise sera renouvelée d'ici la fin de l'année prochaine.

Infrastructures

Ferroviaire

- Des responsables hongrois, serbes et chinois ont symboliquement posé un morceau de voie à Kiskunhalas (Sud de la Hongrie), ce qui lance ainsi officiellement la modernisation de la ligne ferroviaire Budapest-Belgrade. Les principaux invités à la cérémonie étaient le ministre hongrois de l'Innovation et de la Technologie, László Palkovics, le ministre serbe de la Construction, des Transports et des Infrastructures Tomislav Momirović, l'ambassadeur de Chine en Hongrie, Qi Dayu, et le PDG de la compagnie ferroviaire publique MÁV, Róbert Homolya. La Chine finance 85% du coût du projet de modernisation afin d'acheminer les marchandises chinoises depuis le port du Pirée en Grèce vers l'Europe. L'État hongrois finance le reste du coût du projet pour le tronçon en Hongrie. M. Homolya a déclaré que le crédit de l'Eximbank de Chine était « avantageux et sûr », avec un taux fixe et des conditions « favorables par rapport aux conditions du marché », bien que les détails ne soient pas rendus publics (cf. paragraphe suivant). Lorsque le projet sera achevé, le temps de trajet entre les deux capitales sera réduit de huit à trois heures et demie et les trains circuleront jusqu'à 160 km/h sur la ligne à double voie de 152 km. La mise à niveau devrait se terminer en 2025.
- Un tribunal de deuxième instance a ordonné au gouvernement de rendre public le contrat lié au financement de la ligne Budapest-Belgrade par des capitaux chinois à hauteur de 85% des coûts, à moins qu'il prouve que la publication du contrat nuirait aux intérêts diplomatiques hongrois. L'arrêt confirme la décision du tribunal de première instance et considère que le ministère n'a pas justifié de manière probante les raisons pour lesquelles le contrat devait être maintenu secret. Ce jugement a été rendu après une plainte déposée en avril 2020 par la députée indépendante Bernadett Szél. Au printemps 2020, le gouvernement avait demandé un délai de 90 jours pour publier les informations (taux, modalités de remboursement etc.), puis avait fait voter une loi les cryptant pendant dix ans.
- Une étude d'impact environnemental et d'évaluations techniques va commencer en vue de construire un tunnel ferroviaire sous le Danube à Budapest. Le gouvernement a adopté une résolution pour accorder un



financement au projet d'étude, lequel a également remporté un financement de l'Union européenne à hauteur de 1 Md HUF (2,7 M€). D'après le directeur général du centre de développement de Budapest (BFK), Dávid Vitézy, la Commission européenne a trouvé la proposition de projet pour le tunnel ferroviaire de Budapest « de très haut niveau, bien fondée, logique et bien préparée ». Le gouvernement n'a pas encore pris une décision finale quant au projet, mais l'étude d'impact permettra de mettre en balance les avantages potentiels, les coûts et la faisabilité du projet. Le projet est envisagé depuis novembre 2020, il inclut un tunnel ferroviaire de 5 kilomètres qui relierait les gares de Nyugati et Kelenföld, ainsi que de nouveaux rails sous la station de Nyugati. Les soumissionnaires doivent avoir des revenus nets de 400 M HUF (1,1 M€) tirés de la réalisation d'études de faisabilité ou de la planification de structures souterraines au cours des trois dernières années. Le prix et la qualité des offres auront un poids égal dans le processus d'évaluation. Les offres doivent être déposées avant le 12 novembre.

- Le développeur d'infrastructures d'État NIF a annoncé que la voie ferrée Debrecen-Füzesabony qui reliera la future usine BMW au réseau ferroviaire coûterait 10 Md HUF (27,4 M€) de plus que prévu initialement, pour atteindre 65,7 Md HUF (180,2 M€), car le terminal à conteneurs de la gare du parc industriel de Macs doit être agrandi. Les travaux seront réalisés par V-Híd, une entreprise de construction contrôlée par Lőrinc Mészáros. Le contrat initial signé par la NIF prévoyait un montant de 54,9 Md HUF (150,6 M€), et avait déjà été rehaussé de 560 M HUF (1,5 M€) au cours de l'été pour améliorer la station de Macs, dans la banlieue de Debrecen.
- Le Premier ministre hongrois Viktor Orbán et le président serbe Aleksandar Vučić ont symboliquement posé un morceau de voie à Horgoš (ville serbe frontalière de la Hongrie) afin de lancer la rénovation de la ligne ferroviaire reliant la ville hongroise de Szeged à Subotica, en Serbie. Les travaux de construction permettront de rejoindre Szeged depuis Subotica en train en 40 minutes.
- Un appel d'offres a été annoncé par le développeur d'infrastructures d'État NIF pour la construction du nouveau pont ferroviaire situé à 15 mètres au nord du pont Gubacsi (entre le XXème et le XXIème arrondissement de Budapest). Ce nouveau pont ferroviaire va remplacer la partie ferroviaire du pont Gubacsi, lequel est en très mauvais état. Son état si préoccupant que la vitesse est limitée à 5 km/h et le poids maximal autorisé fortement limité. L'emplacement est stratégique, car une proportion importante des livraisons de fret à Budapest y transite. Le port franc de Csepel est le plus grand port de fret du pays, et de nombreuses marchandises sont également transférées des trains de marchandises aux camions.
- Une filiale du groupe SET, Triman a remporté un contrat de 288 M HUF (800 000 €) pour la fourniture d'engins de construction et de terrassement dédiés au réseau de train de banlieue de Budapest MÁV-HÉV pendant deux ans.

Routier

- Un tribunal de première instance a ordonné au Bureau national des concessions (NKI), dirigé par Antal Rogán, de publier les calculs qui ont conduit au projet de concéder les autoroutes hongroises à des entreprises privées pendant 35 ans. Le gouvernement avait justifié la mise en concession par le manque de financements européens issus du fonds de relance de l'UE ou du budget de l'UE pour 2021-2027. Le bureau des Concessions avait crypté pour dix ans les informations sur les travaux préparatoires à la mise en concession. Transparency International est à l'origine de la demande de clarification en Hongrie, et avait aussi interrogé la Commission Européenne afin de lui demander de vérifier si la manœuvre était conforme au droit européen. Le tribunal hongrois a ordonné au NKI de divulguer les informations car « il existe un intérêt public supérieur à les connaître », et qu'il n'a pas suffisamment justifié les raisons pour lesquelles les calculs de l'Etat devaient être tenus secrets. Le NKI devrait très probablement faire appel donc aucun verdict final n'est attendu cette année.
- Le Premier ministre Viktor Orbán a inauguré un tronçon d'autoroute (M30) de 57 km qui relie Miskolc (au nord du pays) à Tornyosnémeti, située à la frontière slovaque. Le Premier ministre a souligné que la nouvelle route 2x2 voies réduira d'une demi-heure le temps de trajet entre Miskolc et Košice (deuxième ville slovaque). Le coût du projet est de 180 Md HUF (494,6 M€) et a été financé par des fonds européens et hongrois. Cette nouvelle autoroute s'insère dans le cadre de la Via Carpatia, longue de 3 330 km, qui s'étendra de la mer Baltique à la Grèce. M. Orbán a vanté son bilan en matière d'accès aux voies rapides: 87% des Hongrois vivraient désormais à moins d'une demi-heure d'une route 2x2 voies, contre 60% en 2010. En onze ans, le nombre de 2x2 voies qui s'étendent jusqu'aux frontières hongroises a triplé de 3 à 9, et 2 nouvelles routes devraient voir le jour d'ici 4 ans.
- Le développeur des infrastructures (NIF) a lancé un appel d'offres pour la construction du tronçon de 34,3 km de l'autoroute M4 entre Törökszentmiklós et Kisújszállás dans le comté de Jász-Nagykun-Szolnok (Grande Plaine septentrionale). 25,5 km de routes doivent être construites et les deux voies existantes seraient agrandies sur le reste de la chaussée. Le prix comptera à hauteur de 70% et la qualité pour 30%



dans le processus d'évaluation. Les soumissionnaires doivent avoir généré 50 Md HUF (137,4 M€) de revenus provenant de la construction de routes, de ponts ou de métros au cours des trois dernières années. L'ouverture du tronçon Abony-Törökszentmiklós de l'autoroute est prévue au printemps 2022.

- L'entreprise publique chargée de l'entretien des routes, Magyar Közút, a lancé un programme de renouvellement et d'entretien des routes dans la région de Tokaj et Zemplén pour 52 Md HUF (142,9 M€). Un renouvellement complet de 284 km de routes principales et secondaires est prévu. Les travaux devraient durer 3 ans.
- Le développeur des infrastructures (NIF) a annoncé que le consortium d'agences d'architecture Unitef'83 et Tura-Terv a remporté le contrat de conception du tronçon de 35 km de l'autoroute M9 entre Baja et Tompa (comitat de Bács-Kiskun au sud-ouest de la Hongrie) pour un montant de 298 M HUF (819 000 €). La M9, d'une longueur de 320 km reliera Sopron, Szombathely, Nagykanizsa, Szekszárd et Szeged.
- Une nouvelle section de l'autoroute M80 entre Körmennd et Rábafüzes, dans l'ouest de la Hongrie, a été inaugurée. La nouvelle route (d'une longueur de 29 kilomètres) dispose d'une voie dans chaque direction, mais pourra être étendue à 2x2 voies. Le coût total du projet atteint 62 Md HUF (170,3 M€) et comprend également la construction d'un viaduc de 575 m à Vasszentmihály. La construction a été réalisée par les maîtres d'œuvre Duna Aszfalt et Mészáros és Mészáros.

Urbain

- Mészáros és Mészáros a remporté un contrat d'État auprès de la direction nationale de l'eau (OVF) pour l'évacuation des boues du lac Balaton, avec une offre de 1,45 Md HUF (4 M€)

REPUBLIQUE TCHEQUE

Energie

- Les élections législatives des 8 et 9 octobre ont vu la victoire de la coalition de centre-droit « Spolu » (« Ensemble »), qui regroupe 5 partis et formera donc le nouveau gouvernement qui, fin octobre, n'était pas encore nommé. Concernant les sujets nucléaires, la transition politique ne devrait pas s'accompagner de changement stratégique sur le renouveau du programme nucléaire national, en commençant par le projet de Dukovany 5 (la coalition victorieuse avait également plaidé pour l'exclusion de Rosatom et CGN de l'appel d'offres).
- La tribune de presse, à l'initiative de Bruno Le Maire, publiée le 11 octobre dans plusieurs quotidiens européens et ayant recueilli la signature de 14 ministres de dix Etats membres (FR, CZ, SK, FI, HU, PL, RO, BG, HR, SI) dont le vice-premier ministre tchèque Karel Havlicek, a été très commentée dans les médias et dans le débat public local, contribuant à installer l'image d'une alliance franco-tchèque en Europe sur l'énergie nucléaire, dans la perspective des présidences successives de l'UE la France et la République tchèque en 2022, et dans un contexte intérieur dominé par de vifs débats sur la hausse des prix de l'énergie, ainsi que sur le coût économique attendu du paquet Fit for 55. Cette perception a été encore accrue à l'issue du Conseil européen et du Conseil « Energie » extraordinaire du 26 octobre, le Premier ministre Andrej Babis ayant souligné que l'annonce de la présidente de la Commission européenne sur l'adoption d'ici la fin de l'année du second acte délégué sur la taxonomie des investissements durables, qui inclurait le nucléaire et le gaz à titre d'énergie de transition, résultait d'une action déterminée de la France et de la République tchèque. Le vice-premier ministre, chargé de l'industrie et du commerce, Karel Havlicek, a indiqué à la suite de la tribune de presse conjointe, que la France et la République Tchèque partageaient des intérêts similaires sur le plan énergétique, notamment concernant l'énergie nucléaire. Il a souligné que Prague comptait ainsi mettre à profit la continuité des présidences française puis tchèque du Conseil de l'UE en 2022 pour promouvoir le nucléaire, réitérant l'absolue nécessité d'inclure le nucléaire au sein de la taxonomie européenne afin d'assurer des financements sans surcoûts pour ces projets onéreux.
- Hausse des prix de l'énergie : ni la suppression temporaire de la TVA, ni le plafonnement du prix du CO₂ dans le système EU ETS, mesures proposées par le gouvernement tchèque, n'ont été retenus par la Commission européenne dans sa « boîte à outils » dans laquelle elle propose plusieurs mesures, dont notamment l'utilisation d'une partie des recettes de ventes de quotas d'émissions de CO₂ pour aider les ménages vulnérables et la réduction de la TVA sur l'énergie. Le gouvernement sortant a de son côté approuvé lors du conseil des ministres du 20 octobre trois projets de dispositions législatives concernant l'énergie, dont un portant sur une exonération totale de TVA sur l'électricité et le gaz en 2022. La ministre sortante des finances, A. Schillerova, a formulé une demande en ce sens à la Commission européenne, mais il est toutefois assez peu probable que cette disposition soit adoptée en l'état par la nouvelle chambre des députés, installée depuis le 8 novembre.



- Bohemia Energy, premier groupe de fournisseurs alternatifs d'énergie en République tchèque avec 1,2 M de clients, a décidé le 13 octobre de cesser ses activités et stopper ses livraisons d'électricité et de gaz, compte tenu de la hausse des prix de l'énergie, devenue insoutenable pour son modèle économique. Le service de fourniture d'énergie à ses clients a été repris sans discontinuité par d'autres fournisseurs, en attendant que les clients souscrivent un nouveau contrat avec un autre fournisseur. Le Premier ministre sortant Babiš et son ministre de l'industrie K. Havlicek ont appelé le régulateur national (Office de régulation de l'énergie - ERU) à plafonner les prix au bénéfice de ces clients.
- Lors du Conseil européen des 21 et 22 octobre, plusieurs Etats membres, dont l'Espagne, la Grèce et la République tchèque ont appelé à une réforme du système d'échange de quotas d'émission. Andrej Babiš a notamment souligné les effets déstabilisateurs des comportements spéculatifs sur ce marché et appelé au renforcement des règles pour les prévenir. Il a mis en avant un « grand succès » personnel, ayant obtenu que les conclusions du Conseil européen demandent à la Commission européenne d'examiner le fonctionnement du marché de l'énergie pour pallier d'éventuels phénomènes de spéculation d'ici mi-novembre avec l'aide de l'Autorité européenne des marchés financiers (ESMA), y compris l'échange de droits d'émission dans le cadre de la hausse des prix de l'énergie.
- Le ministre de l'industrie Karel Havlíček a déclaré le 11 octobre que Volkswagen avait reporté de six mois, à mi-2022, la décision de construire une « gigafactory » pour la production de batteries pour véhicules électriques. Un mémorandum de coopération a été signé par des représentants du ministère des Transports, du ministère de l'Industrie et du Commerce, des gestionnaires d'infrastructure, de ČEZ et de Škoda Auto pour le développement de l'électromobilité, avec notamment la construction de 3 000 bornes de recharge électriques d'ici 2025 en République tchèque.

Transports et Infrastructures

- Selon le PLF 2022, le Fonds d'Etat pour les infrastructures de transport (SFDI), autorité de financement des projets d'infrastructures, disposera d'un budget de 130,6 Md CZK (5 Md€), soit +4% par rapport à l'année 2021. Ce budget est le plus élevé depuis la création du fonds en 2001. Près de 35% de ce budget provient des fonds européens et, au total, 88,5 Md CZK - 3,5 Md€ (68%) sont destinés aux investissements. La Direction des routes et des autoroutes disposera de plus de 60 Md CZK – 2,38 Md€, le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires de 54 Md CZK – 2,14 Md€. Le budget restant servira à financer les infrastructures régionales, les nouvelles technologies, la sécurité ou les pistes cyclables.

Ferroviaire

- Le 20 octobre, le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires (SŽ) et son équivalent français SNCF Réseau ont conclu un nouvel accord de coopération pour la préparation de la construction des lignes à grande vitesse. Il s'agit d'un contrat de services d'une durée de 8 ans et d'un montant maximal de 8,5 M€ soit 216 M CZK favorisant le partage de conseils et de savoir-faire empiriques de la part de SNCF Réseau en matière de conception et d'exploitation des chemins de fer à grande vitesse, l'objectif pour SŽ étant de débiter la construction des premiers tronçons de LGV en 2025.
- La société des chemins de fer tchèques České dráhy et les transporteurs ferroviaires privés prévoient une augmentation de leurs tarifs à partir de décembre. L'ajustement du tarif kilométrique, lié à l'inflation, devrait atteindre +3,2 % en moyenne. Cependant, cette augmentation ne devrait pas affecter les prix de tous les billets de train. Par exemple, pour les trajets entre Prague et Brno ou Ostrava, dont les billets sont vendus essentiellement sous forme d'offre spéciale et par Internet, le taux d'occupation du train concerné et la date d'achat du billet resteront les facteurs déterminants. Les transporteurs privés tels que RegioJet, Arriva ou encore Leo Express prévoient eux aussi une augmentation du prix de leurs billets. Par ailleurs, la hausse du prix des énergies et du carburant pourrait conduire à une augmentation du prix des transports urbains et suburbains.
- L'opérateur ferroviaire privé RegioJet prévoit de mettre en service un second train de nuit vers la Croatie pour l'été prochain, au regard du succès rencontré par la mise en place d'une première liaison été dernier. Celui-ci partirait de Cracovie, en Pologne et rejoindrait le sud de la République tchèque sans passer par Prague. De là, il rejoindrait Vienne, ce qui est une nouveauté. Regiojet s'attaquerait donc au marché autrichien en faisant circuler son train aux côtés des opérateurs concurrents slovaque ZSSK et autrichien ÖBB. Après analyse de la saison dernière, RegioJet a déjà confirmé qu'il y aura des changements dans l'itinéraire des trains à travers la Hongrie. Près de 98 145 passagers ont été transportés en 2021, soit une augmentation de 50% par rapport à 2020. Cependant, des retards sont régulièrement survenus du côté tchèque. Le train historique Prague-Croatie ne circulera plus par Budapest, en raison de temps de trajet devenus trop longs.



- Outre l'obtention de toutes les autorisations nécessaires pour lancer son projet de service de nuit entre Prague, Cracovie et Przemysl, l'opérateur ferroviaire privé RegioJet s'est vu attribuer une autorisation pour le train de nuit de Varsovie à Ostende (via Berlin) par le régulateur polonais UTK. L'idée est d'offrir une correspondance avec les bus RegioJet à destination de Londres. L'autorité polonaise a conditionné l'entrée de RegioJet sur son marché à des restrictions sur le trafic intérieur en Pologne : les trains peuvent s'arrêter sur le territoire polonais lorsqu'ils se rendent en Belgique uniquement pour l'embarquement et au retour, pour le débarquement. Le début d'exploitation de la ligne est visé pour décembre 2022.
- En outre, RegioJet a réceptionné sept nouvelles locomotives Bombardier TRAXX MS3, qui deviennent la flotte de base du transporteur privé. Avec un total de 15 locomotives TRAXX MS3, l'entreprise devient ainsi le plus grand opérateur de ce type de machine en République tchèque, après avoir obtenu tous les documents d'approbation. Les locomotives Škoda de série 162 et les locomotives Siemens Vectron louées chez EIL seront remplacées progressivement sur les lignes longue distance par ces nouvelles TRAXX MS3. Le contrat avec Bombardier comprend une option pour plusieurs dizaines d'autres locomotives.

Aérien et spatial

- La compagnie aérienne allemande à bas prix Eurowings filiale de Lufthansa ouvrira une nouvelle base aérienne à Prague et desservira onze nouvelles destinations à partir du 31 octobre 2021 : Malaga, Barcelone, Fuerteventura, Tenerife, Athènes, Bristol, Birmingham, Copenhague, Milan, Zagreb, Tel Aviv. Eurowings est la troisième compagnie aérienne à Prague derrière Smartwings (37 lignes) et Ryanair (35), mais devant EasyJet (8).
- Le nombre de passagers à l'aéroport de Prague a augmenté de 63% en septembre 2021 par rapport à septembre 2020 pour atteindre 654 000. Cependant, le trafic est encore bien en deçà des niveaux d'avant la pandémie, selon les données de Letiste Praha, l'opérateur de l'aéroport. À titre de comparaison, en septembre 2019, l'aéroport avait enregistré 1,8 M de passagers.
- La direction de l'aéroport de České Budějovice (sud de la Bohême) a informé que l'aéroport, qui avait subi une modernisation majeure (700 M CZK – 27 M€) au cours des dix dernières années, ne serait pas pleinement opérationnel avant 2024 pour les vols charters, touristiques, internationaux et nationaux ou même de fret. Le retard est dû à la pandémie Covid 19 ainsi qu'à la procédure d'octroi par l'Autorité de l'aviation civile de la licence (certificat de capacité opérationnelle) AFIS Nuit/jour et de l'homologation pour l'exploitation des vols/opérations IFR. L'aéroport peut accueillir des avions de catégorie 4C (envergure jusqu'à 36 m) mais il ne sert actuellement qu'aux vols sportifs et privés ainsi qu'à l'ambulance aérienne. L'an dernier, l'aéroport a enregistré près de 11 000 mouvements, soit un chiffre record. Selon la direction, 80 000 passagers par an au moins seront nécessaires afin que l'aéroport soit rentable sur le long terme.
- Au terme de 21 mois, l'aéroport de Karlovy Vary devrait à nouveau accueillir un service régulier. La compagnie aérienne russe Nordwind Airlines ouvrira un service hebdomadaire avec Saint-Pétersbourg à partir du 19 décembre 2021. Le dernier transporteur avec un service régulier de Moscou à Karlovy Vary, Pobeda russe, a pris la décision de ne pas renouveler le service, interrompu dès le début de la crise du coronavirus.

Routier

- A partir du 18 octobre, le constructeur automobile Škoda Auto prévoit de considérablement réduire voire complètement arrêter la production dans ses trois usines tchèques pendant deux semaines à l'exception d'une ligne à Kvasiny restée ouverte pour finaliser la construction de 10 000 véhicules. La pénurie de puces électroniques frappe la production de la marque tchèque, propriété du groupe Volkswagen alors que Škoda Auto contribue à hauteur de 5% du PIB tchèque et représente 9% des exportations totales du pays. La Komerční banka estime que l'économie tchèque serait proche de la stagnation au second semestre en raison des pénuries d'intrants pour l'industrie. En République tchèque, le secteur automobile dans son ensemble représente 10% du PIB et 20 % des exportations. Certains fournisseurs de Škoda ont d'ores et déjà commencé à réduire leur production. Par exemple, le fabricant de pièces plastiques Kasko, qui compte 300 employés, a déclaré qu'il était en difficulté depuis quelques semaines. Toyota Motor Manufacturing ČR a indiqué fonctionner en mode de production réduite.
- Selon l'association de l'industrie automobile, les entreprises tchèques ont produit 91 000 voitures électriques et hybrides rechargeables entre janvier et septembre 2021, soit 40% de plus qu'en 2020. La part de ces véhicules dans la production totale de voitures individuelles en République tchèque est passée de moins de 5% à 10,9%. Le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques a également augmenté par rapport à 2020 selon le centre de l'étude des transports (CDV). A travers la République tchèque, 1 525 bornes de chargement sont en service soit 247 de plus en comparaison à l'année dernière (+16%).



- Lors des différents événements qui seront organisés au cours de la présidence tchèque de l'UE, le transport des délégations sera assuré exclusivement par des voitures électriques de Škoda Auto (modèle ENYAQ iV). L'entreprise prêtera ces voitures ainsi que des cartes de recharge gratuitement.

Hydrogène

- Le 25 octobre, les représentants de six organisations (Université de technologie de Brno, centrales de chauffage de Brno, la société de transport de la ville de Brno, SAKO Brno et Symbios Funding & Consulting GmbH) ont signé un accord de coopération pour le développement d'activités à base d'hydrogène. Par exemple, un bus d'essai alimenté à l'hydrogène devrait commencer à fonctionner en 2022. Brno sera également l'un des centres de recherche où les technologies de l'hydrogène seront développées et testées, l'objectif final étant de créer un Institut européen de recherche sur les technologies de l'hydrogène et les innovations énergétiques à Brno.

Fluvial

- Le 21 octobre a débuté la construction d'un réservoir supplémentaire sur le barrage d'Orlik (Bohême centrale) ; les travaux dureront jusqu'en 2026, pour un coût total de 1,78 Md CZK soit 70 M€.

Environnement

- La Chambre de commerce tchèque demande au Sénat d'émettre des réserves sur plusieurs directives du paquet Fit for 55. À l'heure où l'augmentation des prix de l'énergie menace l'industrie tchèque et le pouvoir d'achat, la Chambre de commerce estime nécessaire d'attirer l'attention sur les risques associés à ces mesures. Avec la mise en œuvre de Fit for 55, les ménages et les entrepreneurs de la République tchèque seraient confrontés non seulement à de nouvelles augmentations de prix, mais également à des pertes d'emplois dans les régions touchées, à une baisse de la compétitivité et du niveau de vie. La République tchèque pourrait devenir dépendante, du point de vue de sa sécurité stratégique, avec des sources d'énergie de base extérieures.
- Le gouvernement tchèque a approuvé le 4 octobre le programme opérationnel environnement (OPŽP) 2021-2027 d'un montant de 60 Md CZK – 2,38 Md€ (-17,8 % par rapport à la période 2014-2020 d'un montant de 73 Md CZK – 2,9 Md€). Ce programme, qui vise à accompagner les villes et municipalités, est entièrement financé par l'Union européenne via le Fonds pour l'environnement. La Commission européenne devrait discuter et approuver le nouvel OPŽP courant octobre. Pour la période 2021-2027, les subventions seront réparties comme suit :
 - Promotion de l'accès à l'eau et la gestion durable de l'eau : 14,1 Md CZK – 559 M€ ;
 - Soutien aux mesures d'efficacité énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre : 12,2 Md CZK – 484 M€ ;
 - Renforcement de la protection et de la conservation de la nature, de la biodiversité et des infrastructures vertes, y compris dans les zones urbaines, et réduction de toutes les formes de pollution : 10,6 Md CZK – 420 M€ ;
 - Promotion de l'adaptation, de la prévention des risques de catastrophe et de la résilience, en tenant compte des approches écosystémiques : 10,2 Md CZK – 405 M€ ;
 - Soutien à la transition vers une économie circulaire efficace dans l'utilisation des ressources : 7,1 Md CZK – 282 M€ ;
 - Soutien à l'énergie produite à partir de sources renouvelables conformément à la directive (UE) 2018/2001, y compris les critères de durabilité énoncés dans ladite directive : 7,0 Md CZK – 278 M€.
- Le groupe énergétique CEZ et la banque Komerční banka (KB) ont conclu un partenariat stratégique pour réduire leur empreinte climatique et celle de leurs clients. Par exemple, la KB s'approvisionnera en électricité auprès de ČEZ ESCO à partir de sources d'énergie renouvelable.
- Le 5 octobre, le député Petr Gazdík (Maires et Indépendants, STAN) a déclaré que les erreurs survenues lors de l'enquête sur la pollution au cyanure de la rivière Bečva en septembre 2020 résultaient de pressions exercées sur l'inspection tchèque de l'environnement, en charge des prélèvements d'eau. Une plainte pourrait être déposée.
- Pour la septième année consécutive, l'usine chimique Spolana, située à Neratovice en Bohême centrale, a été désignée comme le plus gros pollueur de République tchèque par l'organisation écologiste Arnika qui a publié le 6 octobre son rapport annuel. En République tchèque, en 2020, l'organisation a enregistré une augmentation importante de rejets de substances cancérigènes, de matières agissant sur le système endocrinien et de substances toxiques pour les organismes aquatiques dont le cyanure ; rejets accompagnant la production de polychlorure de vinyle (PVC). En revanche, les émissions de gaz à effet



de serre et de mercure ont diminué selon Arnika. Son rapport est basé sur les données issues du Registre intégré de la pollution (IRZ).

- Un accord serait en passe d'être trouvé entre la Pologne et la République tchèque au sujet de la mine de lignite de Turów. Les deux parties sont parvenues à un accord mais demeurent en désaccord sur la durée du traité bilatéral, qui vise à atténuer les impacts négatifs de l'exploitation minière via notamment des mesures d'indemnisation. La Pologne a demandé la possibilité de résilier l'accord après deux ans alors que la République tchèque souhaiterait que la Pologne s'engage au moins pour 5 ans. La région de Liberec a appelé le ministre de l'Environnement Richard Brabec et le ministre des Affaires étrangères Jakub Kulhanek à poursuivre les négociations avec la Pologne. Selon le gouverneur de la région de Liberec, les pourparlers ne peuvent pas attendre la formation d'un nouveau gouvernement tchèque. Le 23 octobre, plus de 1 000 membres du syndicat polonais Solidarité ont manifesté devant les sièges luxembourgeois de la Cour européenne de justice (CJUE) et de l'ambassade tchèque au Luxembourg contre la récente décision de la CJUE concernant la fermeture de la mine de Turow, dénonçant les conséquences en matière d'emplois notamment.
- L'intérêt pour le bois de chauffage bon marché provenant d'arbres endommagés par les scolytes a augmenté en République tchèque par rapport à l'année dernière. La raison de l'intérêt accru est l'augmentation des prix de l'électricité et du gaz. Cette hausse de la demande porte sur tous les types de bois. Par rapport à l'année dernière, la vente de bois de conifères est en hausse de 21%, et celle de feuillus de 53%.

SLOVAQUIE

Energie

Electricité

- D'après les révélations de la presse, la Slovaquie devrait connaître la plus grande transaction financière depuis la privatisation de la société de gaz SPP en 2002. En effet, cette année-là, les 49 % de SPP dotés du contrôle managérial avaient été acquis par le consortium de GDF et E.On pour 2,7 Md USD. Aujourd'hui, la presse évoque la procédure de « due diligence » chez la société de distribution d'électricité en Slovaquie centrale, la société SSE. Celle-ci a été privatisée en 2002 par EDF qui avait acquis 49 % de la société et le contrôle managérial pour 160 M€. Pour mémoire, l'Etat a gardé la majorité (51%) au sein de SSE. Après 11 ans de présence, EDF avait vendu ses parts au groupe tchèque EPH pour 400 M€. Actuellement, EPH cherche à sortir de SSE. La valeur de cette transaction pourrait dépasser 1 Md€. Selon la presse, il y a quatre candidats sérieux : le groupe tchèque CEZ, le groupe allemand E.On (qui détient d'ores et déjà la distribution à l'ouest et à l'est) et les groupes hongrois MVM et Mavir. Il semble que le groupe MVM est le mieux placé pour gagner ce marché puisque son offre dépasse les offres des autres intéressés. L'EBITDA de SSE était approximativement de 170 M€ pendant les années 2016-2020.
- D'après les experts, le départ d'EPH pourrait être motivé par l'intention de l'Autorité de régulation de réduire le taux de rentabilité de 6,5% à 4,4%. Le directeur de SSE lui-même a critiqué cette politique en soulignant que le taux de rentabilité serait bien inférieur aux taux observés en Allemagne, en Tchéquie ou en Autriche.
- C'est l'Etat qui aura en définitive son mot à dire. En effet, le ministère de l'Economie a amendé la loi qui renforce désormais la position de l'Etat lors des transactions au sein des entreprises stratégiques. En outre, l'opposition mais aussi quelques membres de la coalition gouvernementale invitent le ministre de l'Economie à faire valoir son droit de préemption sur les 49%. L'année dernière, le ministre n'a usé de son droit de préemption lors de la transaction au sein du distributeur d'électricité à l'est, la société VSE. Les 49% détenus par le groupe allemand RWE ont été acquis par un autre groupe allemand E.On (qui avait déjà le contrôle managérial du distributeur d'électricité à l'ouest, la société ZSE).
- Aujourd'hui, la situation est bien différente. Tout d'abord, dans le contexte des prix énergétiques et de la faillite du plus grand fournisseur alternatif (Slovakia Energy, 300 000 clients), c'était la maison-mère publique de SPP qui a stabilisé la situation. D'une part, elle est le fournisseur en dernier ressort pour le gaz et d'autre part, elle a offert aux clients de Slovakia Energy ses services de fourniture de l'électricité face à la réticence de ZSE, SSE et VSE, trois autres fournisseurs de l'électricité en dernier ressort. Deuxièmement, selon le ministre qui est un partisan du libéralisme économique, l'Etat est un mauvais gérant. Or, cette logique se trouve contredite par les principaux intéressés – MVM et CEZ – qui sont également publics. Enfin, les enjeux politiques pourraient également bloquer la procédure – on observe la réticence de quelques partis politiques à vendre cette entreprise stratégique à un groupe public hongrois.



Gaz

- Les sociétés de gaz étaient les sociétés les plus rentables en 2020. En effet, la société parapublique Eustream, filiale de SPP chargée du transport du gaz russe à travers le territoire slovaque, a payé le montant le plus élevé d'impôts – 153,5 M€. Eustream a été suivi par une autre filiale de SPP, la société SPP distribucia (vente des capacités de distribution, opération et entretien du réseau gazier de distribution dont SPP distribucia est le propriétaire) qui a payé les impôts à hauteur de 63 M€.

Nucléaire

- Fin septembre, les députés slovaques ont amendé la loi sur le nucléaire. Le but de cet amendement est de créer des modalités particulières pour le permis d'une installation nucléaire. Ce texte doit garantir que la nouvelle installation nucléaire sera réalisée sur la base d'un projet exploitant les solutions les plus modernes et les plus sûres en prenant en considération les demandes de sûreté de plus en plus exigeantes. Grâce à cet amendement, le processus d'autorisation sera rendu plus strict, en introduisant également une nouvelle démarche administrative. Ainsi, l'autorisation se réalisera en deux phases. Enfin, l'amendement de la loi concerne aussi l'harmonisation avec la Convention d'Aarhus, c'est-à-dire la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.
- Selon le secrétaire d'Etat au ministère de l'Economie, M. Karol Galek, le troisième bloc de la centrale nucléaire en construction (Mochovce 3&4) devrait être mis en opération en janvier ou février 2022, dix ans après le lancement prévu. L'Autorité de sûreté nucléaire, en tant que l'instance de recours, prépare sa décision à l'objection portée par l'ONG autrichienne Global 2000. La commission de recours a recommandé à la présidente de l'Autorité de rejeter l'objection et de confirmer les autorisations.

Transports

Transport routier

- La municipalité Vranov nad Toplou (est du pays, 23 000 habitants) prévoit l'introduction du transport municipal public gratuit à partir de l'année prochaine. Selon le maire, ce projet est motivé par la hausse sans précédent du nombre de véhicules dans la ville ce qui a des effets négatifs sur l'air, le bruit, la poussière et les embouteillages en heure de pointe. Le 28 octobre, les conseillers municipaux ont approuvé en première lecture la hausse des dépenses de 27 000 € pour assurer le transport gratuit. Ainsi, au total, le budget municipal doit payer 120 000 € à la société assurant le transport municipal dans l'intérêt public.
- Le ministre de l'Economie Richard Sulik souhaite avoir une municipalité à transport public à l'hydrogène d'ici la fin du mandat politique du gouvernement actuel (printemps 2024). M. Sulik a tenu ses propos lors de sa visite du salon slovaque à l'Exposition universelle à Dubaï où la Slovaquie promet l'hydrogène par l'intermédiaire de son prototype de voiture MH2 ainsi que du bus Rosero. A son avis, il devrait s'agir d'une ville moyenne qui cherche à renouveler son parc de bus.
- Prenant en considération la critique que, d'une part, le nouveau contournement de Bratislava D4/R7 n'est pas relié avec la principale autoroute du pays D1 qui achemine le trafic vers le centre de Bratislava et que, d'autre part, la construction d'un échangeur reliant les deux autoroutes prendra plusieurs années (cinq années selon les estimations) en partie à cause de la procédure des marchés publics trop lente, le ministère des Transports envisage l'adoption par le Parlement d'un amendement à « la loi sur les mesures extraordinaires exceptionnelles dans la préparation de certaines constructions autoroutières et routières pour les véhicules ». Ainsi, selon le projet, les processus de construction des autoroutes en tant que travaux d'intérêt public devraient être optimisés, simplifiés et accélérés. Le ministre des Transports et de la construction Andrej Dolezal a surnommé ce projet « lex D1/D4 » car le projet doit résoudre aussi la construction de l'échangeur entre les deux autoroutes. Le projet d'amendement prévoit par exemple que l'on peut exclure l'effet suspensif d'un recours contre le permis de construction et contre la décision sur le changement de la construction avant sa finalisation ; que l'on ajuste le droit relatif à la servitude réelle pour les propriétaires des réseaux électriques, de télécommunication ou de canalisations en liaison avec le nécessaire déplacement de ces réseaux pendant la construction des autoroutes. D'après le ministre, une telle législation pourrait accélérer le processus de plusieurs mois, voire années, notamment lorsque les travaux changent pendant la construction. Le ministre prépare une telle législation également pour les chemins de fer. Le parlement a d'ores et déjà adopté l'amendement de la loi sur les investissements importants en y intégrant aussi les autoroutes.
- Or, l'ONG Via Iuris (ONG qui veille sur le respect du droit, sur la protection des citoyens et le développement de la société civile) demande aux députés de refuser l'amendement proposé par le ministre. Via Iuris est d'avis que les changements prévus menacent les droits des propriétaires des terrains, les droits du public



et de l'intérêt public et menacent aussi la protection de l'environnement. Via Iuris craint que toutes les autoroutes puissent être à terme considérées comme revêtant un intérêt public urgent car cette notion n'est pas précisée par le projet de loi, et cela même dans les zones naturelles protégées. En effet, les recours visent à protéger le droit des citoyens ainsi que de l'environnement. Via Iuris objecte également contre la délivrance des permis de construction à durée indéterminée au lieu de la situation actuelle où la construction doit commencer dans les deux ans après la mise en vigueur du permis. Ainsi, les travaux pourraient commencer à une période où la situation tant juridique qu'environnementale a considérablement changé. Par ailleurs, Via Iuris considère comme problématique la possibilité de commencer les travaux même avant l'expropriation.

- Enfin, alors que le ministère des Transports voulait initialement approuver l'amendement en procédure accélérée, le 27 octobre le parlement a refusé cette option au motif qu'il veut poursuivre la procédure législative normale.
- La Société nationale des autoroutes a prolongé pour la troisième fois (30 juin, 30 août, 30 septembre puis 29 octobre) la date limite de l'appel d'offres sur les services de péage et les émetteurs. La valeur estimée de ce marché est de 196 M€. L'AO publié en avril concerne les services pendant 135 mois (11 ans) et est divisé en deux étapes. La première étape relative à la préparation du projet devrait durer jusqu'au 30 septembre 2022 et l'étape relative au fonctionnement du 1er octobre 2022 au 31 décembre 2027 avec une option d'extension jusqu'au 31 décembre 2032.
- Pour mémoire, la Société nationale des autoroutes a réparti ce marché public en plusieurs lots (voir la veille mensuelle d'avril et de février 2021 ; AO concernant la conception, la réalisation et le soutien technique ; AO concernant les émetteurs de bord et les services à la clientèle ; AO concernant le contrôle du système). Les différents AO rencontrent des problèmes à cause des objections portées par les différentes parties prenantes et la Société nationale des autoroutes risque de ne pas sélectionner à temps les gagnants pour succéder à la société SkyToll dont le contrat sur le système de péage électronique arrive à l'échéance vers la fin de l'année prochaine. SkyToll a mis en place et opère le système depuis 2010.

Transport ferroviaire

- Le 4 novembre 2021, la mairie de Bratislava a signé le contrat avec le consortium NS MHD Petrzalka (les entreprises Aldesa Construcciones, CEDIS et HANT BA) concernant le prolongement du tramway dans le quartier Petrzalka. La valeur de ce contrat est de 74,6 M€ et concerne la construction de 3,9 km de ligne (7 arrêts). La ligne devrait avoir la capacité journalière de 30 000 passagers. La mairie s'est engagée à confier le chantier dans les 15 jours après la signature du contrat afin que les travaux puissent commencer dès novembre. En effet, la mairie est pressée par le temps car pour pouvoir utiliser les fonds européens de la période 2014-2020, les travaux doivent être finalisés avant la fin de l'année 2023.
- La société ferroviaire publique chargée du transport de passagers, ZSSK, a réceptionné la dernière unité électrique de 25 unités commandées auprès du consortium Skoda Transportation (CZ) et ZOS Trnava (SK). Par ce fait, elle a achevé le plus grand marché public dans son histoire – ce marché s'élève à 160 M€. Selon le PDG de ZSSK, avec l'acquisition de ces trains modernes, la société a réalisé un grand pas vers l'amélioration de la qualité du voyage dans la région. Il a rappelé que les critères de ce marché public avaient été très stricts afin d'assurer la meilleure qualité du produit. Les premières unités ont été déjà déployées l'année dernière.

Environnement

- Fin septembre, la société minière Hornonitrianske bane a arrêté l'extraction du lignite dans l'une de ses mines à Handlova (Slovaquie centrale). Il s'agit de la plus vieille mine slovaque avec une extraction longue de 112 ans. Cette décision est en accord avec l'agenda concernant la fermeture des mines à Handlova et à Novaky, approuvé également par la Commission européenne (28 novembre 2019). Du fait de cette fermeture au 30 septembre, la société a licencié 237 employés des 383 employés au total.
- Le 25 octobre, les ministres de l'Environnement Jan Budaj et de l'Agriculture Samuel Vlcan ont signé un mémorandum sur la coopération lors de la réforme des parcs nationaux. Ce mémorandum détermine les échéances précises des différentes étapes de la réforme et permet de trouver un accord sur ce sujet qui divise les deux ministères (voir la veille mensuelle de juillet-août 2021). Un des partis de la coalition gouvernementale, Sme rodina, conteste cette réforme, craignant l'impact de la réforme sur l'emploi dans la région, mais le ministre de l'Environnement est prêt à passer outre. Le gouvernement réuni en conseil des ministres le 27 octobre a approuvé le projet d'amendement porté par les députés.
- La modification de la gestion des parcs nationaux se réalisera par l'intermédiaire d'un amendement de la loi sur la protection de la nature et du paysage présenté par les députés de la majorité. D'après le ministre



de l'Environnement, la réforme devrait apporter des financements supplémentaires aux régions, de nouvelles opportunités d'embauche et la meilleure qualité des parcs nationaux.

Tout d'abord, au 1^{er} avril 2022, l'agence publique « Protection nationale de la nature » devrait acquérir la propriété des terrains publics dans deux parcs naturels à l'est du pays (Slovensky raj et Pieninsky narodny park). Par ailleurs, à cette date-là, le transfert vers l'agence « Protection nationale de la nature » concernera également les territoires qui se trouvent en quatrième et cinquième degré de protection donc les zones les plus protégées des parcs nationaux. Par la suite, les négociations sur le zonage des parcs naturels commenceront. Tout processus de zonage devrait se terminer vers la fin de l'année 2022. Le ministère espère ainsi que la propriété publique dans les parcs naturels sera confiée à l'agence publique « Protection nationale de la nature » sous tutelle du ministère de l'Environnement

Le plan de zonage sera présenté par les ministères de l'Environnement et de l'Agriculture au 30 juin 2022 en chiffrant l'impact socio-économique de cette réforme. Aujourd'hui, les parcs naturels forment 7,5% du territoire slovaque. D'ici 2025, la Slovaquie veut parvenir à 50% des zones de non intervention dans les parcs naturels, c'est-à-dire sans exploitation du bois, chasse ou construction. D'ici 2030, la part augmentera à 75%. Les deux ministres se sont mis d'accord sur une bande de 0,5 km entre la zone de non intervention et les forêts à exploiter. Le ministre de l'Environnement est bien conscient que cette politique ambitieuse doit prévoir des compensations assez élevées pour les propriétaires privés des terrains dans les parcs naturels.

- Le 3 novembre, le gouvernement réuni en Conseil des ministres a approuvé un décret sur la mise en œuvre de la réserve « Pralesy Slovenska » (Forêts vierges de la Slovaquie). Une telle réserve naturelle sera créée le 1^{er} décembre 2021. Le décret a été adopté à l'initiative du ministère de l'Environnement. Par ce décret, les autorités slovaques déclareront en tant que zones protégées les forêts vierges et naturelles qui n'étaient pas suffisamment protégées jusqu'à présent. Il s'agit au total de 76 sites dans toutes les régions du pays à l'exception de celle de Nitra. La superficie sera de 6 462,42 h. Sur tout le territoire de ces forêts, on appliquera le cinquième degré de protection. D'après le ministère de l'Environnement, l'objectif principal de cette initiative est d'assurer la protection des processus naturels et de parvenir à une dynamique naturelle de l'évolution des écosystèmes forestiers, d'assurer leur structure spécifique et les fonctions des forêts ainsi que de créer toutes les bases pour maintenir la diversité biologique et les fonctions des écosystèmes.

LETTONIE

Financement et fonds européens

- Les opérateurs de transport de l'énergie électrique des Etats Baltes, «AS Augstsprieguma tīkls » (AST), «Litgrid AB» et «Elering», ainsi que l'opérateur polonais «Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A » (PSE), ont soumis une demande au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE/CEF) pour le financement de la deuxième étape du projet de synchronisation des réseaux électriques baltes avec l'Europe occidentale. Le montant total de financement pour la deuxième étape est estimé à 237,8 M€, dont 49,5 M€ seront destinés à la réalisation des projets en Lettonie. Il s'agit principalement de l'installation de batteries de stockage d'énergie électrique, ainsi que la modernisation des systèmes de gestion du réseau et de prévention d'accidents.

Infrastructures

- L'entreprise « Eiropas dzelzcela linijas (EDZL) », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, a lancé le 6 octobre 2021 un appel d'offres portant sur la conception et la surveillance des 17 points régionaux de mobilité multimodale sur la ligne principale de Rail Baltica en Lettonie. Le délai de remise des offres est le 17 décembre 2021.

Transports

- Pour assurer aux passagers davantage de fluidité et de rapidité au niveau d'embarquement, l'aéroport international de Riga a entamé les travaux de modernisation de bornes de contrôle automatiques (E-gates). Le coût du projet s'élève à 83 000 € et les équipements seront fournis par l'entreprise française « Impression Enregistré Résultat SAS ».
- En janvier-septembre 2021, le volume de fret de l'aéroport international de Riga a représenté 13 000 t, ce qui est une hausse de plus de 50% par rapport à la période avant la crise sanitaire en septembre 2019. Grâce au développement de son infrastructure, l'aéroport international de Riga est devenu un important centre régional dans le domaine de fret aérien de marchandises. Cela a permis d'attirer l'intérêt de la compagnie de fret aérien russe ATRAN Airlines, qui a effectué déjà plus de 1000 vols entre la Lettonie et



la Chine pour le compte de la poste lettone « Latvijas Pasts », ainsi que la société internationale de livraison de colis Venipak, qui effectue vers Hong Kong deux vols par semaine depuis mi-octobre.

Energie

- Selon les données publiées par l'opérateur public de transport de l'énergie électrique, « Augstsprieguma Tikls », la production de l'énergie électrique en janvier-septembre 2021 a atteint 4,187GWh, en baisse de 2,6% par rapport à la même période en 2020. Les grandes centrales hydroélectriques ont produit 2,093GWh d'électricité (50% du total), en toute légère progression de 0,2% par rapport à l'année précédente. En revanche, les centrales thermiques de cogénération ont produit 1,226GWh d'électricité, en hausse 12,8%, les centrales à biomasse, 269MWh (-7,5%) et les centrales à biogaz, 205,9MWh (-10,9%). La production d'énergie électrique par les éoliennes a représenté 94,7 MWh, en baisse de plus de 26% par rapport à janvier-septembre 2020.
- Pour la deuxième fois cette année, la Commission de régulation des services publics (SPRK) a approuvé les nouveaux tarifs de chauffage à Riga à partir du 1er novembre 2021. Selon le nouveau plan tarifaire, établi par l'entreprise de chauffage « Rigas Siltums », les tarifs vont atteindre 66,76 €/MWh, soit une progression de 16,5% par rapport aux tarifs actuels. Il est à noter que les prix du chauffage ont déjà augmenté de presque 27% à partir du 1er septembre de cette année et ont progressé au total de 47,5% depuis le début de la période de chauffage.
- L'opérateur public de transport de l'énergie électrique, « Augstsprieguma Tikls » a réalisé sa première émission d'obligations vertes, pour un montant de 100 M€, à taux fixe de 0,5% et d'une maturité de 5,25 ans. La demande a été deux fois supérieure à ce montant. Les fonds levés seront destinés à refinancer des projets d'infrastructure, comme la troisième interconnexion électrique entre la Lettonie et l'Estonie, la construction de la ligne électrique de 330 kW entre la centrale thermique de cogénération TEC2 et la centrale hydroélectrique Rigas HES, et autres.

LITUANIE

Environnement

Verdissement

- La ville de Vilnius s'est fixé l'objectif ambitieux de rendre les rues plus vertes et plus confortables au cours des deux prochaines années : plus de 100 000 arbres, 10 M d'arbustes et 300 000 vignes grimpances seront plantés. L'un des projets est la reconstruction de l'avenue Konstitucijos, en aménageant une allée d'arbres verts tout en conservant le nombre actuel de voies de circulation.

Energie

Electricité

- De manière confidentielle, Litgrid, l'opérateur lituanien du réseau de transport d'électricité, a commencé à évaluer les offres pour un contrat portant sur la construction d'Harmony Link (câble électrique sous-marin de 700 MW de 350 km avec la Pologne, échéance 2025). Le soumissionnaire retenu devrait être annoncé au troisième trimestre 2022.
- Aucune électricité de la centrale nucléaire d'Astravets n'est entrée en Lituanie depuis que les autorités locales ont commencé unilatéralement à contrôler le transfert de ses interconnexions électriques avec la Biélorussie. Vilnius appelle la Lettonie et l'Estonie à poursuivre les discussions sur une méthodologie balte à trois. De leur côté, la Lettonie et l'Estonie ont développé une nouvelle méthodologie bilatérale.

Gaz

- La Cour suprême lituanienne a condamné le fabricant d'engrais Achema à payer près de 18,8 M€, dû au financement de l'exploitation du terminal de GNL de Klaipėda, l'argent devant être transféré au réseau de transport de gaz naturel opérateur Amber Grid.
- Les gestionnaires de réseau de transport de gaz baltes et finlandais ont mené une procédure conjointe de passation de marchés publics pour préparer un plan de projet pour rendre le réseau interopérable avec l'hydrogène.
- Pour sécuriser son approvisionnement en GNL, la Lituanie se prépare à acheter le FSRU Independence qu'elle loue actuellement auprès du norvégien Hoegh. Klaipėdos Nafta, l'opérateur du terminal, prévoit de conclure un accord avec la société norvégienne en 2022 pour réaliser cet achat en décembre 2024, avec un contrat sur l'achat de l'Independence devant être signé d'ici décembre 2024. La Banque nordique d'investissements a prêté jusqu'à 160 M€ pour cette acquisition.



- Alors que la Lituanie et la Pologne se rapprochent de l'achèvement de l'interconnexion gazière Pologne-Lituanie (GIPL), les deux pays envisagent de réduire les tarifs pour leurs utilisateurs afin d'assurer leur efficacité optimale.

Pétrole

- Le groupe pétrolier polonais Orlen prévoit d'investir sur les cinq prochaines années 641 M€ dans sa raffinerie de brut dans le district de Mažeikiai. La société pourrait également prendre une part plus active dans les projets de production d'énergie éolienne offshore. Le projet d'investissement, dont la mise en œuvre est prévue d'ici 2024, augmentera l'efficacité du raffinage du pétrole, permettant à la société de fabriquer la même quantité de produits à partir de 20% de brut en moins.
- Suivant les recommandations de l'OCDE, la Lituanie devrait augmenter les droits d'accise sur le carburant diesel pour réduire la pollution. Le gouvernement souhaite aligner les droits d'accise sur le carburant diesel et l'essence d'ici 2024. Le ministère de l'Environnement a proposé d'augmenter le droit d'accise sur le diesel de 10% à partir de 2023 pour les faire progressivement passer de 372 € actuellement à 500 € en 2025 pour 10 000 l. En Lituanie, le droit d'accise sur le carburant diesel est actuellement parmi les plus bas de l'Union européenne et il est nettement inférieur à celui sur l'essence.

ENR

- RWE Renewables, société allemande d'ENR, s'intéresse au premier parc éolien offshore prévu en Lituanie. Les investisseurs seront sélectionnés au moyen d'un appel d'offres. La phase de préparation de la construction de ce parc est en cours. Le projet devrait être achevé d'ici 2030.

Hausse des prix

- Le ministère lituanien de l'énergie envisage d'accorder des subventions aux ménages si leurs factures d'électricité, de gaz, de chauffage et éventuellement d'eau dépassent 15% de leurs revenus. Le niveau de précarité énergétique est très élevé en Lituanie : 26,8% des ménages sont incapables de garder leur maison suffisamment chaude. La hausse estimée des prix de l'énergie en Lituanie l'année prochaine affectera le pouvoir d'achat des citoyens, malgré les mesures prévues par le gouvernement pour amortir l'augmentation et la croissance estimée des salaires (+10%). Afin d'atténuer les conséquences de la flambée des prix de l'énergie sur les ménages, le gouvernement lituanien a approuvé un plan visant à étaler la hausse des prix de l'électricité et du gaz naturel sur cinq ans. Ces mesures doivent encore être approuvées par le parlement.
- L'administration routière lituanienne a obtenu 34,8 M € de la part du ministère des finances pour développer en 2023 un nouveau système de télépéage pour les poids lourds. Il remplacera le système de vignette électronique existant. Le nouveau péage dépendra de la distance parcourue plutôt que du temps parcouru.

Infrastructures

Routier

- Afin d'améliorer l'état des routes lituaniennes et d'assurer l'utilisation la plus efficace des fonds, le ministère des transports et des communications souhaite mettre en place un nouveau système de financement des routes à partir de l'année prochaine, basé sur une planification à long terme. Actuellement, près de 38% des routes nationales ne répondent pas à l'indice d'état de la chaussée. L'année dernière, 73 ponts et viaducs sur les routes nationales étaient en mauvais état.
- L'administration routière lituanienne a obtenu 34,8 M € de la part du ministère des finances pour développer en 2023 un nouveau système de télépéage pour les poids lourds. Il remplacera le système de vignette électronique existant. Le nouveau péage dépendra de la distance parcourue plutôt que du temps parcouru.

Aérien

- La Lituanie souhaite moderniser l'aéroport international de Vilnius qui ne répond plus ni à l'image moderne du pays, ni aux objectifs de flux de passagers. Le ministère des transports préconise de détruire le terminal des arrivées construit dans un style soviétique, bien qu'un tel projet nécessite encore des discussions avec les agences en charge de la protection du patrimoine. L'opérateur des aéroports lituaniens vient de lancer un appel d'offres pour construire un terminal des départs. Le prestataire devrait être sélectionné au milieu de l'année 2022.
- Afin que la Lituanie améliore le transport aérien avec des marchés importants pour son économie, des experts indépendants sont recherchés pour préparer un plan d'affaires pour la promotion des vols



stratégiques. Le lauréat de l'appel d'offres international annoncé par les aéroports lituaniens devra examiner différentes alternatives aux modèles de promotion des vols.

Ferroviaire

- Alors que la Lituanie souhaite achever le projet d'ici 2026, la société Rail Baltica accuse des retards dans la conception du tronçon ferroviaire entre Kaunas et la frontière lettone, assurée par le groupe espagnol Idom. Le ministre des transports appelle à une accélération des travaux pour atteindre l'objectif national. Dans le même temps, sont en train d'être élaborés les plans d'électrification et des gares régionales, ainsi que le développement du hub de Panevėžys, a été lancé.
- Les exportations de Belaruskali via la Lituanie devraient s'arrêter en décembre dans le cadre des sanctions européennes et américaines contre le producteur biélorusse d'engrais potassiques. Pour faire face à ces sanctions, LTG, la société de chemins de fer lituaniens, suspend temporairement un projet de 60 M€ qui cherchait à agrandir une section de la principale ligne de chemin de fer du pays (Plungė – Sateikiai).

Navigation

- La Lituanie subit la plus grande baisse de l'UE dans le transport de marchandises par navigation intérieure (-98% sur cette décennie), tandis que l'Allemagne et les Pays-Bas ont été les principaux contributeurs au transport fluvial de l'UE (70% du total en 2020).

ESTONIE

Energie

- Le groupe français Tarkett, spécialisé dans le développement de revêtements de sol innovants, s'est associé au groupe Suédois Ragn-Sells pour utiliser les déchets des schistes bitumeux afin de développer des revêtements de sol capables de stocker le carbone.
- RRK Logistics Parks va construire un site de stockage d'énergie pour le compte du constructeur électronique suédois Nilar International, sur le site de Paldiski.
- Le gestionnaire de réseau de transport d'électricité et de gaz Elering a réalisé une perte de 9 M€ au troisième trimestre 2021. Toutefois, l'entreprise réalise un profit de 5 M€ sur les neuf premiers mois de 2021, soit 57% de moins qu'à la même période en 2020.
- Elering prévoit la construction d'un troisième câble sous-marin d'interconnexion électrique (Estlink 3) entre l'Estonie et la Finlande d'ici un horizon de 10 à 15 ans. Cela permettra d'harmoniser davantage les prix de l'électricité entre la Finlande et les pays baltes.
- Elering recevra 30 M€ du plan de relance et de résilience estonien, pour améliorer la qualité et la durabilité de son réseau électrique et gazier.
- Une commission gouvernementale étudie la possibilité de fusionner Elektrilevi et Elering à l'horizon 2025. L'objectif est de séparer Elektrilevi du groupe Eesti Energia, entreprise publique, et d'avoir un géant électrique gérant 90% du réseau de distribution électrique national.
- Eesti Energia n'utilisera plus de schistes bitumeux pour produire de l'électricité en 2030. Néanmoins, l'entreprise prévoit de produire du schiste bitumeux jusqu'en 2045.
- En 2021, l'Estonie recevra plus de 200 M€ au titre des quotas d'émission de carbone. Le gouvernement avait initialement envisagé recevoir 144 M€. Le surplus financera les mesures sociales contre la hausse des prix de l'énergie.
- En 2020, l'Estonie a produit 4 810 GWh d'électricité, soit 25,4% de moins qu'en 2019. La production d'électricité d'origine fossile a chuté de moitié sur la même période.
- Les gestionnaires de réseau de transport baltes et polonais souhaitent obtenir 238 M€ de fonds européens pour la dernière phase du projet de raccordement du réseau électrique balte. La synchronisation du réseau électrique balte au réseau continental européen est espérée pour la fin de l'année 2025.

Prix de l'énergie

- Deux mesures gouvernementales vont atténuer la hausse du prix de l'énergie pour les consommateurs. Le gouvernement va prendre en charge 50% des frais de service de chaque ménage entre octobre 2021 et mars 2022. Il va également prendre en charge 80% de la hausse des prix de l'électricité pour les ménages les plus vulnérables, entre septembre 2021 et mars 2022. Ces deux mesures vont coûter 125 M€.
- Le prix moyen de l'électricité pour les ménages estoniens a augmenté en 7% sur la première moitié de l'année 2021. Le prix du gaz a, quant à lui, diminué de 1% sur la même période. Sur la même période, la moyenne européenne est de +2,8% pour l'électricité et -0,5% pour le gaz.



- Le prix du carburant a augmenté de 22% entre septembre 2020 et septembre 2021 en Estonie.

ENR

- Enefit Green, filiale d'Eesti Energia centrée sur les énergies renouvelables, a été introduite au Nasdaq Tallinn Stock Exchange le 5 octobre 2021 et a attiré 60 335 investisseurs. La demande était 4 fois supérieure à l'offre, résultant en une hausse du prix de base de l'action à 2,90 €. Au total, 175 M€ ont été levés, contre un objectif initial de 100 M€. Les actions émises lors de cette introduction représentent 22,8% de la compagnie. Au 4 novembre, la valeur d'une action Enefit Green s'élevait à 3,69 €, soit 27,2% plus haut que le prix de base.
- Enefit Green a réalisé un profit net de 15,3 M€ sur le 3ème trimestre 2021, soit +270% comparé au troisième trimestre 2020.
- Le ministère de l'Environnement a approuvé l'évaluation d'impact environnemental réalisée pour l'établissement d'un parc éolien offshore au large de l'île de Saaremaa. Le gouvernement et l'Autorité de Protection des Consommateurs doivent maintenant décider s'ils attribuent ou non un permis de construire au projet porté par l'entreprise Saare Wind Energy.
- L'entreprise publique ferroviaire Operail a signé un accord avec Stargate afin de remplacer les locomotives diesel par des locomotives à hydrogène. Un premier prototype sera testé fin 2022.
- L'opérateur Elering a dépensé 7,7 M€ pour soutenir les énergies renouvelables en septembre 2021. 3,4 M€ étaient destinés à la biomasse, 2,3 M€ à l'énergie éolienne, 1,7 M€ à l'énergie solaire. Au total, l'entreprise devrait dépenser 90,1 M€ pour soutenir les énergies renouvelables en 2021.

Gaz

- Le fournisseur d'électricité Utilitas va augmenter le prix du chauffage à Tallinn de 65,5% d'ici à décembre 2021, avec un prix à 83 € par MW/h.
- Une étude sur le transport d'hydrogène dans le réseau de gaz a été lancée par les gestionnaires de réseau de transport de gaz (GRT) d'Estonie, de Finlande, de Lettonie et de Lituanie. L'objectif est de dévoiler un plan d'action et d'investissement pour le transport de l'hydrogène dans le réseau de gaz en décembre 2021.

Infrastructures

Ferroviaire / Rail Baltica

- L'acquisition des terrains nécessaires au projet Rail Baltica a pris un retard important en Estonie, estimé à 5 ans. Ce retard est notamment lié à la hausse des coûts. En l'état, l'acquisition de l'ensemble des terrains ne devrait pas être réalisée avant 2024.
- Le gouvernement estonien a investi 3 M€ supplémentaires dans le capital de Rail Baltic Estonia. En outre, 40 M€ du budget 2022 seront dédiés à l'avancement du projet.
- L'Estonie fait face à une pénurie de matériaux, accentuée par les besoins de Rail Baltica. Le Ministre des Affaires Economiques et des Infrastructures, Taavi Aas, souhaite ouvrir de nouvelles mines et veut engager le débat au plus vite.
- L'administration estonienne des transports a lancé un appel d'offre pour la construction du viaduc de Kirdalu-Kiisa, sur lequel passera la ligne Rail Baltica. Le coût est estimé à 2,9 M€. Les candidatures sont à déposer jusqu'au 1er décembre 2021.

Transports

Transport en commun

- La ville de Tallinn teste un trolleybus bi-articulé et électrique jusqu'à décembre. Capable de transporter 200 passagers, ce type de transport pourrait aider la ville de Tallinn à atteindre son objectif de remplacer tous les bus diesel d'ici à 2025.

Ferroviaire

- Environ 4,5 M de passagers ont pris le train en Estonie entre janvier et septembre 2021. C'est 1% de plus comparé à la même période en 2020 mais 29% de moins que la même période en 2019.
- 8,2 Mt de fret ont circulé sur les lignes publiques estoniennes sur la période janvier – septembre 2021, soit autant que l'an passé.



Maritime

- Hausse du fret maritime de 9% de janvier à septembre, en glissement annuel. Au total, ce sont 30,6 Mt qui sont passés par l'Estonie. 20,4 Mt ont été chargés à Tallinn (+13% en glissement annuel) et 10,2 Mt ont été déchargées à Tallinn (+3% en glissement annuel). Le seul mois de septembre a vu circuler 3,6 Mt (+6,3% en glissement annuel).
- Baisse du transport de passager dans le port de Tallinn depuis le début de l'année 2021, de 37% en glissement annuel. Lors du troisième trimestre 2021, le nombre de passager a diminué de 16% en glissement annuel pour atteindre 1,4 M de passagers. Cette baisse s'explique par la situation sanitaire et la recommandation de limiter les voyages vers l'Estonie, notamment depuis la Finlande.
- Hausse de 153,9% (en glissement annuel) du nombre de passagers sur les bateaux de Tallink Grupp en octobre 2021, avec 412 046 passagers. Néanmoins, le nombre de passagers de Tallink Grupp sur le troisième trimestre 2021 est 13% inférieur à celui observé lors du troisième trimestre 2020. La hausse d'octobre s'explique par la réouverture des lignes Tallinn – Stockholm et Helsinki – Stockholm.
- Profit de 5,5 M€ pour Tallink Group sur le troisième trimestre 2021. Depuis le début de la pandémie, il s'agit du premier trimestre bénéficiaire pour le groupe, qui a accumulé 151 M€ de pertes en un an et demi.

Aérien

- Le transporteur estonien Nyxair a multiplié ses revenus annuels par 2,8 en 2020, à 5,4 M€. L'entreprise a dégagé un profit de 157 800 €, contre un déficit de 208 700 € en 2019.
- Le chiffre d'affaire de l'agence de voyage Estravel a chuté de 73,4% de 2019 à 2020, ne s'élevant plus qu'à 20,8 M€ sur l'année 2020. Au total, l'entreprise a souffert une perte de 1,6 M€ sur l'année, contre un profit de 984 900 € en 2019.
- Sur la période janvier – septembre 2021, Air Baltic n'a transporté que 172 700 passagers, soit 12% de moins que l'an passé sur la même période.
- La compagnie de maintenance aérienne Magnetic MRO, basée à Tallinn, a enregistré une perte de 13,6 M€ en 2020, après un profit de 2,9 M€ en 2019. La mauvaise performance économique est atténuée par le contrat signé avec Airbus et par la certification obtenue auprès de la Chinese Civil Aviation Authority.
- 785 054 passagers sont passés par l'aéroport de Tallinn au cours du troisième trimestre 2021 (+144% en glissement annuel), répartis sur 18 107 vols (+33% en glissement annuel). Le mois d'octobre a vu transiter plus de 184 000 passagers, plus haut total mensuel depuis le début de la pandémie. Sur le 3ème trimestre, l'aéroport de Tallinn a réalisé un bénéfice de 2,4 M€ – contre une perte de 1 M€ au 3ème trimestre 2020.
- L'aéroport de Tallinn disposera de 32 lignes directes pour l'hiver 2021. Une ligne entre Tallinn et Paris-Beauvais a été ouverte, via Ryanair. Celle-ci circulera 3 fois par semaine. Au total, 7 nouvelles lignes ont été ouvertes (Barcelone, Liverpool, Paris Beauvais, Billund, Stockholm Arlanda, Naples et Rome).
- Le contrôle aérien de l'aéroport de Tartu sera déplacé à la Remote Tower (RTWR), basée à Tallinn, en octobre 2022. Ce sera le premier aéroport à effectuer la transition vers cet établissement, permettant une gestion du flux aérien à distance.
- Une nouvelle compagnie aérienne va voir le jour, le gouvernement ayant validé la fusion des compagnies publiques Nordica, Regional Jet et Transpordi Varahaldus. A terme, l'objectif est de privatiser la nouvelle compagnie.

Environnement

- Signature d'un contrat entre l'entreprise lituanienne UAB Eksortus et l'entreprise A.L.A.R.A associée à l'administration de l'Ouest-Harju, pour mener une étude d'impact sur l'établissement d'un dépôt de déchets radioactifs. D'un montant de 5 M€ (hors TVA), ce contrat doit permettre d'analyser l'impact des déchets du réacteur nucléaire sous-marin de Paldiski et la manière de le limiter.
- Signature d'un contrat entre l'entreprise estonienne Skepast&Pukhim et l'entreprise A.L.A.R.A associée à l'administration de l'Ouest-Harju, pour mener une étude d'impact sur l'établissement d'un dépôt de déchets radioactifs. D'un montant de 300 000 € (hors TVA), ce contrat doit permettre de déterminer le meilleur endroit pour établir un dépôt de déchets radioactifs.
- Mise à jour du processus de demande des permis environnementaux. Le processus sera simplifié et plus rapide pour les demandes prouvant un impact environnemental faible.
- Création d'un groupe d'expert sur la politique environnementale estonienne. Un rapport sera rendu en février 2022, proposant une évaluation de la politique environnementale estonienne dans son ensemble et suggérant des mesures et solutions pour l'améliorer.



- Depuis le vendredi 29 octobre, un règlement encourage les entreprises estoniennes à exporter des solutions climatiques dans les pays en développement via l'attribution de fonds. Ces fonds peuvent couvrir jusqu'à 90% du projet d'exportation, et doivent être compris entre 30 000 et 200 000 €.
- L'entreprise écossaise MacRebur a ouvert une usine de recyclage du plastique à Tallinn. Cette usine transformera les déchets plastiques des entreprises locales en granulés pour l'asphalte, avec une capacité maximale de 10 t/jour.
- La Banque Mondiale a souligné les difficultés de l'Estonie en matière de recyclage. Selon l'organisation, l'Estonie ne parviendrait pas à atteindre l'objectif des 50% de produits recyclés par la directive européenne relative aux déchets. Un plan d'action a été développé conjointement entre les experts de la Banque Mondiale et le ministère de l'Environnement estonien, sur fonds européens.
- La Banque Centrale d'Estonie s'est fixée des objectifs climatiques et va évaluer l'empreinte carbone de ses activités à compter de 2022. L'institution souhaite jouer un rôle dans l'objectif estonien de neutralité climatique d'ici 2050.
- Un projet de loi prévoit le triplement de la taxe pour mise en déchetterie municipale (de 29,84 € la tonne à 60 €), pour favoriser le recyclage. Une taxe sur les emballages plastiques non-recyclés va également être introduite.
- Tallinna Vesi a rénové 12 400 m de canalisations d'eau en 2021. L'entreprise a investi 5,15 M€ dans la rénovation des canalisations, pour limiter les fuites et les coupures sur le réseau. Le nombre de plaintes reçues par l'entreprise a chuté de 33% de janvier à septembre 2021, en glissement annuel.

COP26

- La Première Ministre Kaja Kallas et Kaja Tael, Ambassadrice itinérante estonienne pour la politique climatique et énergétique, étaient présentes à la COP26 pour présenter l'initiative « Data for the Environment Alliance » (DEAL). L'initiative vise à combiner les efforts du gouvernement et du secteur privé pour fournir des données environnementales de qualité accessibles à tous.
- La Première Ministre Kaja Kallas a également engagé l'Estonie dans l'accord pour enrayer la déforestation d'ici à 2030 et dans le « pacte global pour le méthane ». Kaja Kallas a également pris part à un débat sur l'impact du changement climatique sur les femmes.

SUJETS BALTES

- Les gestionnaires de réseaux de transport de gaz (GRT) d'Estonie, de Finlande, de Lettonie et de Lituanie ont lancé une procédure conjointe pour un marché public transfrontalier qui leur servira de base au lancement d'un appel d'offres pour un projet de recherche et développement concernant les possibilités de mélange d'hydrogène dans leurs réseaux nationaux de transport de gaz. Le 13 octobre, l'accord pour la préparation du projet a été signé avec le Centre de recherche et d'innovation pour l'énergie (RICE), qui a remporté le marché. Compte tenu de la trajectoire de décarbonation de l'UE et de la responsabilité des gestionnaires de réseaux de transport de gaz qui doivent garantir l'intégrité et l'interopérabilité du système, les GRT ont décidé de mener un projet de recherche et de développement intitulé "Évaluation des capacités techniques des réseaux de transport de gaz naturel d'Estonie, de Finlande, de Lettonie et de Lituanie pour l'injection et le transport d'hydrogène et estimation des mesures de modernisation et des investissements nécessaires". Le Centre de recherche et d'innovation pour l'énergie (RICE) préparera différents scénarios avec plusieurs niveaux potentiels de concentration d'hydrogène. Le projet préparé doit identifier une méthodologie pour définir les exigences de retrofit pour chaque scénario et chaque système national. En outre, le projet doit définir les principes d'estimation des investissements requis par système et par scénario de concentration d'hydrogène. Pour garantir l'adaptation des réseaux gaziers au mélange de méthane et d'hydrogène, les GRT doivent prévenir tout effet négatif potentiel suite à l'injection d'hydrogène. Des mesures pour prévenir les dommages aux infrastructures et les menaces à la sécurité du système seront introduites. La préparation du projet devrait être achevée en décembre 2021.
- La coentreprise RB Rail, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et les ministères compétents d'Estonie, de Lettonie et de Lituanie, ont signé un accord avec l'Agence exécutive européenne pour le climat, l'infrastructure et l'environnement (CINEA) pour un financement supplémentaire à hauteur de 19,7 M€. Sur ce budget total, la contribution du CEF sera d'un montant maximum de 16,7 M€, soit 85 % du coût total éligible dans le cadre de cet accord. Les 15% restants seront financés par les gouvernements des États baltes. "Le financement supplémentaire permettra de finaliser les travaux restants de la phase de conception de la ligne principale, d'accélérer le lancement des appels d'offre portant sur la conception du tronçon entre Kaunas et la frontière Lituanie/Pologne et le tronçon Kaunas-Vilnius, ainsi que de publier un appel d'offre sur la construction de la ligne principale en Lettonie", a déclaré Agnis Driksna, le CEO de RB Rail AS.



- La coentreprise balte RB Rail et les entreprises nationales chargées de la mise en œuvre du projet Rail Baltica, « Eiropas Dzelzcela Linijas », « Rail Baltic Estonia » et « AB LTG Infra », ont signé un accord d'un montant total de 4,5 M€ avec l'entreprise française Certifer portant sur la prestation unique de services de l'organisme d'évaluation de la sécurité (AsBo) pour l'ensemble de la ligne de Rail Baltica pendant les phases de conception, de construction et d'intégration. Le rôle d'AsBo sera de fournir les rapports d'évaluation de la sécurité qui sont une partie obligatoire des preuves fournies aux autorités nationales de sécurité pour obtenir l'autorisation de mise en service et la possibilité de faire circuler des trains sur la nouvelle ligne Rail Baltica. L'implication d'AsBo à un stade précoce du projet est une étape importante pour garantir que tous les systèmes d'infrastructure, d'énergie, de contrôle-commande et de signalisation de Rail Baltica fonctionneront de manière sûre et fiable."

© Service Economique Régional, Ambassade de France en Pologne @DGTresor Poland

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

Clause de non-responsabilité

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